GESCHÄFTSBERICHT 2019

Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen[1]				
Schiffe insgesamt (Stand 31. Dezember)		239	227	12
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.707	1.643	64
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.540	2.559	–19
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD / TEU	1.072	1.044	28
Transportmenge	TTEU	12.037	11.874	163
Umsatzerlöse	Mio. EUR	12.608	11.618	990
EBITDA	Mio. EUR	1.986	1.139	847
EBIT	Mio. EUR	811	444	368
Konzernergebnis	Mio. EUR	373	46	327
Ergebnis je Aktie	EUR	2,06	0,21	1,85
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.028	1.073	955
Renditekennzahlen[1]				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	15,8	9,8	6,0 ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	6,4	3,8	2,6 ppt
ROIC (Return on Invested Capital)[2]	%	6,1	3,7	2,4 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. Dezember				
Bilanzsumme	Mio. EUR	16.200	15.301	899
Eigenkapital	Mio. EUR	6.621	6.259	361
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	40,9	40,9	0,0 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.580	9.042	538
Finanzkennzahlen zum 31. Dezember				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.397	6.018	379
Liquide Mittel	Mio. EUR	512	657	–146

1 Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode.
2 Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden). Die Kennzahl wird in US-Dollar berechnet.

In den Tabellen und Grafiken dieses Geschäftsberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Hinweise: Durch die erstmalige Anwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse zum 1. Januar 2019 sind die Angaben der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage für das Jahr 2019 nur eingeschränkt mit dem Vorjahr vergleichbar. Vorjahreswerte beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Vorschriften für Leasingverträge nach IAS 17.

Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“ im Konzernanhang.

Disclaimer: Der vorliegende Geschäftsbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfeldes können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen.

Der vorliegende Bericht wurde am 20. März 2020 veröffentlicht.

STRATEGY 2023 – NUMMER EINS FÜR QUALITÄT

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

NACH EINER PHASE DER KONSOLIDIERUNG IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRTSBRANCHE SETZT HAPAG-LLOYD MIT DER NEUEN MITTELFRISTSTRATEGIE „STRATEGY 2023“ DEN FOKUS AUF QUALITÄT, DIE SICHERUNG DES FORTBESTANDS ALS GLOBAL PLAYER UND PROFITABILITÄT.

Wesentliche Entwicklungen des Geschäftsjahres 2019:

- Erste Maßnahmen im Rahmen der Strategy 2023 erfolgreich umgesetzt
- Die Transportmenge stieg 2019 um 1,4 %. Die Mengenentwicklung war durch eine bewusste Reduzierung der Mengen im Fahrtgebiet Intra-Asien und die Fokussierung auf profitablere Dienste geprägt. Bereinigt um das Fahrtgebiet Intra-Asien stieg die Transportmenge 2019 um 2,8 %
- Durch die Fokussierung auf profitable Fahrtgebiete sowie die Umsetzung aktiver Maßnahmen zum Erlösmanagement konnte die durchschnittliche Frachtrate im Geschäftsjahr 2019 im Vorjahresvergleich leicht um 2,7 % auf 1.072 USD / TEU gesteigert werden
- Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis[1] für Hapag-Lloyd lag 2019 mit 416 USD je Tonne um 5 USD je Tonne (–1,2 %) unter dem durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis des Vorjahres und dämpfte den Anstieg der Transportaufwendungen
- Die Transportaufwendungen stiegen 2019 insgesamt um 120,6 Mio. EUR auf 9.707,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.586,4 Mio. EUR). Grund sind im Wesentlichen der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro sowie höhere Charterkosten und Kosten für die Repositionierung von Leercontainern. Die Erstanwendung von IFRS 16 sowie geringere Kosten für das Handling und den Inlandtransport von Containern (Handling & Haulage) führten hingegen zu einer Reduzierung innerhalb der Transportaufwendungen
- Deutliche Steigerung des EBITDA auf 1.985,8 Mio. EUR (2018: 1.138,6 Mio. EUR). Im Anstieg des EBITDA ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 467,0 Mio. EUR enthalten
- Das EBIT stieg ebenso deutlich auf 811,4 Mio. EUR (2018: 443,5 Mio. EUR) im Geschäftsjahr 2019. Der IFRS 16 Effekt im EBIT betrug 30,6 Mio. EUR
- Konzernergebnis von 373,4 Mio. EUR (inklusive IFRS 16 Effekt von rd. –36,0 Mio. EUR) substanziell über Vorjahresniveau (2018: 46,0 Mio. EUR)
- Deutliche Steigerung der Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) auf 6,1 % (2018: 3,7 %).
- Der Freie Cashflow (Free Cashflow) stieg um 71,2 % von 968,6 Mio. EUR in 2018 auf 1.658,7 Mio. EUR in 2019
- Anstieg der Bilanzsumme auf 16.200,4 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 15.301,3 Mio. EUR) wesentlich bedingt durch die Erstanwendung von IFRS 16
- Eigenkapitalquote trotz Anstieg der Bilanzsumme mit 40,9 % auf Vorjahresniveau (2018: 40,9 %)
- Vorzeitige Rückführung der in 2022 fälligen Anleihe in Höhe von 450 Mio. EUR als Bestandteil des Entschuldungsplans
- Reduzierung des dynamischen Verschuldungsgrads (Nettoverschuldung / EBITDA) auf 3,0x (2018: 4,6x) und damit unter das für 2019 gesteckten Ziel von 3,5x

[1] Gewichteter Durchschnitt MFO und MDO.

INHALT

4 INTERVIEW MIT CEO ROLF HABBEN JANSEN

8 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

19 CORPORATE GOVERNANCE

38 STRATEGY 2023

50 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

150 KONZERNABSCHLUSS

264 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

265 BESTÄTIGUNGSVERMERK

274 FINANZKALENDER

275 IMPRESSUM

Rolf Habben Jansen
Vorsitzender
des Vorstands

INTERVIEW MIT CEO ROLF HABBEN JANSEN

HEIKO HOFFMANN, LEITER INVESTOR RELATIONS, IM GESPRÄCH MIT DEM VORSTANDSVORSITZENDEN DER HAPAG-LLOYD AG ZUR GESCHÄFTSENTWICKLUNG DES JAHRES 2019.

Heiko Hoffmann: Wie blicken Sie insgesamt auf das Jahr 2019?
Rolf Habben Jansen: Im Jahr 2019 waren wir mit einigen geopolitischen Spannungen, mehr Handelsbeschränkungen sowie einem gemäßigteren Handelswachstum konfrontiert. Trotzdem haben wir finanziell betrachtet eines der besten Jahre unserer Geschichte geschrieben, da wir von höheren Transportmengen und besseren Frachtraten profitiert haben und unsere Kosten fest im Blick behielten. In Summe sind wir mit der Umsetzung unserer Strategy 2023 sehr gut vorangekommen und haben ein Konzernergebnis erzielt, das sehr deutlich über dem Vorjahresniveau liegt.

Wie hat sich das Marktumfeld entwickelt?
Auch wenn es für die Weltwirtschaft im Jahr 2019 einen Dämpfer gab, so ist sie immer noch um knapp 3 % gewachsen. Das Welthandelsvolumen, welches für die Nachfrage nach Containertransporten wichtig ist, konnte im selben Zeitraum hingegen nur noch um etwa 1 % zulegen. Wir haben dennoch unsere Transportmenge um 1,4 % gesteigert und uns gleichzeitig auf profitablere Fahrtgebiete konzentriert. Letzteres zeigt sich ebenso in der positiven Entwicklung unserer durchschnittlichen Frachtrate. Leicht niedrigere Bunkerpreise haben zudem zu Entlastungen bei den Transportaufwendungen geführt, auch wenn diese insbesondere aufgrund eines stärkeren US-Dollars über dem Niveau des Vorjahres lagen.

Welche strategischen Fortschritte haben Sie denn im Berichtsjahr machen können?
Unsere Strategy 2023 umfasst drei wesentliche strategische Ziele: Wir möchten erstens die Nummer eins für Qualität in unserer Branche sein, zweitens ein internationaler Player mit einem globalen Marktanteil (exklusive Intra-Asien) von etwa 10 % bleiben und drittens über den kompletten Wirtschaftszyklus profitabel sein und eine Rendite erzielen, mit der wir zumindest unsere Kapitalkosten verdienen. Um die Servicequalität zu verbessern, haben wir Qualitätsversprechen und dazugehörige Ziele definiert, an denen wir uns von unseren Kunden transparent messen lassen. Weiterhin haben wir mehrere Qualitätszentren eröffnet, mit denen wir eine gleichmäßigere Servicequalität für unsere Kunden erzielen. Im Jahr 2019 wurden fast 1 Mio. TEU über unseren Web Channel gebucht – ein toller Erfolg! Unser Geschäft haben wir in profitablen Nischen wie

Heiko Hoffmann
Leiter Investor Relations

Kühl- und Spezialcontainer ausgebaut und neue Liniendienste in Wachstumsmärkten gestartet, zum Beispiel in Indien und Afrika. Dies hat es uns ermöglicht, mit dem Markt zu wachsen und unseren globalen Marktanteil von 10 % (exklusive Intra-Asien) beizubehalten. Finanziell haben wir exklusive IFRS 16 Effekten mehr als 800 Mio. EUR an Schulden zurückgeführt und dadurch unsere Finanzierungskosten im zweiten Halbjahr weiter reduziert. Unser operatives Ergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um etwa 80 % erhöht und wir sind deutlich näher an das Ziel herangekommen, unsere Kapitalkosten zu verdienen.

Welche Kosteneinsparungen haben Sie im Jahr 2019 erzielt?
Seit dem Start unserer Strategy 2023 haben wir Einsparungen in einem mittleren dreistelligen Millionenbereich erzielt. Damit haben wir schon einen Großteil unserer geplanten Einsparungen von 350 bis 400 Mio. USD pro Jahr realisiert. Aus diesem Grund haben wir entschieden, weitere Potenziale für Kosteneinsparungen auszuloten, die auf unseren erfolgreichen Initiativen aufbauen. Wir sehen uns das gerade sehr genau an und werden dazu im Verlauf des Jahres 2020 sicher mehr erzählen können.

Stichwort IMO 2020: Wie ist die Umstellung auf die schwefelarmen Treibstoffe gelaufen und wer trägt die Kosten?
Wir haben unsere Schiffe frühzeitig vorbereitet und unsere Flotte pünktlich zum 1. Januar 2020 auf die neuen schwefelarmen Treibstoffe umgestellt. Bei einem angenommenen Preisunterschied von 250 USD pro Tonne im Vergleich zu den herkömmlichen Treibstoffen mit höherem Schwefelanteil rechnen wir zunächst mit etwa 1 Mrd. USD Mehrkosten pro Jahr. Die steigenden Treibstoffpreise und die operativen Kosten der Umstellung müssen wir an unsere Kunden weiterreichen. Die meisten von ihnen haben sehr genau verstanden, dass wir diese Kosten nicht allein tragen können und gemeinsam dazu beitragen müssen, Seetransporte nachhaltiger zu machen.

Hand aufs Herz: Wie zufrieden sind Sie mit der Kursentwicklung der Hapag-Lloyd Aktie und gibt es eine Dividende?
Unser Aktienkurs hat im letzten Jahr einen deutlichen Sprung gemacht, aufgrund des geringen Streubesitzanteils sollte man das aber nicht überbewerten. Zur Nachfrage nach unserer Aktie beigetragen haben aber sicherlich auch die Erwartungen der Marktteilnehmer an die künftige Performance von Hapag-Lloyd auf Basis der guten Unternehmensentwicklung der letzten Jahre. Davon sollen übrigens auch unsere Aktionäre profitieren, weshalb Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung gemeinsam vorschlagen, eine Dividende in Höhe von 1,10 Euro je Aktie auszuschütten.

Rolf Habben Jansen
Vorsitzender
des Vorstands

Schauen wir nach vorn: Wie soll es in diesem Jahr weitergehen?
Die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum und das Welthandelsvolumen lagen für das Jahr 2020 bis vor kurzem noch über dem Vorjahresniveau, was zu einer steigenden Nachfrage nach Containertransporten führen sollte. Durch ein historisch niedriges Orderbuch, höhere Verschrottungsraten und ein mittelfristig eher moderates Angebotswachstum werden auch Angebot und Nachfrage relativ ausgewogen bleiben. Insofern gehen wir von einer Verbesserung des Marktumfelds aus. Unser Geschäft bleibt jedoch zyklisch und Rahmenbedingungen können sich in globalen Märkten sehr schnell ändern – dies haben wir ja gerade erst zu Beginn des Jahres 2020 mit dem Ausbruch des Coronavirus gesehen, der das Wachstum in diesem Jahr sicherlich beeinflussen wird, auch wenn das Ausmaß zurzeit nur sehr schwer abzuschätzen ist. Mit unserer Strategy 2023 haben wir im Berichtsjahr einen guten Start hingelegt und daran werden wir in diesem Jahr anknüpfen. Unser Kurs ist auf Qualität gesetzt und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf See und an Land arbeiten Tag für Tag daran, Hapag-Lloyd noch besser und erfolgreicher zu machen für unsere Kunden und für unsere Eigentümer. Ich bedanke mich bei allen ganz besonders herzlich für die Zusammenarbeit und das Vertrauen.

Vielen Dank für das Gespräch.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
im Geschäftsjahr 2019 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand
Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft. Schwerpunkte der Berichterstattung und der Beratungen bildeten die Unternehmensplanung, die Umsetzung der Hapag-Lloyd Strategy 2023 sowie die Flottenplanung unter Berücksichtigung der Implikationen der ab 1. Januar 2020 geltenden neuen Vorschriften der internationalen Schifffahrtsorganisation zur Verringerung der Meeresverschmutzung (IMO 2020).

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

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

Michael Behrendt
(Vorsitzender
des Aufsichtsrats)

Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum fünf Sitzungen ab. Sie fanden am 21. März 2019, 12. Juni 2019 (zwei Sitzungen), 11. September 2019 und 13. November 2019 statt. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats haben an allen Sitzungen des Aufsichtsrats und zu mehr als 90 % auch an den Sitzungen der Ausschüsse teilgenommen, denen sie jeweils angehörten. Die durchschnittliche Präsenzquote stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 100 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 100 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 94 %

Der Nominierungsausschuss sowie der Vermittlungsausschuss hielten im Berichtszeitraum keine Sitzungen ab.

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2019

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats					Sitzungen des Präsidial- und Personal-ausschusses				Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses			
Name	21.3.2019	12.6.2019 I	12.6.2019 II	11.9.2019	13.11.2019	21.3.2019	11.9.2019	8.10.2019	13.11.2019	20.3.2019	8.5.2019	6.8.2019	12.11.2019
Albrecht	✓	✓	✓	✓	✓								
Alnowaiser	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	○	✓
Al-Thani	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Diekamp	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Gehrt	✓	✓	✓	✓	✓								
Gernandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓	✓
Hasbún	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓
Klemmt-Nissen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Kröger	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓
Lipinski	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Schwiegershausen-Güth	✓	✓	✓	✓	✓								
Zimmermann	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ Teilnahme an der Sitzung
○ Keine Teilnahme an der Sitzung
Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Aufsichtsratssitzung am 21. März 2019

Zu Beginn der Sitzung hieß der Aufsichtsrat Herrn Felix Albrecht willkommen, nachdem er im Zuge des aus Altersgründen ausgeschiedenen Herrn Joachim Kramer durch das Amtsgericht Hamburg mit Wirkung zum 11. März 2019 als neues Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden war. In seiner Sitzung am 21. März 2019 beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahresabschluss nebst Lagebericht sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2018. Hiernach stimmte der Aufsichtsrat der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 12. Juni 2019 zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Insbesondere beschloss der Aufsichtsrat, diesbezüglich der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers zu folgen und der Hauptversammlung Herrn Michael Behrendt als

Vertreter der Anteilseigener zur Wiederwahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen, da dessen Amtszeit als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats turnusgemäß mit Ablauf der Hauptversammlung 2019 endete. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Prüfung des in Übereinstimmung mit §§ 289 b Abs. 3 und 315 b Abs. 3 HGB erstellten nichtfinanziellen Berichts und verabschiedete diesen und beriet im Anschluss über die aktuelle Geschäftslage.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren hat der Aufsichtsrat am 18. April 2019 beschlossen, die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Juni 2019 um einen weiteren Beschlussvorschlag zu ergänzen, der die Anpassung der Aufsichtsratsvergütung und die entsprechende Satzungsänderung zum Inhalt hatte.

Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2019

Vor der Hauptversammlung beschloss der Aufsichtsrat, Herrn Michael Behrendt – für den Fall seiner Wiederwahl als Mitglied des Aufsichtsrats durch die im Anschluss stattfindende Hauptversammlung – als Kandidat für den Vorsitz des Aufsichtsrats vorzuschlagen und dies den Aktionären bekanntzugeben. Danach ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die aktuelle Geschäftslage informieren und erörterte diese mit ihm. Die Ergebnisprognosen für das erste und zweite Quartal 2019 unter Berücksichtigung der Auswirkungen der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 sowie Einsparziele für den weiteren Geschäftsverlauf standen ebenso im Mittelpunkt der Beratungen wie die Diskussion über Treibstoffalternativen hinsichtlich der neuen IMO 2020 Vorschriften. Des Weiteren ließ sich der Aufsichtsrat einen Überblick über den aktuellen Stand zum Prozess der Umsetzung der Hapag-Lloyd Strategy 2023 geben und befasste sich abschließend mit den Vorbereitungen zu der im Anschluss stattfindenden Hauptversammlung der Gesellschaft.

Auf der der Hauptversammlung nachfolgenden Aufsichtsratssitzung erfolgte die Wiederwahl von Herrn Michael Behrendt zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Anschließend wurde die Erklärung der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet.

Aufsichtsratssitzung am 11. September 2019

In der Sitzung am 11. September 2019 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage. Hierbei berichtete der Vorstand insbesondere über die Zielerreichungsgrade von Kostensenkungsprogrammen sowie den Fortgang der Umsetzung der Hapag-Lloyd Strategy 2023. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen die zweite Hochrechnung des Jahres 2019 sowie die Flottenplanung unter Einbeziehung insbesondere der neuen Anforderungen bei den Treibstoffqualitäten ab 2020.

Aufsichtsratssitzung am 13. November 2019

Zu Beginn der Sitzung beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses die Bestellung von Herrn Mark Frese zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019. Herr Mark Frese ist als CFO dem am 29. Februar 2020 ausgeschiedenen CFO Nicolás Burr nachgefolgt. Im Zentrum dieser Sitzung stand anschließend neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage, das Jahresbudget 2020 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Jahresbudget 2020 des Vorstands zu.

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

Präsidial- und Personalausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Prüfungs- und Finanzausschuss: Oscar Hasbún Martínez (Vorsitz), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz: Michael Behrendt (Vorsitz), Jutta Diekamp, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter.

Nominierungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, José Francisco Pérez Mackenna.

Die diesen Ausschüssen zugewiesenen Aufgaben sind im Einzelnen im Rahmen des gemeinsamen Berichts des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2019 in vier Sitzungen, und zwar am 21. März 2019, 11. September 2019, 8. Oktober 2019 und 13. November 2019. Neben der jeweiligen Befassung mit der Vorbereitung der Plenumssitzung des Aufsichtsrats am selben Tage, befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 21. März 2019 zusätzlich mit der Anpassung der Aufsichtsratsvergütung. In seiner Sitzung am 8. Oktober befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss ausführlich mit der Nachbesetzung der ab 1. März 2020 vakanten CFO-Position und beschloss dem Aufsichtsrat zu empfehlen, Herrn Mark Frese als neues Vorstandsmitglied für das Ressort CFO zu bestellen.

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

In der Sitzung am 20. März 2019 standen die Jahresabschlussthemen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2018 im Mittelpunkt der Beratung (siehe dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2018“ im Geschäftsbericht 2018). Der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers wurden erörtert und es wurde ein entsprechender Vorschlag an den Aufsichtsrat beschlossen (siehe dazu auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“ im Geschäftsbericht 2018). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit den Implikationen der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 auf das Budget 2019, Einsparungszielen und der Flottenplanung unter Berücksichtigung der neuen Vorschriften durch IMO 2020.

Die zweite Sitzung am 8. Mai 2019 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht über das erste Quartal und der Vorschau auf das zweite Quartal, einer Erörterung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems (IKS) sowie der Risikosituation im Konzern.

In der Sitzung am 6. August 2019 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht sowie die Vorschau auf das zweite Halbjahr im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht der Konzernrevision und dem Bericht über die Sicherungsgeschäfte des Konzerns.

In seiner vierten Sitzung am 12. November 2019 stand das vorgelegte Jahresbudget 2020 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Beratungen. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, der Planung des Vorstands zuzustimmen. Der Quartalsfinanzbericht über das dritte Quartal wurde ebenso erörtert wie die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung.

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

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

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

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Herr Dr. Maximilian Rothkopf trat als neuer COO die Nachfolge des am 30. Juni 2019 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieds Anthony J. Firmin an.

Gemäß Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 erfolgte die Bestellung von Herrn Mark Frese zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019. Herr Mark Frese ist als CFO dem am 29. Februar 2020 ausgeschiedenen CFO Nicolás Burr nachgefolgt.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2019 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildet dabei die Anerkennung der Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) auf Grundlage der Fassung vom 7. Februar 2017 (seit Bekanntmachung am 24. April 2017 und in der berichtigten Fassung vom 19. Mai 2017). Dies schließt nicht aus, in einzelnen begründeten Aspekten von den Empfehlungen des Kodex abzuweichen. Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt die Hapag-Lloyd AG der Pflicht, nach § 161 des Aktiengesetzes zu erklären, inwieweit den Empfehlungen des DCGK entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden, und Abweichungen von Empfehlungen zu begründen (Entsprechenserklärung). Vorstand und Aufsichtsrat haben im Juni 2019 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist. Weitere Details zur Corporate Governance sind dem gemeinsamen Bericht des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, etwaige Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsrat offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2019 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2019

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG sowie seinen Gewinnverwendungsvorschlag fristgerecht vorgelegt.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand nach den Regeln des HGB aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 sowie den gemäß § 315 e HGB auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellten Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Abschlussprüfer hat vor der Beschlussfassung des Prüfungs- und Finanzausschusses über dessen Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung erklärt, dass keine geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die Zweifel an seiner Unabhängigkeit begründen können. Im Rahmen dieser Erklärung wurde auch angegeben, in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr andere Leistungen für das Unternehmen erbracht wurden bzw. für das folgende Jahr vertraglich vereinbart waren. In diesem Rahmen wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geprüft und bestätigt, dass die erforderliche Unabhängigkeit gegeben ist. Über das Ergebnis der Prüfung ist der Aufsichtsrat vor seiner Beschlussfassung zum Wahlvorschlag an die Hauptversammlung informiert worden.

Den Prüfungsauftrag für die Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzerns hat der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 12. Juni 2019 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 18. März 2020 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie im Beisein des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber

hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems berichten, wobei der Abschlussprüfer erklärte, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 Aktiengesetz geforderten Maßnahmen zur Einrichtung eines Risikofrüherkennungssystems in geeigneter Form getroffen hat und dass das Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen von Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 19. März 2020 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 19. März 2020 das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung dieser Vorlagen durch den Vorstand – unterzogen. An dieser Sitzung hat auch der Abschlussprüfer teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet sowie Fragen des Aufsichtsrats hinsichtlich der Art und des Umfangs der Prüfung sowie der Prüfungsergebnisse beantwortet. Die Erörterung bezog sich auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Insbesondere seine erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand seiner entsprechenden Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vollumfänglich befolgt.

Der Aufsichtsrat konnte sich davon überzeugen, dass die Prüfung durch den Abschlussprüfer ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und dass die Prüfung wie auch die Prüfungsberichte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Nach eigener eingehender Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Konzernabschlusses nebst zusammengefasstem Lagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwendungen gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Abschlussprüfers zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am

19. März 2020 gebilligt. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Einschätzung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Den Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns, der eine Dividende in Höhe von 1,10 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik und unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 238,4 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 19. März 2020 zu.

Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2019 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass
1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Auch der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Beratung in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2020 rechtzeitig übermittelt.

Zur Vorbereitung der Prüfung und Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat hat sich zunächst der Prüfungs- und Finanzausschuss eingehend mit den vorgenannten Unterlagen befasst. In seiner Sitzung am 18. März 2020 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstands erläutern. Ferner wurden Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet. Der an der Sitzung ebenfalls teilnehmende Abschlussprüfer hat darüber hinaus über seine Prüfung, insbesondere seine Prüfungsschwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung, berichtet sowie seinen Prüfungsbericht erläutert. Die Mitglieder des Prüfungs- und Finanzausschusses haben den Prüfungsbericht und den Bestätigungsvermerk zur Kenntnis genommen, kritisch gewürdigt und diese Unterlagen ebenso wie die Prüfung selbst mit dem Abschlussprüfer diskutiert, was die Befragung zu Art und Umfang der Prüfung sowie zu den Prüfungsergebnissen einschloss. Dabei konnte sich der Prüfungs- und Finanzausschuss von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und, da nach seiner Beurteilung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 19. März 2020 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften geprüft, ob nach den Umständen, die im Zeitpunkt ihrer Vornahme bekannt waren, die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind. Dazu hat er sich insbesondere die Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung erläutern lassen, nach welchen Grundsätzen die Leistungen der Gesellschaft und die dafür erhaltenen Gegenleistungen festgesetzt worden sind. Hierdurch und auf der Grundlage des vom Prüfungs- und Finanzausschuss erstatteten Berichts konnte sich der Aufsichtsrat von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht insbesondere auf Richtigkeit geprüft und hat sich dabei auch vergewissert, dass der Kreis der verbundenen Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt festgestellt und notwendige Vorkehrungen zur Erfassung der berichtspflichtigen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen getroffen wurden. Anhaltspunkte für Beanstandungen des Abhängigkeitsberichts sind bei dieser Prüfung nicht ersichtlich geworden. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer zugestimmt. Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat durchgeführten eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

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

Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2019

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) rechtzeitig zur Vorbereitung der eigenen Prüfung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat eine externe inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt, hat eine externe inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2019 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 19. März 2020 das Ergebnis der Prüfung des nichtfinanziellen Berichts behandelt und seiner eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand und im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete – unterzogen. Der Aufsichtsrat konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen, nahm das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete den nichtfinanziellen Bericht in seiner Sitzung am 19. März 2020.

Der Aufsichtsrat erteilte in ebendieser Sitzung den Prüfungsauftrag für den nichtfinanziellen Bericht des laufenden Geschäftsjahres an PricewaterhouseCoopers GmbH.

Dank
Für die im vergangenen Geschäftsjahr erbrachten Leistungen und das dabei gezeigte große persönliche Engagement möchten wir dem Vorstand und allen Mitarbeitern des Hapag-Lloyd Konzerns unseren herzlichen Dank aussprechen.

Verabschiedung dieses Berichts
Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht mit Beschluss vom 19. März 2020 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 19. März 2020

Für den Aufsichtsrat

Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

CORPORATE GOVERNANCE

GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

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

Bekenntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex
Die Hapag-Lloyd AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für Hapag-Lloyd – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens und den Empfehlungen und Anregungen des Kodex beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Dies schließt gemäß der Präambel des DCGK im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG
§ 161 AktG verpflichtet den Vorstand und den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG, jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht. Die Erklärung ist auf der Internetseite der Gesellschaft dauerhaft öffentlich zugänglich zu machen.

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ gemäß § 161 Aktiengesetz

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 10. Juli 2018 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Fassung vom 7. Februar 2017 mit der folgenden Ausnahme entsprochen hat und künftig entsprechen wird:

Ziffer 5.3.2 Satz 5 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (bekannt gemacht am 24. April 2017 und in der berichtigten Fassung bekannt gemacht am 19. Mai 2017, DCGK) enthält unter anderem die Empfehlung, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses unabhängig sein soll. Derzeit ist Oscar Hasbún Martínez Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses. Herr Hasbún Martínez ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd AG wesentlich beteiligten Aktionär. Damit ist Herr Hasbún Martínez im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK als nicht unabhängig anzusehen. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Hasbún Martínez im dringenden Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Hasbún Martínez bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist. Zweifel an der unabhängigen Ausübung seines Amtes bestehen nicht.

Hamburg, 12. Juni 2019
Vorstand und Aufsichtsrat
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Neben der Beachtung der anerkannten Grundsätze guter Unternehmensführung tragen auch unternehmensindividuelle Richtlinien und Standards zu einer guten und nachhaltigen Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd bei.

Im Jahr 2010 hat Hapag-Lloyd bereits eine Ethikrichtlinie (Code of Ethics) eingeführt, mit der das Bekenntnis von Hapag-Lloyd zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck gebracht wird. Die Ethikrichtlinie soll allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Orientierungshilfe bei der Erfüllung ihrer Aufgaben dienen und definiert die Grundwerte des Unternehmens. Insbesondere dient sie als Leitlinie zum fairen Umgang mit Kunden, Zulieferern und Wettbewerbern und wirkt auch innerhalb des Unternehmens.

Neben der Befolgung hoher gesetzlicher und ethischer Standards durch verantwortungsbewusste Mitarbeiter legt das Selbstverständnis von Hapag-Lloyd besonderen Wert auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter.

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter: www.hapag-lloyd.com/de

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

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit der in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahme – die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (siehe vorstehend).

Compliance

Compliance genießt bei Hapag-Lloyd zusammen mit einem hohen Qualitätsanspruch, einem proaktiven Umweltschutz sowie Nachhaltigkeit im Management und bei allen operativen Prozessen allerhöchste Priorität. Die Gesellschaft bekennt sich ausdrücklich zu einem fairen Wettbewerb sowie zur Einhaltung aller auf Hapag-Lloyd anwendbaren geltenden nationalen und internationalen Gesetze, insbesondere in Bezug auf Korruption, Bestechung und Preisabsprachen. Jegliche internen und externen Verstöße gegen geltendes Recht werden strikt abgelehnt und in keiner Weise toleriert. Derartige Verstöße wird Hapag-Lloyd keinesfalls dulden, sondern juristisch verfolgen. Hapag-Lloyd verfügt über eine Ethikrichtlinie, in der entsprechende Verhaltensvorschriften unmissverständlich formuliert sind (siehe vor- und nachstehend).

Um Compliance-Verstößen vorzubeugen, hat der Vorstand im Rahmen des Compliance Management Systems eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Dazu zählen verpflichtende Compliance-Schulungen, die jeder Mitarbeiter weltweit erfolgreich absolvieren muss, aber auch ein Whistleblower-System, das anonyme Hinweise auf Verstöße ermöglicht.

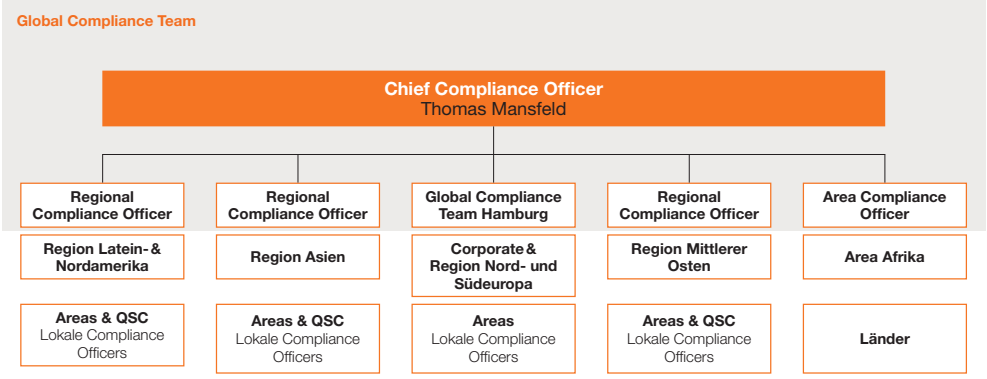
Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation sorgt, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung sowie der Einhaltung von Embargos und Sanktionen zusammen.

Compliance-Organisation

Das direkt unter dem Chief Financial Officer der Hapag-Lloyd AG angesiedelte zentrale Global Compliance Team und die Compliance-Beauftragten in den Regionszentralen sowie den Ländergesellschaften sorgen dafür, dass das Hapag-Lloyd Compliance-Programm konzernweit, beispielsweise durch internetbasierte Schulungen und Präsenzschulungen, umgesetzt wird. Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat werden regelmäßig durch Compliance-Berichte informiert.

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

Compliance-Organisation



Ethikrichtlinie

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

Corporate Responsibility

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

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

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

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

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt ein Finanzkalender.

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

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

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

Erläuterungen der Unternehmensstrategie, der Aktionärsstruktur und des Geschäftsmodells runden das Angebot ab.

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

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

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

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

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2019 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Nicolás Burr, Mark Frese, Dr. Maximilian Rothkopf und Joachim Schlotfeldt.

Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2019)

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966	**Vorsitzender des Vorstands / CEO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014 Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2024
Nicolás Burr Jahrgang 1975	**Mitglied des Vorstands / CFO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2015
Aktuelle Bestellung:	bis zum 29. Februar 2020
Mark Frese Jahrgang 1964	**Mitglied des Vorstands**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2019
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. November 2022
Dr. Maximilian Rothkopf Jahrgang 1980	**Mitglied des Vorstands / COO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2019
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. April 2022
Joachim Schlotfeldt Jahrgang 1954	**Mitglied des Vorstands / CPO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2018
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2021

Bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand zum 30. Juni 2019 war Herr Anthony J. Firmin Mitglied des Vorstands. Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt und trat als neuer COO die Nachfolge von Herrn Anthony J. Firmin an.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 wurde Herr Mark Frese zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019 bestellt. Herr Mark Frese ist als neuer CFO Nachfolger des Vorstandsmitglieds Herrn Nicolás Burr, der zum 29. Februar 2020 aus dem Unternehmen ausgeschieden ist.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidaten und Kandidatinnen für eine Vorstandsposition stellen ihre fachliche Qualifikation für das jeweilige Ressort, Führungsqualitäten, bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Geschäftsmodell des Unternehmens aus Sicht des Aufsichtsrats die grundlegenden Eignungskriterien dar. Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands ein Diversitätskonzept verabschiedet, das die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt.

Das Diversitätskonzept für den Vorstand setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- die durch den Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand gemäß § 111 Abs. 5 AktG;
- Bestellungen als Mitglied des Vorstands sollen in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält;
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen;
- mindestens zwei Vorstandsmitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen;
- der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Finanzen und Personalführung verfügen.

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Die ausreichende Informationsversorgung des Aufsichtsrats ist die gemeinsame Aufgabe von Vorstand und Aufsichtsrat. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat gemäß § 90 AktG sowie nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats / Vorstands. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sowie über die Beachtung der Compliance-Richtlinien. Er geht auf Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen unter Angabe von Gründen ein.

Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Außerdem legt der Vorstand dem Aufsichtsrat rechtzeitig die Geschäfte und Maßnahmen vor, die gemäß der Satzung oder der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats / Vorstands der Zustimmung des

Aufsichtsrats bedürfen, so auch das jährliche Budget des Konzerns. Darüber hinaus kann der Aufsichtsrat auch weitere Geschäfte und Maßnahmen im Einzelfall von seiner Zustimmung abhängig machen.

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

Die Mitglieder des Vorstands unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Eine weitere Beschäftigung, insbesondere Mandate in Aufsichtsräten von Gesellschaften, die nicht Beteiligungsgesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind, dürfen sie nur mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden übernehmen. Sofern mit Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden solche Mandate übernommen werden, nimmt das betroffene Vorstandsmitglied das Amt als persönliches Mandat wahr – unter Beachtung seiner strikten Verschwiegenheitspflicht und der strikten Trennung von seiner Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Jedes Mitglied des Vorstands ist verpflichtet, unverzüglich jeglichen Interessenkonflikt gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren.

Im Geschäftsjahr 2019 ist es nicht zu Interessenkonflikten bei Vorstandsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG gekommen.

Alle Geschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer ihrer Konzerngesellschaften einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen nahestehenden Unternehmungen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen. Entsprechende Geschäfte wurden im Berichtszeitraum nicht getätigt.

Die Hapag-Lloyd AG hat für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 % des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds vereinbart worden. Schließlich besteht zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung), die die gesetzliche Haftpflicht aus der Aufsichtsratstätigkeit abdeckt. Für den Versicherungsfall ist ein Selbstbehalt in Höhe von 10 % des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des Aufsichtsratsmitglieds vorgesehen.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstands und ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum bzw. zur Vorstandsvorsitzenden und beruft diese gegebenenfalls ab. Er legt die Vergütung der Vorstandsmitglieder fest. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Ferner prüft er den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die jeweiligen Lageberichte. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

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

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft und einem verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 ff. AktG, sofern diese nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören oder einem Drittvergleich nicht standhalten;
- Kreditaufnahmen außerhalb des Jahresbudgets mit einem Volumen von mehr als 75 Mio. EUR;
- Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder ähnlichen Haftungen sowie Bestellung von Sicherheiten, jeweils für fremde Verbindlichkeiten außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, falls der Wert im Einzelfall 2 Mio. EUR übersteigt;
- Abschluss, Änderung oder die Beendigung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. AktG, an denen die Gesellschaft beteiligt ist.

Der Aufsichtsrat setzt sich derzeit aus 16 Mitgliedern zusammen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit acht Vertreter der Anteilseigner grundsätzlich von der Hauptversammlung und die derzeit acht Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Zum Stichtag waren drei Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet und darf bei seinen Entscheidungen weder persönliche Interessen verfolgen noch Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich nutzen. Einen Interessenkonflikt hat ein Mitglied dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Dieses Mitglied ist von der Beschlussfassung bei Sitzungen des Aufsichtsrats ausgeschlossen, in denen die Angelegenheit behandelt wird, hinsichtlich derer der Interessenkonflikt besteht. Der Aufsichtsrat wird in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informieren. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2019 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. In jedem Kalenderhalbjahr finden zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen statt. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmengleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmengleichheit führt.

Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat
Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats muss gewährleisten, dass das Gremium in seiner Gesamtheit über die erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben verfügt. Jedes Aufsichtsratsmitglied achtet darauf, dass ihm für die Wahrnehmung seines Aufsichtsratsmandats genügend Zeit zur Verfügung steht.

Der Aufsichtsrat hat sich Ziele für seine Zusammensetzung gegeben und ein Kompetenzprofil für das Gremium erarbeitet. Diese Besetzungsziele bilden gemeinsam mit der gesetzlichen Geschlechterquote das Diversitätskonzept zur Sicherstellung einer vielfältigen Besetzung des Gremiums (Diversity). Bei Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung zu turnusmäßigen Aufsichtsratswahlen und bei der Nachwahl eines Aufsichtsratsmitglieds sind die Besetzungsziele und das Diversitätskonzept zu berücksichtigen.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats
Der Aufsichtsrat hat sich für seine Zusammensetzung folgende Ziele gegeben:

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 des DCGK ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß Ziffer 5.4.2 des DCGK nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat das folgende Kompetenzprofil für sich erarbeitet:

- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die aufgrund ihrer Herkunft und / oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern außerhalb Deutschlands maßgebliches Geschäft betreibt;
- mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügt und damit als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Risikomanagement und Controlling verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkenntnis in der Schifffahrt verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Personal verfügen;
- mindestens einen Aufsichtsratssitz für eine Person, die über besondere Kenntnisse im Bereich Informationstechnologie oder Digitalisierung verfügt.

Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats;
- Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat;
- die Geschlechterquote von 30 %, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG gemäß § 96 Abs. 2 AktG bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung entspricht gemäß einer Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats diesen Zielvorgaben zum Stichtag am 31. Dezember 2019. Insbesondere erfüllt der Aufsichtsrat zum Stichtag die Zielvorgabe, dass mindestens ein Vertreter / eine Vertreterin auf Anteilseignerseite unabhängig im Sinne des DCGK ist. Dabei stuft der Aufsichtsrat Frau Gehrt als unabhängig ein. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung des gesetzten Zielbildes entsprechend nachverfolgen.

Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:

Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Klaus Schroeter
Tarifkoordinator, Bundesfachbereich Verkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin
(Erster Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

Karl Gernandt
Präsident des Verwaltungsrats
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

Felix Albrecht (seit 11. März 2019)
Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani
Berater des CEO
Qatar Investment Authority, Katar

Turqi Alnowaiser
Head of International Investments
Public Investment Fund,
Königreich Saudi-Arabien

Jutta Diekamp
Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Nicola Gehrt
Director
Head of Group Investor Relations
TUI Group, Hannover

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

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

Joachim Kramer (bis 28. Februar 2019)
Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Annabell Kröger
Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Arnold Lipinski
Leiter Personal See
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sabine Nieswand
Vorsitzende des Betriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

José Francisco Pérez Mackenna
Vorsitzender des Vorstands
Quiñenco S. A., Santiago de Chile, Chile

Maya Schwiegershausen-Güth
Leiterin Vertragsbüro der
ITF Billigflaggenkampagne,
Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft,
ver.di Bundesverwaltung, Berlin

Uwe Zimmermann
Kaufmännischer Angestellter
Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

Ausschüsse des Aufsichtsrats
Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG

(1) Der **Präsidial- und Personalausschuss** koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet in der Regel die Sitzungen des Aufsichtsrats vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrats über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrats über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstands sowie über das Vergütungssystem des Vorstands vor.

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Jutta Diekamp, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

(2) Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** des Aufsichtsrats befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss einschließlich der jeweiligen Lageberichte und des Gewinnverwendungsvorschlags des Vorstands. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstands zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss legt zudem dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor und befasst sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer und der Honorarvereinbarung. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, der Compliance sowie des internen Revisionssystems zuständig.

Mitglieder:
Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

(3) Der **Nominierungsausschuss** unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat unterbreitet seinerseits Wahlvorschläge der Hauptversammlung. Der Nominierungsausschuss ist entsprechend der Empfehlung des DCGK ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt.

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, José Francisco Pérez Mackenna

(4) Darüber hinaus ist ein **Vermittlungsausschuss** gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet. Dieser Ausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, wenn im ersten Wahlgang die erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Jutta Diekamp, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter

Der Vermittlungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss tagen nur bei Bedarf. Alle übrigen Ausschüsse tagen turnusmäßig sowie darüber hinaus bei konkreten Anlässen entsprechend ihrer jeweiligen Zuständigkeit nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats. Auf die Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im abgelaufenen Geschäftsjahr geht der Bericht des Aufsichtsrats ein. Dort sind auch die Angaben bezüglich der Sitzungsteilnahmen der Aufsichtsratsmitglieder dargestellt.

Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats
Nach der Marktmissbrauchsverordnung (MAR) (Art. 19 MAR) sind Personen, die Führungsaufgaben wahrnehmen, damit also die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie in enger Beziehung zu ihnen stehende Personen (unter anderem Ehepartner, eingetragene Lebenspartner und unterhaltsberechtigte Kinder) verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der Hapag-Lloyd AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Hapag-Lloyd AG und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) mitzuteilen, wenn die Gesamtsumme der Geschäfte eines Mitglieds des Vorstands oder des Aufsichtsrats und der mit ihm in enger Beziehung stehenden Personen 5.000,00 EUR (seit dem 1. Januar 2020 20.000,00 EUR) im Kalenderjahr erreicht oder übersteigt. Die mitgeteilten Geschäfte sind auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG veröffentlicht: https://www.hapag-lloyd.com/de/ir/corporate-governance/managers-transactions.html

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

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

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

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

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2019:

in %	2019
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	29,6
CSAV Germany Container Holding GmbH	27,8
Qatar Holding Germany GmbH	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	4,0
Gesamt	**100,0**

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Die Hauptversammlung hat am 12. Juni 2019 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie die jeweiligen Lageberichte der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2019 gewählt. Der Aufsichtsrat hatte sich zuvor von der Unabhängigkeit des Prüfers überzeugt. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG sind Niels Madsen (seit dem Geschäftsjahr 2017) und Dr. Victoria Röhricht (seit dem Geschäftsjahr 2018). Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikofrüherkennungssystem.

Risikomanagement und internes Kontrollsystem (IKS)

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

Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

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

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote, die bei Neubestellungen ab dem 1. Januar 2016 zu beachten ist. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2019 gehören fünf Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit waren zum Stichtag 31 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

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

Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst verlangt zudem, dass Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sowie Fristen zu deren Erreichung festgelegt werden.

Die erstmals festzulegende Frist zur Erreichung der Zielgröße durfte nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Der Aufsichtsrat hatte für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 0 % für den Vorstand festgelegt und den aus damaliger Sicht aktuellen Stand festgehalten. Zum Stichtag 30. Juni 2017 waren keine Frauen als Vorstandsmitglieder bestellt. Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Vorstand von 20 % beschlossen.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hatte der Vorstand seinerzeit unter Berücksichtigung der Nachfolgeplanungen, Zielgrößen von 0 % für die erste und 14 % für die zweite Führungsebene festgelegt und die Frist zur Erreichung ebenfalls auf den 30. Juni 2017 gesetzt. Zum Stichtag 30. Juni 2017 betrug der Frauenanteil in der ersten Führungsebene 0 % und in der zweiten Führungsebene 14 %.

Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG als Zielgröße für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands 5 % und für die zweite Führungsebene 15 % festgelegt.

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

Rolf Habben Jansen
Stolt-Nielsen Limited
World Shipping Council

Anthony J. Firmin (bis zum 30. Juni 2019)
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (bis 18. April 2019)
SCA Service Center Altenwerder GmbH (bis 18. April 2019)
FRANK Beteiligungsgesellschaft mbH
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. – Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Maximilian Rothkopf
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

Joachim Schlotfeldt
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (seit 18. April 2019)

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

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani
SCI Elysees 26
Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender
Qatar Holding LLC
Al Rayan Bank

Turqi Alnowaiser
Lucid Motors (seit 2. April 2019)
Noon Investment
Saudi Information Technology Company (SITCO)

Michael Behrendt
Barmenia Versicherungen a.G. – Stellvertretender Vorsitzender (ab 2. September 2019)
Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG – Stellvertretender Vorsitzender
Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender
Barmenia Lebensversicherung a.G. – Stellvertretender Vorsitzender
ESSO Deutschland GmbH (bis 30. April 2019)
EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH
MAN SE
MAN Energy Solutions SE
MAN Truck & Bus SE
Renk AG

Nicola Gehrt
TUI Deutschland GmbH

Karl Gernandt
Kühne + Nagel International AG – Stellvertretender Vorsitzender
Kühne Holding AG – Präsident / Vorsitzender
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG – Vorsitzender
Kühne & Nagel A.G., Luxemburg – Vorsitzender
Kühne Invest AG, Schweiz (bis 22. Juli 2019)
Kühne Holding (Management) AG – Vorsitzender
Kühne Logistics University – Vorsitzender
Kühne Real Estate AG – Vorsitzender
Hochgebirgsklinik Davos AG – Präsident

Oscar Eduardo Hasbún Martínez
Florida International Terminal LLC
Invexans S.A.
Nexans S.A.
San Antonio Terminal Internacíonal S.A.
San Vicente Terminal Internacíonal S.A.
SM-SAAM S.A. – Vorsitzender
Sociedad Portuaria De Caldera (SPC) S.A.
Sociedad Portuaria Granelera De Caldera (SPGC) S.A.

Dr. Rainer Klemmt-Nissen
HSH Beteiligungsmanagement GmbH (bis 22. Januar 2019)

José Francisco Pérez Mackenna
Banchile Corredores de Seguros Limitada
Banco de Chile
Compañía Cervecerías Unidas S.A.
Compañía Cervecerías Unidas Argentina S.A.
Cervecera CCU Limitada
Central Cervecera de Colombia SAS
Compañía Pisquera de Chile S.A.
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.
Embotelladoras Chilenas Unidas S.A.
Empresa Nacional de Energía ENEX S.A. – Vorsitzender
Invexans S.A. – Vorsitzender
Invexans Ltd.
Inversiones IRSA Limitada
Inversiones LQ-SM Limitada
Inversiones y Rentas S.A.
LQ Inversiones Financieras S.A.
Nexans S.A.
Sociedad Matríz SAAM S.A.
Tech Pack S.A. – Vorsitzender
Viña San Pedro Tarapacá S.A.
Zona Franca Central Cervecera S.A.S

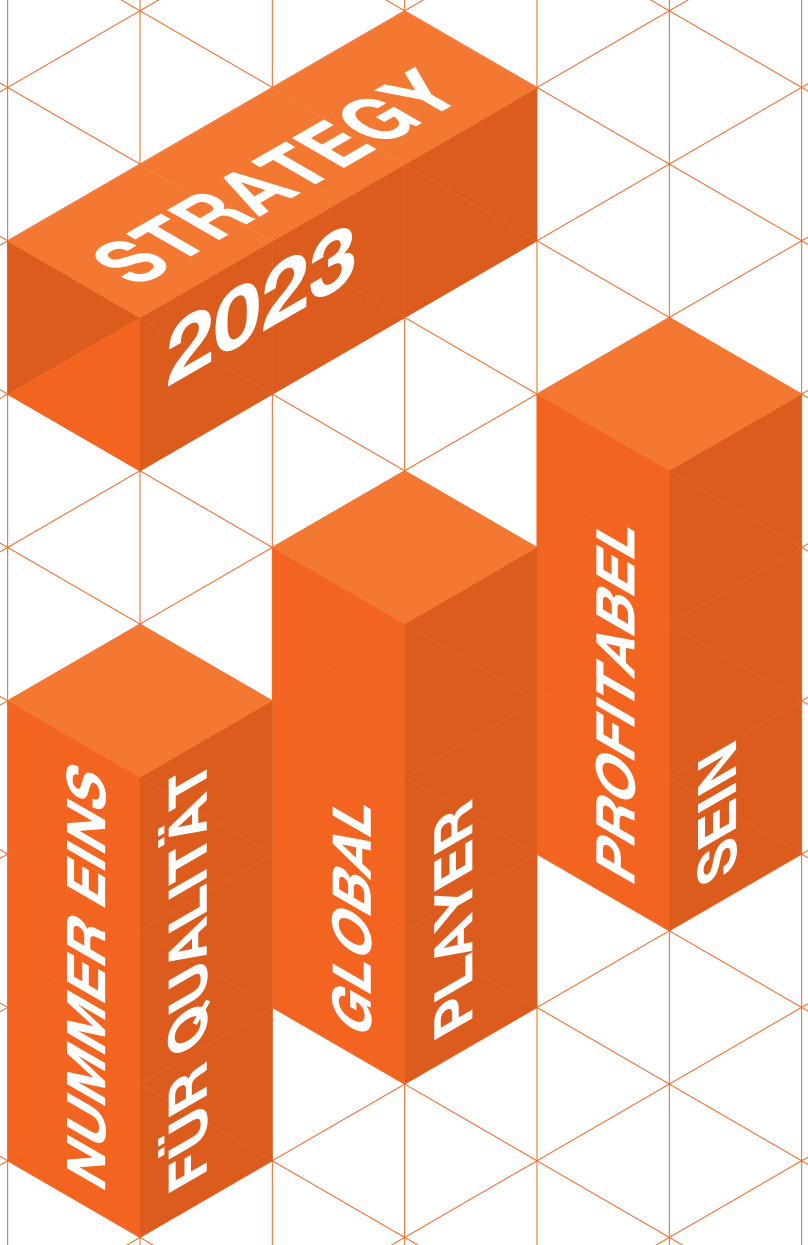
Maya Schwiegershausen-Güth
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG

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

Vorstand der Hapag-Lloyd AG
Rolf Habben Jansen (oben li.)
Joachim Schlotfeldt (oben re.)
Mark Frese (mitte)
Dr. Maximilian Rothkopf (mitte re.)
Nicolás Burr (unten)

DIE ZUKUNFT FEST IM BLICK

2019 war ein gutes Jahr für Hapag-Lloyd. Trotz geopolitischer Spannungen und Handelsbeschränkungen haben wir gegenüber den Vorjahren weiter an Profitabilität zulegen können. Mit unseren weltweit 13.000 Mitarbeitern sind wir mit der Umsetzung unserer Strategy 2023 sehr gut vorangekommen.



3

Drei Grundpfeiler unserer Strategy 2023 bilden die Kernbereiche, in denen wir in den nächsten Jahren noch stärker und besser werden wollen.

MIT GUTEN ERGEBNISSEN VORAN

Mit unserer Strategy 2023 fokussieren wir uns in den nächsten Jahren auf drei strategische Ziele. Wir möchten die Nummer eins für Qualität in unserer Branche sein, ein internationaler Player mit einem globalen Marktanteil (exklusive Intra-Asien) von etwa 10% bleiben und insgesamt noch profitabler werden und zumindest unsere Kapitalkosten verdienen.

MEHR QUALITÄT

Um Qualitätsführer in unserer Branche zu werden, haben wir Qualitätsversprechen und dazugehörige Ziele definiert, an denen wir uns von unseren Kunden transparent messen lassen. Mit unseren neuen Qualitätszentren erzielen wir zudem für unsere Kunden eine noch gleichmäßigere Servicequalität. Eine intensivere Zusammenarbeit und Kommunikation mit Terminals trägt dazu bei, die Lieferketten unserer Kunden noch zuverlässiger zu machen.

Hapag-Lloyd arbeitet intensiv
daran, höchste Qualität zu bieten.

Verschuldung reduziert um mehr als

800 MIO. EUR

2023

EBIT +80 %

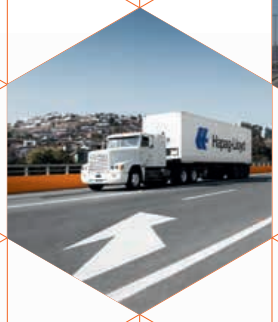
€

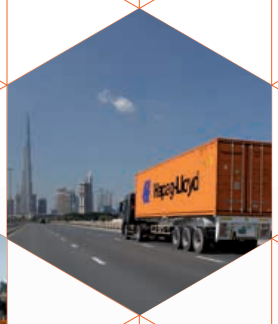
Hapag-Lloyd zählt zu den profitabelsten Reedereien in der Containerschifffahrt.

MEHR PROFITABILITÄT

Wir erfüllen unsere Ziele in den Bereichen Profitabilität und Schuldenabbau. Im letzten Jahr haben wir mehr als 800 Mio. Euro an Schulden zurückgeführt (exklusive IFRS 16). Gleichzeitig steigerten wir unser operatives Ergebnis (EBIT) gegenüber dem Vorjahr um mehr als 80% auf 811 Mio. Euro.

Marktposition gefestigt, Services in Nischenmärkten ausgebaut – Hapag-Lloyd ist ein Global Player.





10 %

Wir haben unseren Marktanteil gefestigt und zum Beispiel im Reefer-Segment weiter ausgebaut.

MEHR INTER-NATIONALITÄT

In attraktiven Märkten konnten wir unsere Position durch neue Services stärken. Mit unserer neuen Region South Europe rücken wir im Mittelmeerraum noch näher an unsere dortigen Kunden. Gleichzeitig bauen wir unsere Präsenz und unser Geschäft in Wachstumsmärkten wie Indien oder Afrika weiter aus. Dies hat es uns ermöglicht, mit dem Markt zu wachsen und unseren globalen Marktanteil von 10 % (exklusive Intra-Asien) beizubehalten.

Unser Engagement zahlt sich aus – das spiegeln uns auch unsere Kunden wider.

MEHR KUNDEN-ZUFRIEDENHEIT

Wir freuen uns sehr, dass unser Einsatz auch gut bei unseren Kunden ankommt. Durch Kundenumfragen loten wir regelmäßig aus, wo genau wir stehen bei wichtigen Themen wie Kundentreue und Kundenzufriedenheit oder wie einfach es ist, mit uns Geschäfte zu machen. Hier konnten wir uns im letzten Jahr deutlich verbessern.

ZUSAMMEN-
GEFASSTER
LAGEBERICHT

52 **GRUNDLAGEN DES KONZERNS**
52 Geschäftstätigkeit
54 Konzernstruktur und Aktionärskreis
56 Konzern-Ziele und -Strategie
63 Unternehmenssteuerung
67 Grundlagen und Leistungsindikatoren
73 Forschung und Entwicklung
74 Mitarbeiter

75 **WIRTSCHAFTSBERICHT**
75 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
76 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
81 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
82 Ertragslage des Konzerns
89 Finanzlage des Konzerns
95 Vermögenslage des Konzerns
97 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung

98 **PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT**
98 Prognosebericht
100 Risiko- und Chancenbericht

119 **ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS**
119 Allgemeine Grundlagen / Vorbemerkungen
119 Wirtschaftsbericht
120 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
120 Ertragslage
123 Finanz- und Vermögenslage
125 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
126 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

127 **VERGÜTUNGSBERICHT**

143 **SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN**

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

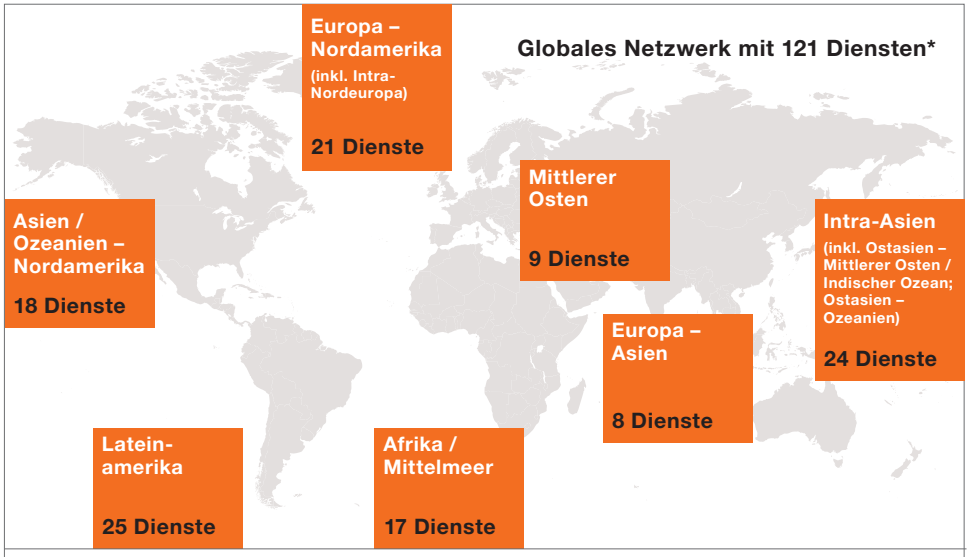
Im Geschäftsjahr 2019 werden der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht erstmalig nach § 315 Abs. 5 i.V.m. § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Da die Hapag-Lloyd AG die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns ist, stimmen die Grundlagen des Hapag-Lloyd Konzerns und der Hapag-Lloyd AG weitgehend überein. Auf die Besonderheiten bei der Hapag-Lloyd AG wird jeweils gesondert eingegangen, insbesondere im Hinblick auf den Geschäftsverlauf (siehe „Erläuterungen zum Einzelabschluss“). Sofern sich Angaben nicht auf den Hapag-Lloyd Konzern beziehen, wird explizit auf die Hapag-Lloyd AG hingewiesen.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 31. Dezember 2019 aus 239 Containerschiffen (Vorjahr: 227) mit einer Transportkapazität von ca. 1,7 Mio. TEU (Vorjahr: 1,6 Mio. TEU). Der Konzern verfügt derzeit über 392 Vertriebsstellen in 129 Ländern (Vorjahr: 407 Vertriebsstellen in 128 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten (Vorjahr: 119) weltweit. Im Geschäftsjahr 2019 betreute Hapag-Lloyd global rd. 30.600 Kunden (Vorjahr: rd. 30.200).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Quelle: Unternehmensdaten; Hinweis: *FP1 Service doppelt aufgeführt (Asien – Nordamerika / Europa – Asien)

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

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des Einzel- und Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die aus der Währungsumrechnung entstehenden Differenzen werden direkt im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern erfolgen gegebenenfalls Sicherungsgeschäfte zur Absicherung des USD / EUR-Kurses.

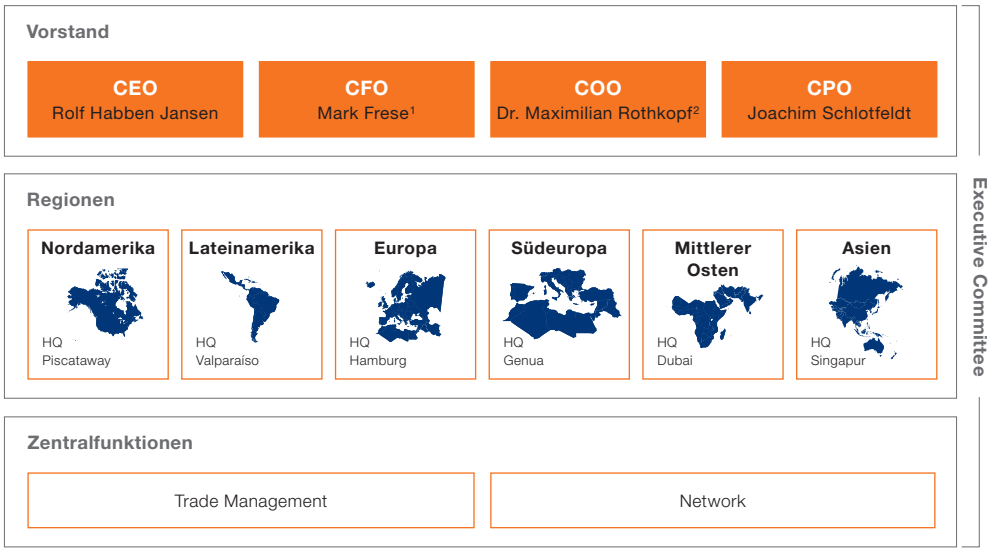
Rechtliche Rahmenbedingungen

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

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

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

Operativ stellt sich die Konzernstruktur der Hapag-Lloyd AG aktuell wie folgt dar:



[1] Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 wurde Herr Mark Frese zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019 bestellt. Herr Mark Frese ist als neuer CFO Nachfolger des Vorstandsmitglieds Herrn Nicolás Burr, der zum 29. Februar 2020 aus dem Unternehmen ausgeschieden ist.

[2] Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt und trat als neuer COO die Nachfolge von Herrn Anthony J. Firmin an.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch fünf Großaktionäre aus, die zusammen rd. 96,0 % des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sowie die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam.

Im Verlauf des Jahres 2019 erhöhte die CSAV ihren Anteil an Hapag-Lloyd von 25,8 % auf 27,8 % und Kühne seinen Anteil von 25,0 % auf insgesamt 29,6 %. Zum 31. Dezember 2019 stellte sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

Stimmrechtsanteile zum 31. Dezember 2019

in %	2019	2018
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	29,6	25,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	27,8	25,8
Qatar Holding Germany GmbH	14,5	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	4,0	10,6
Gesamt	**100,0**	**100,0**

Im Januar 2020 erwarb die CSAV von QIA ein Aktienpaket von 3.890.899 Aktien (entspricht einem Anteil von rd. 2,2 %) und hält seitdem einen Anteil von knapp 30 %.

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand der Hapag-Lloyd AG
Herr Joachim Kramer, Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, hat das Unternehmen aus Altersgründen am 28. Februar 2019 verlassen. Das Amtsgericht Hamburg hat mit Wirkung zum 11. März 2019 Herrn Felix Albrecht als neuen Vertreter der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats bestellt.

Die Amtszeit von Herrn Michael Behrendt als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzenden des Aufsichtsrats endete mit Ablauf der Hauptversammlung am 12. Juni 2019. Herr Behrendt wurde gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 12. Juni 2019 bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2023 beschließt, erneut in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich an die Hauptversammlung anschließenden Aufsichtsratssitzung wurde Herr Behrendt als Vorsitzender des Aufsichtsrats wiedergewählt.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 17. Dezember 2018 wurde Herr Dr. Maximilian Rothkopf zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Mai 2019 bestellt. Herr Dr. Maximilian Rothkopf trat als neuer COO die Nachfolge des am 30. Juni 2019 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieds Anthony J. Firmin an.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 erfolgte die Bestellung von Herrn Mark Frese zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019. Herr Mark Frese ist als CFO dem am 29. Februar 2020 ausgeschiedenen CFO Nicolás Burr nachgefolgt.

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern. Da die Hapag-Lloyd AG die bedeutendste Einzelgesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns ist, sind die Ziele und Strategien des Hapag-Lloyd Konzerns und der Hapag-Lloyd AG identisch. Sofern sich Äußerungen nicht auf den Hapag-Lloyd-Konzern beziehen, wird explizit auf die Hapag-Lloyd AG verwiesen.

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

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

In einem weiterhin wettbewerbsintensiven Branchenumfeld erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2019 ein deutlich gestiegenes EBITDA sowie EBIT.

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

Hapag-Lloyd erzielte im Geschäftsjahr 2019 eine EBITDA-Marge von 15,8 %. Neben einer um 2,7 % höheren durchschnittlichen Frachtrate und einer um 1,4 % höheren Transportmenge trug auch ein um 5 USD je Tonne niedrigerer durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis zu der positiven Entwicklung der EBITDA-Marge bei. Zudem hatte die erstmalige Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ einen positiven Effekt in Höhe von ca. 467,0 Mio. EUR auf das EBITDA und somit auf die EBITDA-Marge.

Entwicklung wichtiger Kennzahlen

	2019	2018	2017	2016	2015
Transportmenge (in TTEU)	12.037	11.874	9.803	7.599	7.401
EBITDA (in Mio. EUR)[1]	1.986	1.139	1.055	607	831
EBIT (in Mio. EUR) [1]	811	444	411	126	366
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes) [1]	15,8	9,8	10,6	7,9	9,4
EBIT-Marge (in % des Umsatzes) [1]	6,4	3,8	4,1	1,6	4,1

[1] Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“ im Konzernanhang. Eine Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse nur eingeschränkt möglich.

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

Das Ziel eines Wachstums der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums wurde in 2019 mit einem Anstieg der Transportmenge um 1,4 % verglichen mit einem Marktwachstum von 0,8 %,% (Seabury, Dezember 2019), erreicht. Ohne Berücksichtigung der aktiven Reduzierung von Transportkapazitäten im Fahrtgebiet Intra-Asien, die Teil der strategischen Ausrichtung im Rahmen der Strategy 2023 ist, ergab sich in 2019 ein Volumenwachstum von 2,8 % auf den Kernmärkten von Hapag-Lloyd (exkl. Intra-Asien) gegenüber einem Marktwachstum von 0,9 % (Seabury, Dezember 2019).

Das im Rahmen der Strategy 2023 implementierte Kosteneinsparungsprogramm ist erfolgreich angelaufen und gewährleistet die zukünftige kostenmäßige Wettbewerbsfähigkeit der Hapag-Lloyd. Hier wird bis zum Jahr 2021 einen Ergebnisbeitrag in einer Größenordnung zwischen 350 – 400 Mio. USD pro Jahr angestrebt (Details zum Kosteneinsparungsprogramm sind im Abschnitt „Strategy 2023“ enthalten).

Die bisherigen finanziellen Steuerungsgrößen des Hapag-Lloyd Konzerns bleiben auch weiterhin das EBITDA und das EBIT. Im Rahmen der Einführung der Strategy 2023 (Details dazu siehe Abschnitt „Strategy 2023“) wurden zudem weitere finanzielle Mittelfristziele definiert: Hapag-Lloyd strebt danach eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]), die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens (Weighted Average Cost of Capital [WACC]) entspricht. Im Geschäftsjahr 2019 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 6,1 % (Vorjahreszeitraum: 3,7 %). Die gewichteten Kapitalkosten betrugen im Geschäftsjahr 2019 6,8 % (Vorjahreszeitraum: 8,2 %). Ursächlich für den Rückgang der gewichteten Kapitalkosten war unter anderem ein geringerer risikoloser Basiszinssatz und eine veränderte Finanzierungsstruktur.

Zudem hat der Schuldenabbau weiterhin Priorität. Bis Ende 2023 soll nachhaltig ein Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von unter oder gleich 3,0x erreicht werden. Bis Ende 2019 war das Ziel ein Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von 3,5x zu erzielen. Dieses Ziel wurde mit einem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von 3,0x per 31. Dezember 2019 übertroffen. Darüber hinaus strebt Hapag-Lloyd bis spätestens Ende 2023 eine Eigenkapitalquote von über 45 % sowie eine Liquiditätsreserve von etwa 1,1 Mrd. USD an. Per 31. Dezember 2019 betrug die Eigenkapitalquote 40,9 % (Vorjahr: 40,9 %) und die Liquiditätsreserve rund 1,2 Mrd. USD (Vorjahr: rd. 1,3 Mrd. USD).

Strategy 2023

Im November 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG im Rahmen eines Kapitalmarkttags erstmals über die Mittelfriststrategie des Konzerns („Strategy 2023“) berichtet.

Ausgangslage

Die Linienschifffahrt kommt aus dem längsten Abschwung ihrer Geschichte. Seit der Finanzkrise 2008 hat die Branche überwiegend ihre Kapitalkosten nicht verdient. Nach einer Fülle von Fusionen vereinen die weltweit 10 größten Linienreedereien mittlerweile fast 85 % der globalen Kapazität. Durch die Konsolidierung und auch durch den Einsatz immer größerer Schiffe konnten Stückkosten deutlich reduziert werden. Eine weitere Konsolidierung würde aus Sicht von Hapag-Lloyd jedoch nur relativ geringe Vorteile bringen. Die Wahrscheinlichkeit von größeren Fusionen ist daher aus Sicht der Hapag-Lloyd AG derzeit gering: Es gibt nur wenige potenzielle Synergien, dafür höhere Integrationsrisiken und wahrscheinlich strengere Kontrollen und höhere Auflagen durch die Fusionskontrollbehörden. Eine weitere umfangreiche Konsolidierung ist daher derzeit aus Sicht von Hapag-Lloyd eher unwahrscheinlich. Angesichts der Kostenwettbewerbsfähigkeit der größten Linienreedereien besteht die Herausforderung heute darin, sich kommerziell voneinander zu differenzieren. Gemessen an der Transportkapazität ist Hapag-Lloyd als fünftgrößte globale Linienreederei mit einer modernen und effizienten Schiffsflotte aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG gut positioniert und vorbereitet, um sich den veränderten Rahmenbedingungen und Herausforderungen zur Sicherung der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit zu stellen.

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

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

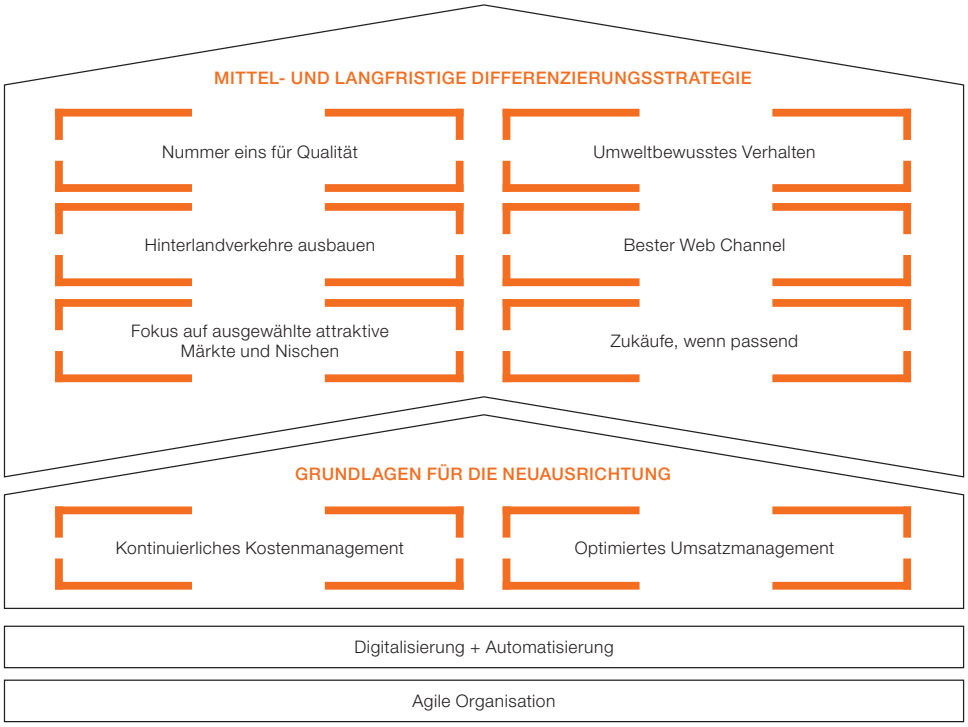
Unter diesen Prämissen hat Hapag-Lloyd seine Mittelfriststrategie entwickelt. Mit der erfolgreichen Umsetzung soll die Zukunft gesichert und die Basis für weiteres, organisches Wachstum gelegt werden.

Die drei Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

Neben der Sicherung des Fortbestands als Global Player liegt der Fokus der Strategy 2023 insbesondere auf Qualitätsführerschaft und profitablem Wachstum, basierend auf einem kontinuierlichen und konsequenten Kosten- und Umsatzmanagement sowie der Verbesserung der internen Prozesse durch höhere Agilität und das Nutzen technologischer Chancen, etwa durch Digitalisierung und Automation.

Die wichtigsten Elemente der Strategy 2023 sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt.



Die Grundlagen für die Neuausrichtung

Kontinuierliches Kosten- und Umsatzmanagement

Zur Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Gesamtkostenstruktur hat Hapag-Lloyd bereits eine Vielzahl von Projekten initiiert. Zum Zeitpunkt der Strategieveröffentlichung wurde erwartet, dass dank verbesserter Kostenstrukturen bis zum Ende des Jahres 2021 Kosteneinsparungen in einer Größenordnung zwischen 350–400 Mio. USD pro Jahr realisiert werden können. Mit bereits erreichten Kosteneinsparungen im mittleren dreistelligen Millionenbereich wurde ein Großteil der geplanten Einsparungen bereits im Geschäftsjahr 2019 realisiert. Daher wird an einer Erweiterung des Kosteneinsparungsprogramms gearbeitet, welches im Laufe des Jahres 2020 kommuniziert werden wird. Die Kostenstrukturen werden kontinuierlich überprüft und angepasst.

Auch im Umsatzmanagement sind bereits die wesentlichen Stellschrauben zu einer Optimierung identifiziert und erste Maßnahmen eingeleitet worden. Der Fokus beim Umsatzmanagement lag im Geschäftsjahr 2019 auf der Implementierung des neuen einheitlichen und transparenten Bunkerzuschlags MFR („Marine Fuel Recovery Surcharge“) in Vorbereitung auf die steigenden Bunkerkosten durch die am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen neuen Abgasvorschriften der International Maritime Organization (IMO). Zudem wurde unter anderem weiter an der Verbesserung des Ladungsmixes gearbeitet sowie der Anteil der automatisierten Preisquotierung erhöht.

Agile Organisation

Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG ist die Fortentwicklung der Hapag-Lloyd Organisation zu mehr Agilität ein Schlüsselfaktor für den Erfolg der Strategy 2023. Das Ziel ist kommerzielle Entscheidungen schneller und besser mithilfe von datenbasierten Analyse-Tools zu treffen. Dies ermöglicht unter anderem eine schnellere und flexiblere Reaktion auf Marktveränderungen bei Nachfrage und Angebot. Agilität erfordert zudem die Bereitschaft, kontinuierlich zu lernen. Zugleich bedeutet Agilität, dass Hapag-Lloyd flexibler in der Projektentwicklung sein muss und Partnerschaften offen gegenübersteht. Im Berichtsjahr wurden einige strukturelle Änderungen vorgenommen: Die Region Europa wurde in zwei Regionen (Nordeuropa und Südeuropa) aufgeteilt, um näher am Kunden zu sein und von dem erwarteten Wachstum der Mittelmeer-Anrainerstaaten zu profitieren. Die Qualitätsoffensive im Customer Service wurde durch den Aufbau weiterer Quality Service Center in Kuala Lumpur (Malaysia), Bogota (Kolumbien), Viña del Mar (Chile) und Santos (Brasilien) vorangetrieben.

Digitalisierung und Automatisierung

Neue Technologien und Automatisierung sollen zu einer kontinuierlichen Verbesserung der internen Prozesse und Systeme beitragen und somit zeitaufwändige manuelle Tätigkeiten minimieren.

Hapag-Lloyd sieht sich gut gerüstet für die Digitalisierung und Automatisierung. Unser „Single Operating System“ stellt das Rückgrat unserer effizienten operativen Prozesse dar. Dies bedeutet auch, dass Hapag-Lloyd aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG bei der Implementierung und Nutzung neuer Technologien eine gute Ausgangsposition hat, wie beispielsweise mit der Einführung und der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Web Channels bewiesen werden konnte. Um sich zusätzliches IT Know-how zu sichern und die Entwicklung neuer digitaler Produkte zu stärken, wurde eine neue IT-Einheit für Produktinnovation in Danzig (Polen) aufgebaut.

Der Kern der Strategy 2023

Den Kern der Strategy 2023 bildet die klare Differenzierung von Wettbewerbern durch folgende Maßnahmen und Alleinstellungsmerkmale:

Qualitätsführerschaft

Von Hapag-Lloyd beauftragte Umfragen belegen, dass für mehr als die Hälfte aller Marktteilnehmer erwiesene Qualität und Zuverlässigkeit, etwa termingerechte Zustellung, eine bedeutende Rolle spielen. Im Rahmen des Ziels, die Branchenstandards in Sachen Qualität zu setzen, hat Hapag-Lloyd Qualitätsversprechen definiert, die Schritt für Schritt implementiert werden. Eine entsprechende Methodik zur Erhebung und Messung wurde im Berichtsjahr entwickelt und wird im Laufe des Jahres 2020 sukzessive implementiert und kommuniziert. Infolgedessen wird die Kundenzufriedenheit künftig eine der Zielgrößen sein.

Neben einem Basisprodukt, das klar definierte Service- und Qualitätsversprechen beinhaltet, werden zukünftig passgenaue Premiumprodukte angeboten, die spezifische Kundenanforderungen erfüllen und zusätzliche Dienstleistungen abdecken sollen. So wurde beispielsweise das neue Produkt „Shipping Guarantee“ in 2019 als ein Pilotprojekt eingeführt, bei dem Hapag-Lloyd den Transport auf einem bestimmten Schiff, bzw. einer bestimmten Schiffsreise garantiert. Nach erfolgreichem Abschluss des Pilotprojekts für Exporte aus Asien wird das Produkt nun schrittweise für weitere Länder ausgerollt.

Die Kundenzufriedenheit wird über einen Net Promoter Score (NPS) gemessen. Der NPS misst die Kundenloyalität, wobei ein Wert über null bedeutet, dass die Mehrzahl der Kunden das Unternehmen weiterempfehlen. Im Oktober 2019 wurde unsere Kundenbasis befragt, mit dem Ergebnis, dass der aktuelle NPS für Hapag-Lloyd im deutlich positiven Bereich liegt. Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG zeigt dies, dass die bereits implementierten Qualitätsmaßnahmen erste positive Ergebnisse liefern. Hapag-Lloyd strebt an, den NPS auch zukünftig im deutlich positiven Bereich zu halten. Zudem sollen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Pünktlichkeit standardisiert zu messen und hierüber zu berichten sowie das Pünktlichkeitsversprechen klar definiert und die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit verbessert werden sollen.

Hinterlandverkehre ausbauen

Hapag-Lloyd hat das Ziel, bis 2023 den Anteil von Containertransporten mit Inlandanteil (sog. „Door-to-Door“-Geschäfte) auf über 40 % zu steigern. Diese Ladung erfordert zusätzliche Dienstleistungen, die Hapag-Lloyd den Kunden anbietet und durch die ein höherer Umsatz und eine bessere Marge erzielt werden sollen. Im Berichtsjahr 2019 lag der Anteil der Ladung mit einem Inlandtransportanteil bei rund 32 %.

Fokus auf ausgewählte attraktive Märkte und Nischen

Hapag-Lloyd strebt einen globalen Marktanteil (exklusive Intra-Asien) von etwa 10 % an. Per 31. Dezember 2019 betrug der Marktanteil (exklusive Intra-Asien) rd. 10,4 %. Hapag-Lloyd plant mit dem Markt zu wachsen und somit seinen Marktanteil zu halten. Darüber hinaus möchte Hapag-Lloyd insbesondere in attraktiven Wachstumsmärkten sowie im Bereich der Spezialtransporte seine Präsenz ausbauen. Hierzu zählt unter anderem auch der Transport von Kühl-Containern (Reefer-Container), in dem Hapag-Lloyd bereits heute eine Stärke sieht. Hier soll ebenfalls ein Marktanteil von etwa 10 % erreicht werden. Per 31. Dezember 2019 betrug der Marktanteil Hapag-Lloyds am globalen Reefer-Markt rd. 8,6 %. Als Maßnahme um das Ziel in diesem Segment zu erreichen wurden im Berichtsjahr 13.420 neue Reefer-Container bestellt und übernommen. Als weiteren Bestandteil der Strategy 2023 hat Hapag-Lloyd attraktive Wachstumsmärkte definiert. Hierzu zählen unter anderem Afrika, Indien und Südostasien. In diesen Märkten wurden in 2019 zusätzliche neue Dienste eingerichtet. Zudem baute die Area Afrika ihre Präsenz weiter aus und eröffnete unter anderem ein eigenes Büro in Ghana.

Umweltbewusstes Verhalten

Für Hapag-Lloyd ist es selbstverständlich verschärfte Umweltauflagen, wie beispielsweise IMO 2020, einzuhalten und damit verbundene notwendige technische und organisatorische Änderungen mit größter Sorgfalt umzusetzen. Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoffen auch Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren eigenen sowie 9 langfristig gecharterten Containerschiffen installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) testen. Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG ist die Umstellung auf die neuen Abgasgrenzwerte und der damit einhergehende Wechsel auf schwefelarmen Treibstoff planmäßig verlaufen. Damit sind alle Vorkehrungen getroffen worden um den IMO 2020 Bestimmungen per 1. Januar 2020 entsprechen zu können.

Bester Web Channel

Um den Erfolg der Digitalisierungsstrategie messbar zu machen, hat sich Hapag-Lloyd zum Ziel gesetzt, die Volumina, die über den Web Channel gebucht werden, bis 2023 auf 15 % des Gesamtvolumens zu erhöhen. Im vierten Quartal 2019 betrug der Anteil der Container, die über den Web Channel gebucht wurden, bereits rund 9,4 % (Vorjahreszeitraum: rd. 5,2 %).

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

Im Geschäftsjahr 2020 liegt der Fokus auf:

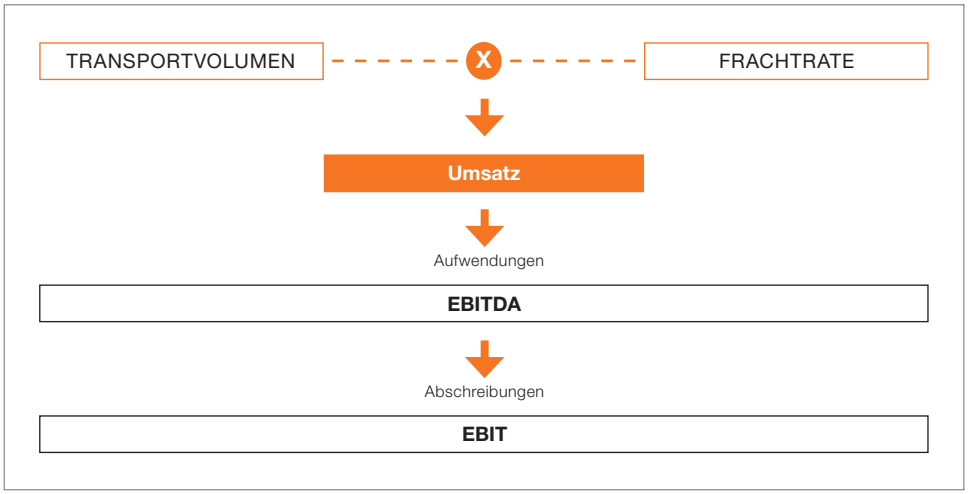
- Der weiteren Umsetzung der Strategy 2023
- Der Evaluierung weiterer Kosteneinsparungspotenziale, über das Niveau des ursprünglichen Ziels von 350 – 400 Mio. USD p.a. hinaus
- Der weiteren Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Erlösqualität
- Der Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in der THE Alliance, unter anderem die Integration von Hyundai Merchant Marine (HMM) in die THE Alliance ab dem 1. April 2020
- Der reibungslosen und effizienten Umsetzung der neuen Abgasnormen der IMO sowie der Umrüstung des ersten Schiffs auf LNG

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

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

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, dem sonstigen betrieblichen Ergebnis, dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften und dem Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren abzüglich der angefallenen Transport- und Personalaufwendungen 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 versucht, den Anteil der weniger profitablen Ladung kontinuierlich zu reduzieren. Der Einsatz eines einheitlichen, die gesamte Transportkette abdeckenden IT-Systems unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer 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.

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. Im Rahmen der Vorbereitung auf die neue Abgasnorm, die seit dem 1. Januar 2020 weltweit gilt („IMO 2020“) und den damit einhergehenden deutlich gestiegenen Bunkerpreisen durch die Verwendung schwefelarmen Bunkers, hat Hapag-Lloyd die Bunkerzuschläge neu geregelt und aktualisiert. Eine neue transparente und auf Marktdaten basierende Preisanpassungsformel wurde bereits in 2019 etabliert (Marine Fuel Recovery Surcharge – „MFR“) und wird auf die Kontraktladung (d. h. für Verträge mit einer Laufzeit über 3 Monaten) angewendet. Wegen des Wechsels auf den neuen Treibstoff und die damit einhergehenden Kosten für die operationellen und technischen Änderungen wird zudem ein Zuschlag (IMO 2020 Transition Charge – „ITC“) für Spotladung sowie kurzfristige Verträge (mit Laufzeit unter 3 Monaten) seit dem 1. Dezember 2019 erhoben. Die Durchsetzbarkeit von Bunkerzuschlägen hängt grundsätzlich jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Zur Verminderung des Bunkerpreisänderungsrisikos durch steigende Preise wird ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Optionen gesichert.

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

Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2019	2018	**2019**	2018
Langfristige Vermögenswerte	13.811,8	12.845,0	15.501,0	14.709,1
Vorräte	248,5	238,1	278,9	272,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.239,8	1.217,7	1.391,4	1.394,3
Sonstige Aktiva	388,8	343,4	436,4	393,3
Summe Vermögenswerte	**15.688,8**	**14.644,2**	**17.607,6**	**16.769,3**
Rückstellungen	805,2	692,6	903,6	793,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.779,4	1.774,1	1.997,1	2.031,6
Sonstige Verbindlichkeiten	598,0	557,4	671,2	638,4
Summe Schulden	**3.182,6**	**3.024,1**	**3.571,8**	**3.463,1**
Invested Capital	**12.506,3**	**11.620,1**	**14.035,8**	**13.306,2**
EBIT	811,4	443,5	908,3	524,1
Steuern	42,9	31,8	48,1	37,7
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	**768,4**	**411,7**	**860,2**	**486,4**
Return on Invested Capital (ROIC)			**6,1 %**	**3,7 %**

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet
Die Tabelle stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Währungsumrechnung erfolgt gemäß den im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“ angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

Für das Geschäftsjahr 2019 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 6,1 % nach 3,7 % für das Geschäftsjahr 2018. Durch diese deutliche Verbesserung liegt die Kapitalverzinsung in 2019 nur noch leicht unter den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt zum 31. Dezember 2019 6,8 % (31. Dezember 2018: 8,2 %). Ursächlich für den Rückgang der gewichteten Kapitalkosten war unter anderem ein geringerer risikoloser Basiszinssatz und eine gestiegene Fremdkapitalquote.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Liquiditätssicherung

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

Hapag-Lloyd sichert die Liquiditätsreserve durch den Bestand an flüssigen Mitteln sowie durch syndizierte Kreditfazilitäten ab. Zum 31. Dezember 2019 bestand eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.032,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.133,0 Mio. EUR). Im Zuge der konzernweiten Finanzdisposition werden die Liquiditätsüberschüsse einzelner Konzerngesellschaften bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert. Grundlage für die Disposition mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem. Im Rahmen der Strategy 2023 strebt Hapag-Lloyd eine Liquiditätsreserve von etwa 1,1 Mrd. USD an.

Einhaltung von Finanzkennzahlen

Hapag-Lloyd unterliegt aus verschiedenen Kreditverträgen der Verpflichtung zur Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen, sog. Financial Covenants. Im Wesentlichen sind dies (a) die Einhaltung einer ausreichenden Liquidität sowie (b) ein Mindesteigenkapital auf Konzernebene. Die Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung überstieg im Berichtszeitraum jederzeit die einzuhaltenden Covenantanforderungen signifikant. Daneben bestehen bei einzelnen durch Sachanlagen besicherten Krediten definierte Besicherungsquoten auf den Marktwert der als Sicherheit dienenden Vermögenswerte (Loan-to-Value-Quote). Auch diese Quoten wurden im Berichtszeitraum zu keinem Zeitpunkt unterschritten.

Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken

In der Containerschifffahrt werden Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Die Berichtswährung von Hapag-Lloyd ist hingegen der Euro. Zudem fallen bei Hapag-Lloyd als europäischem Unternehmen ein bedeutsamer Teil der Kosten in Euro an. Währungsrisiken werden, wenn wirtschaftlich sinnvoll, durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert.

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

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

Stärkung der Eigenkapitalausstattung
Das Eigenkapital betrug zum Bilanzstichtag rd. 6.620,6 Mio. EUR (Vorjahr: 6.259,3 Mio. EUR). Durch die teilweise Thesaurierung zukünftiger Gewinne soll die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd weiter gestärkt werden. Im Rahmen der Strategy 2023 strebt Hapag-Lloyd eine Eigenkapitalquote von über 45 % an. Per 31. Dezember 2019 betrug die Eigenkapitalquote 40,9 % (Vorjahr: 40,9 %)

Senkung des Verschuldungsgrads
Der Nettoverschuldungsgrad (Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital) betrug im Geschäftsjahr 2019 88,9 % (2018: 85,5 %). Der leichte Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ergab sich primär aus der Erstanwendung des IFRS 16 Rechnungslegungsstandards.

Der dynamische Verschuldungsgrad, gemessen an dem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA (in USD) hat sich seit der Übernahme der UASC im Mai 2017 deutlich verbessert. Zum Jahresende 2017 betrug der dynamische Verschuldungsgrad 5,7x, per 31. Dezember 2018 erreichte er 4,6x. Zum Jahresende 2019 lag das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA bei 3,0x. Der Schuldenabbau und die Erreichung und Beibehaltung eines optimalen Verschuldungsgrades haben weiterhin Priorität. Bis Ende 2023 soll ein Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA von unter oder gleich 3,0x nachhaltig eingehalten werden.

Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg
Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Im Zuge der positiven Geschäftsentwicklung schlägt der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2019 die Zahlung einer Dividende von 193,3 Mio. EUR, entsprechend 1,10 EUR pro Aktie vor. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende von mindestens 30 % des Konzernjahresüberschusses auszuschütten.

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

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

Produktivität und Effizienz

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

Der Einsatz eines einheitlichen, die gesamte Transportkette abdeckenden IT-Systems unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

Die global einheitliche Aufbauorganisation, die sog. „Blueprint Organization“ ermöglicht einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale, den Regionen und Büros und damit eine weltweite Nutzung einheitlich strukturierter Informationen. Hapag-Lloyd sieht hierin eine wichtige Grundlage, eine hohe Produktivität zu erreichen sowie den effizienten Einsatz der Schiffs- und Containerflotten zu gewährleisten.

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2019 4,7-mal (Vorjahr: 4,8-mal) umgeschlagen. Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf moderne IT-Systeme stützen.

Im Berichtszeitraum ist die Kapazitätsauslastung der Containerschiffsflotte (gemessen an der gesamten TEU-Kapazität auf dem Dominant Leg) um 1,2 %-Punkte auf 94,2 % gestiegen (Vorjahr: 93,0 %).

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2019 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 239 Containerschiffen. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. Dezember 2019 1.706.656 TEU und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 63.285 TEU (3,9 %) erhöht.

Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2019 rd. 62 % der Flotte im Eigentum (Vorjahr: rd. 64 %). Hapag-Lloyd verfügt über eine moderne und effiziente Flotte. Das kapazitätsgewichtete Durchschnittsalter der Flotte beträgt 8,9 Jahre (Vorjahr: 7,9) und liegt damit knapp unter dem Durchschnitt der 10 größten Containerlinienreedereien von 9,0 Jahren. Die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns von 7.141 TEU liegt um 16 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 größten Containerlinienreedereien der Welt.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag über 1.545.587 eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.540.199 TEU. Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container im Eigentum betrug zum 31. Dezember 2018 rd. 54 % (Vorjahr: rd. 52 %). Durch eine Flotte von rd. 107.000 Reefercontainern mit einer Kapazität von rd. 206.000 TEU verfügt Hapag-Lloyd aus Sicht des Vorstands, über eine solide Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte. Zur Unterstützung des weiteren Wachstums in dem strategisch wichtigen Reefer-Segment hat Hapag-Lloyd im Juni 2019 eine Bestellung für 13.420 neue Kühlcontainer in Auftrag gegeben. In diesem Zusammenhang startet Hapag-Lloyd zusätzlich die flottenweite Ausstattung der Reefer-Flotte mit neuester IOT-Monitoring-Technologie (Internet of Things). Die daraus entstehenden Kundenprodukte werden unter dem Namen Hapag-Lloyd LIVE vermarktet und umfassen unter anderem GPS-Ortung in Echtzeit, Informationen zur Temperatur im Inneren des Containers und ein Benachrichtigungssystem.

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015
Anzahl der Schiffe	239	227	219	166	177
davon					
Eigene Schiffe[1]	112	112	116	75	71
Gecharterte Schiffe	127	115	103	91	106
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.707	1.643	1.573	963	966
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.540	2.559	2.349	1.576	1.564
Anzahl Dienste	121	119	120	128	121

[1] Inklusive 17 Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Zum 31. Dezember 2019 hatte Hapag-Lloyd 5 Schiffe für die Beförderung von Leercontainern eingechartert. Die Transportkapazität der 5 Schiffe betrug insgesamt rd. 16.500 TEU (Vorjahr: 3 Schiffe mit einer Transportkapazität von rd. 13.000 TEU). Die Schiffe werden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten. Zum Bilanzstichtag bestehen keine Aufträge für Schiffsneubauten. Hapag-Lloyd verfügt, insbesondere seit dem Zusammenschluss mit der UASC, über eine moderne und effiziente Flotte. Sich aus einem Marktwachstum ergebende kurzfristige Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG mit der bestehenden Flotte sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance (inklusive HMM ab 1. April 2020) realisiert werden. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG jedoch davon aus, dass der Konzern in absehbarer Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird.

Die Effizienz der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd zeigt sich in den Bunkerverbrauchsdaten. Trotz einer höheren transportierten Menge (+1,4 % gegenüber Vorjahr) sank der absolute Bunkerverbrauch um 0,6 % gegenüber 2018 auf 4.376.554 Tonnen. Der Bunkerverbrauch pro transportierter Menge verringerte sich somit erneut von 0,37 t/TEU im Vorjahr auf 0,36 t/TEU. Verglichen mit 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU um 41 % gesenkt werden (2018: rd. 40 %). Auch der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) konnte weiter reduziert werden auf 2,59 t/Slot (Vorjahr: 2,75 t/Slot).

Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

Tonnen (t)	2019	2018
MFO (High Sulphur)	3.658.488	3.841.488
MDO, MFO (Low Sulphur)	718.066	562.408
Gesamter Bunkerverbrauch	**4.376.554**	**4.403.896**

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 sog. „Dominant Leg“ mit einer höheren Ladungsmenge und ein „Non-dominant Leg“ mit einer schwächeren Transportmenge.

Ungleichgewichte in den weltweit größten Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen in TTEU	2019	2018
Fahrtgebiete Transatlantik		
Europa – Nordamerika	4.737	4.468
Nordamerika – Europa	2.687	2.636
Fahrtgebiete Fernost		
Asien – Europa	14.430	14.121
Europa – Asien	6.319	6.413
Fahrtgebiete Transpazifik		
Asien – Nordamerika	17.739	18.030
Nordamerika – Asien	7.119	7.415

Quelle: Seabury Dezember 2019, 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[1]

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	4,7	4,0
Atlantik	6,8	5,7
Europa-Fernost	4,9	4,4

[1] Anzahl der vollen Container auf dem „Non-dominant Leg" per zehn vollen Containern auf dem „Dominant Leg". (Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)

Quelle: Seabury (Dezember 2019); Hapag-Lloyd 2019; Angaben gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Drewry

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

Kunden und Kundenorientierung

Mit der Mittelfriststrategie „Strategy 2023" will sich Hapag-Lloyd unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter weiter differenzieren. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von den Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung (Details zur Strategy 2023 werden im Abschnitt „Konzern-Ziele und -Strategie erläutert). Im Berichtsjahr 2019 bestand der Schwerpunkt der Umsetzung der neuen Qualitätsstrategie zum Einen darin die Strukturen, Prozesse und Datenbasis zu etablieren, mit denen es möglich sein wird die qualitätsrelevanten Kennzahlen detailliert zu erfassen und zu berichten. Dies soll eine zeitnahe Identifikation von Schwachstellen und auftretenden Problemen und die Verbesserung der qualitätsrelevanten Stellschrauben ermöglichen. Auf Basis dieser neuen Transparenz bezüglich der Servicequalität sollen in 2020 die ersten Qualitätsversprechen an die Kunden extern kommuniziert und der Erreichungsgrad regelmäßig berichtet werden.

Mit der Einführung des Web Channels Ende 2018 konnte ein neuer Vertriebsweg erfolgreich etabliert werden, der Ende des abgelaufenen Jahres (Q4 2019) mittlerweile 9,4 % (im Vorjahresquartal 5,2 %) vom gesamten Transportvolumen ausmacht. Mit dem Web Channel bietet Hapag-Lloyd seinen Kunden eine unkomplizierte und schnellere Möglichkeit eine Quotierung zu erhalten und den Containertransport zu buchen. Das Service- und Produktangebot des Web Channels wird kontinuierlich erweitert. So ist mittlerweile unter anderem der unmittelbare Abschluss einer Versicherung für den Transport möglich.

Durch die Etablierung von 4 weiteren Quality Service Centern (QSC) in 2019 soll die Qualität des Customer Service weiter erhöht und standardisiert werden. Die Standorte der QSC sind Atlanta (USA), Suzhou (China), Kuala Lumpur (Malaysia), Mumbai (Indien), Bogotá (Kolumbien), Viña del Mar (Chile) und Santos (Brasilien). Im Januar 2020 wurde ein weiteres QSC in Mauritius für den afrikanischen Markt eröffnet.

Ein neuer Online-Service, der „Hapag-Lloyd Navigator" wurde den Kunden zur Verfügung gestellt. Mit der digitalen Übersichtsseite erhält der Kunde Informationen zu seinen verschifften Containern und kann auf Echtzeit-Daten zugreifen.

Durch das Global Account Management Team in Hamburg und in den Regionszentralen, werden die größten Kunden global und vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Durch das Key Account Programm werden zudem regionale Großkunden besonders betreut. Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern.

Das Global Industry Management bündelt das Know-how und soll maßgeschneiderte Lösungen für bestimmte Marktsegmente, z. B. für die Chemieindustrie entwickeln. Für die globale Betreuung der Reefer- Spezial- und Gefahrgutcontainerkunden gibt es zudem eigene Spezialabteilungen.

Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 12 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2019 Transportaufträge für rd. 30.600 Kunden (Vorjahr: rd. 30.200 Kunden) durchgeführt.

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

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2019

Produktgruppe	**Anteil 2019 in %**	Anteil 2018 in %
Nahrungsmittel	16	16
Plastik	14	14
Chemieprodukte	14	14
Papier- und Holzprodukte	9	10
Maschinenbauprodukte	9	9
Rohstoffe	8	8
Textilien	8	8
Automobilteile	6	6
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	5	5
Sonstige Produkte	7	5
Gesamt	**100**	**100**

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

Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd durch die Umrüstung eines Großschiffs (15.000 TEU Schiff „Sajir") den Betrieb mit Flüssiggas (Liquified Natural Gas – LNG) testen. Das Maschinensystem wird künftig mit einem dualen Treibstoffsystem betrieben werden können, d. h. der Betrieb ist sowohl mit LNG als auch mit schwefelarmem Treibstoff möglich. Mit dem Umbau der „Sajir" wird Hapag-Lloyd als erste Reederei weltweit ein Containerschiff dieser Größe auf LNG-Antrieb umrüsten. Es ist ein bis dato einmaliges Pilotprojekt, durch das sich Hapag-Lloyd Erkenntnisse erhofft, die für die Zukunft Wegbereiter für Umrüstungen von Großschiffen auf diesen alternativen Treibstoff sind.

Die „Sajir" ist eines der 17 Schiffe in der Hapag-Lloyd-Flotte, die ursprünglich für die LNG-Bereitschaft konzipiert wurden. Auch die 16 Schwesterschiffe sind technisch für die Nachrüstung vorbereitet. Mit dem Umbau der „Sajir" setzt Hapag-Lloyd eine technologische Option um, um die Umweltbelastung durch große Schiffe zu reduzieren. Die Verwendung von LNG in der Schifffahrtsindustrie könnte die CO_2-Emissionen teilweise und den Ausstoß von Schwefeldioxid, Stickoxiden und Feinstaub zu einem großen Anteil reduzieren. Im Oktober 2019 erhielt Hapag-Lloyd für das Umbauprojekt der „Sajir" auf LNG-Antrieb bei den Maritime Standard Awards in Dubai eine Auszeichnung in der Kategorie „Green Shipping". Mit dem Preis würdigte die Jury den „richtungsweisenden" Beitrag zu einer umweltverträglichen Schifffahrt und zur Verbesserung des Umweltschutzes. Nach den notwendigen Umbauten wird die „Sajir" den Betrieb voraussichtlich im dritten Quartal 2020 aufnehmen.

Darüber hinaus betreibt Hapag-Lloyd 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 Ergebnisbeitrags der Containertransporte, die Angebotserstellung sowie die ergebnisorientierte Steuerung der Ladungsmengen, aber auch das Design neuer Transportdienste. Darüber hinaus unterstützen spezielle IT-Systeme die effiziente Beauftragung und Abrechnung von Terminalleistungen. Besondere Bedeutung kommt dem Einsatz effizienter IT-Lösungen auch bei der Transshipment-Planung und -Beauftragung zu.

Die IT-Systeme werden kontinuierlich weiterentwickelt und neue Möglichkeiten, die sich insbesondere durch die Digitalisierung ergeben, eruiert. So gibt es seit 2017 die Fachabteilung Digital Business and Transformation, die mit den Regionen und der IT-Abteilung sowie weiteren Fachabteilungen eng zusammenarbeitet, um neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zu entwickeln. Zusätzlich wurde zur Stärkung der IT Entwicklungskapazität in der zweiten Jahreshälfte 2019 eine neue IT-Produktentwicklungseinheit in Danzig (Polen) gegründet.

Die Sicherheit der zentralen IT-Systeme der Hapag-Lloyd AG unterliegt einer kontinuierlichen Überwachung, Steuerung und Verbesserung. Zusätzlich steht Hapag-Lloyd in einem ständigen Austausch mit externen Sicherheitsexperten. Zur Minimierung potenzieller finanzieller Risiken durch Cyberangriffe bestehen Dienstleistungsvereinbarungen mit externen Partnern. Die für den Schiffsbetrieb wesentlichen Systeme sind nicht mit der IT an Land verbunden, wodurch aktuell kein Risiko durch Cyberangriffe auf Schiffe besteht. Für die Sicherheit der operativen Systeme auf unseren Schiffen erfolgt eine gesonderte Sicherheitsbetrachtung.

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2019 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 12.996 Mitarbeiter (Vorjahr: 12.765 Mitarbeiter). Im Seebereich waren zum 31. Dezember 2019 2.072 Personen beschäftigt (Vorjahr: 1.970). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich stieg von 10.561 im Vorjahr um 130 Personen auf 10.691 Mitarbeiter. Die Steigerung ergibt sich hauptsächlich aus dem Ausbau der Quality Service Center. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land betrug durchschnittlich 8,5 Jahre (Vorjahr: 8,7 Jahre).

Anzahl Mitarbeiter[1]

	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015
Seebereich	2.072	1.970	2.007	1.295	1.411
Landbereich	10.691	10.561	10.304	7.895	7.771
Auszubildende	233	234	256	223	235
Gesamt	**12.996**	**12.765**	**12.567**	**9.413**	**9.417**

[1] Die Angaben ab 2017 beziehen sich auf den Hapag-Lloyd Konzern inklusive der UASC.

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote im Landbereich liegt in der Regel zwischen 80 und 90 % (2019: 87 %). Per 31. Dezember 2019 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 132 Auszubildende an Land sowie 101 auf See (Vorjahr: 127 an Land und 107 auf See).

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Im Jahr 2019 belief sich das globale Wirtschaftswachstum gemäß dem Internationalen Währungsfonds (IWF, World Economic Outlook Januar 2020) auf 2,9 % (Vorjahr: 3,6 %), den niedrigsten Wert seit der Finanzkrise 2009. Das Weltwirtschaftswachstum lag damit deutlich unter der ursprünglichen Erwartung des IWF für 2019 von 3,5 % (IWF, World Economic Outlook Januar 2019). In seinem aktuellen Konjunkturausblick erwartet der IWF für 2020 ein leicht stärkeres Wachstum der Weltwirtschaft in Höhe von 3,3 % und für 2021 von 3,4 %.

Laut IWF war das Jahr 2019 gekennzeichnet von einer synchronisierten Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in den großen Industriestaaten wie den USA und insbesondere dem Euroraum, den asiatischen Industrienationen und noch deutlicher in den Schwellenländern Brasilien, China, Indien, Mexiko und Russland. Insbesondere die Industrieproduktion verzeichnete ein schwaches Jahr, im zweiten Halbjahr kam es sogar teilweise zu Rückgängen in der Industrieproduktion. Die Schwäche der Industrieproduktion war bedingt durch Probleme in der Automobilwirtschaft (unter anderem verschärfte Umweltauflagen, Unsicherheiten bezüglich neuer Technologien), dem gesunkenen Geschäftsklima wegen des Handelskonflikts der USA mit seinen Handelspartnern, insbesondere mit China, sowie ein strukturell verlangsamendes Nachfragewachstum in der Volksrepublik China. Zudem verschlechterten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einigen wichtigen Entwicklungs- und Schwellenländern (beispielsweise Brasilien und der Türkei).

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen stieg wegen der oben genannten Faktoren im Jahr 2019 um lediglich 1,0 % (Vorjahr: 3,7 %). Nach Einschätzung des IWF wird sich das Welthandelsvolumen in den nächsten beiden Jahren jedoch wieder erholen und um 2,9 % in 2020 und 3,7 % in 2021 steigen. Zu Beginn des Jahres 2019 prognostizierte der IWF ein Wachstum des Welthandelsvolumens von 4,0 %. Diese Annahme musste wegen des anhaltenden Handelsstreits zwischen den USA und China sowie geopolitischer Risiken und lokaler Probleme in einzelnen Schwellen- und Entwicklungsländern wie bspw. Indien, Saudi-Arabien, Mexiko, Chile und Südafrika deutlich nach unten angepasst werden.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2021e	2020e	**2019**	2018	2017	2016	2015
Wachstum Weltwirtschaft	3,4	3,3	2,9	3,6	3,8	3,4	3,5
Industrienationen	1,6	1,6	1,7	2,2	2,5	1,7	2,3
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,6	4,4	3,7	4,5	4,8	4,6	4,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,7	2,9	1,0	3,7	5,7	2,3	2,8

Quelle: IWF, Januar 2020

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Laut dem Branchendienst Seabury betrug das globale Ladungsaufkommen im Jahr 2019 rd. 152 Mio. TEU. Dies ist ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 0,8 % (Seabury, Dezember 2019). Somit lag die Wachstumsrate um 2,0 %-Punkte unter dem ursprünglich erwarteten Anstieg von 2,8 % für 2019 (Seabury, Dezember 2019). Für 2020 prognostiziert Seabury einen Anstieg von 3,1 % auf rd. 157 Mio. TEU und für 2021 von 3,3 % auf rd. 162 Mio. TEU. Das schwächere Wachstum in 2019 lag hauptsächlich in dem Rückgang der Menge auf dem Transpazifik um 2,3 % sowie unterdurchschnittlicher Mengenentwicklung im weiteren Asien, insbesondere China betreffenden Fahrtgebieten begründet. Dagegen entwickelte sich das Fahrtgebiet Atlantik deutlich positiv mit einem Wachstum um 4,5 % in 2019.

Entwicklung globale Containertransportmenge 2015–2023 in Mio. TEU

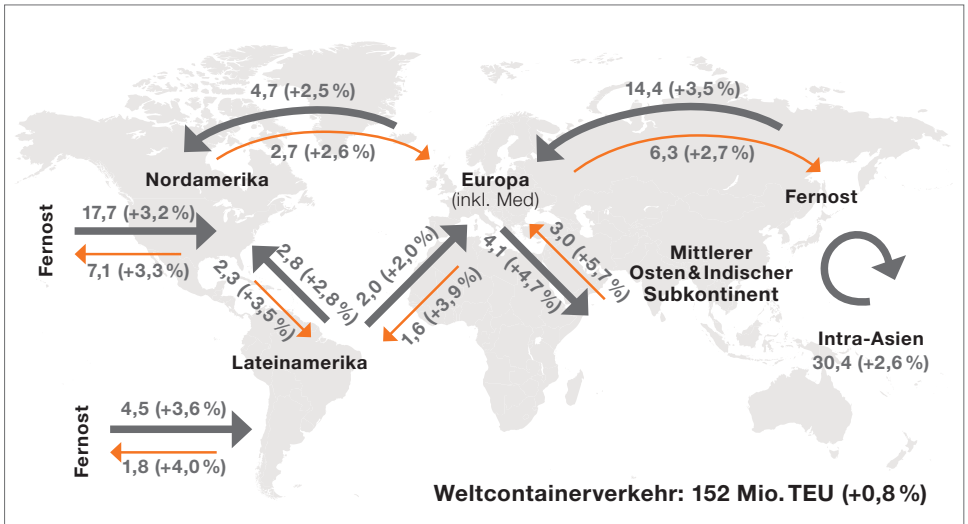
	2023e	2022e	2021e	2020e	**2019**	2018	2017	2016	2015
Mio. TEU	175	168	162	157	152	151	144	138	136
Wachstumsrate in %	3,8	3,8	3,3	3,1	0,8	4,5	4,8	1,4	–0,4

Quelle: Seabury, Dezember 2019

Die erwartete durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) für den Zeitraum 2020 bis 2023 beträgt gemäß derzeitiger Prognosen 3,5 %, verglichen mit einem durchschnittlichen Wachstum von rd. 2,9 % in den Jahren 2015 bis 2019. Damit bleibt die Containerschifffahrt weiterhin eine Wachstumsbranche.

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

Transportvolumen und Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs pro Trade (Volumen 2019 in Mio. TEU; in Klammern: CAGR 2020–2023 in %)



Seabury Dezember 2019 und eigene Berechnung

Während die Wachstumsraten des Welthandels die Nachfrage nach Containertransportleistungen bestimmen, sind die Indienststellung neuer und die Verschrottung ineffizienter älterer Schiffe die wichtigsten Bestimmungsfaktoren für das Angebot an Transportkapazitäten. Bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung neuer und besonders großer Containerschiffe ist in den vergangenen Jahren das Angebot stärker als die Nachfrage gewachsen. Die Frachtraten erreichten daher im zweiten Quartal 2016 einen historischen Tiefststand. Trotz des weiterhin steigenden Angebots an Transportkapazität haben sich die Frachtraten aufgrund der weltweit steigenden Nachfrage nach Containertransportleistungen im Jahr 2019 merklich von den erreichten Tiefstständen erholt.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zum Jahresende 2019 rd. 22,9 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q4 2019, Dezember 2019), ein Anstieg um 3,7 % gegenüber dem Vorjahr. Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und der erwarteten Auslieferungen im Jahr 2020 um rd. 0,8 Mio. TEU (+3,7 %) zunehmen (Drewry Container Forecaster Q4 2019, Dezember 2019). Darin enthalten sind die 2020 erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Nachdem im Jahr 2019 die Verschrottung von alten Schiffen mit rd. 200.000 TEU weiterhin auf sehr niedrigem Niveau lag, wird für 2020 ein Anstieg der Verschrottung auf rd. 350.000 TEU erwartet. Die beschäftigungslose Flotte betrug zum Jahresende 2019 133 Schiffe mit rd. 1,4 Mio. TEU Kapazität. Der Großteil der aufliegenden Flotte betrifft die kleineren Schiffsgrößen von bis zu 5.100 TEU. Die relativ hohe Anzahl beschäftigungsloser Schiffe liegt zum Teil in der Umrüstung der Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen (sog. „Scrubber“) im Rahmen der IMO 2020 Vorbereitungen begründet.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,3 Mio. TEU (MDS Transmodal, Januar 2020) liegt mit rd. 10 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 22,9 Mio. TEU) auf einem historisch niedrigen Niveau und somit auch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 14 %).

In 2019 wurden Aufträge für den Bau von 77 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 0.8 Mio. TEU vergeben (Clarksons Research, Januar 2020). Somit verringerte sich die Anzahl und die Kapazität der in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten deutlich gegenüber dem Vorjahr mit Bestellungen von 197 Containerschiffen mit einer Kapazität von 1,2 Mio. TEU. Die Neubaubestellungen liegen auch unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre (rd. 1 Mio. TEU). Gemessen an der Transportkapazität der beauftragten Schiffsneubauten entfallen rd. 81 % auf die Größenklasse über 10.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2020).

Insgesamt wurden 126 Containerschiffe mit einer Kapazität von 1,0 Mio. TEU im vergangenen Jahr in Dienst gestellt. Von den ausgelieferten Schiffen waren 21 größer als 20.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2019).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2021	2020	2019	2018
Kapazität Jahresanfang	23,7	22,9	22,1	20,9
Geplante Auslieferungen	1,3	1,3	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,4	0,4	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen	0,1	0,1	0,1	0,2
Nettokapazitätszuwachs	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**1,2**

Quelle: Drewry Container Forecaster Q4 2019. Angaben gerundet

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So könnten die fortgesetzte Indienststellung von Großschiffen mit einer Transportkapazität von mehr als 20.000 TEU laut Branchenexperten (Drewry Container Forecaster Q4 2019) und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten belasten.

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

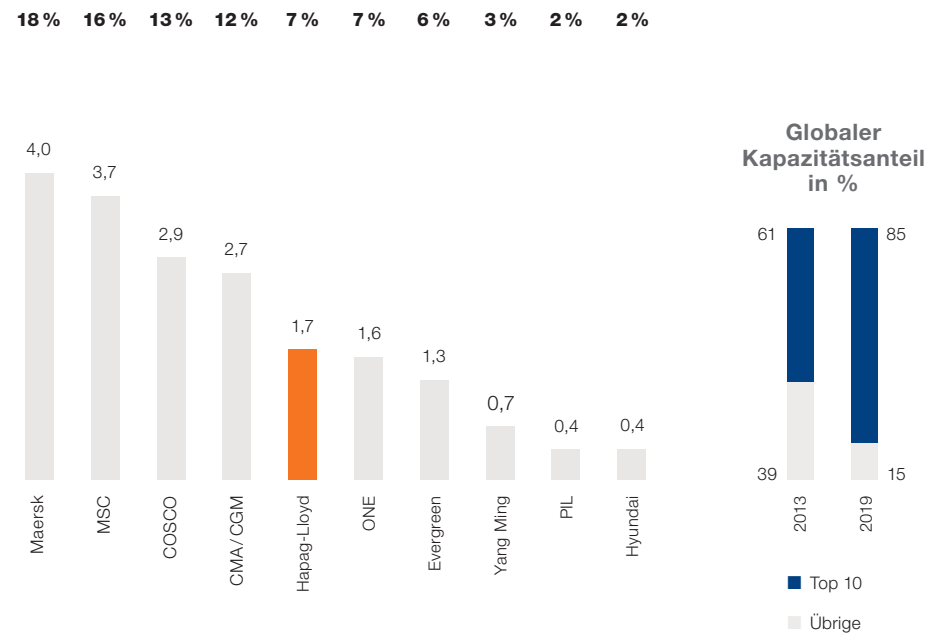
Die Höhe der Treibstoffkosten in der Schifffahrtsbranche ist maßgeblich an die Entwicklung des Rohölpreises gebunden. Dieser betrug zum 31. Dezember 2019 66,00 USD / Barrel (Bloomberg) und lag damit um rd. 23 % über dem Wert zu Jahresbeginn (31. Dezember 2018: 53,80 USD / Barrel). Zu Beginn des Jahres stieg der Rohölpreis stetig an und erreiche Ende April sein Jahreshoch bei 74,57 USD / Barrel (Bloomberg). Im weiteren Jahresverlauf fiel der Ölpreis wieder und schwankte in einer Bandbreite zwischen 56 USD / Barrel und 69 USD / Barrel.

Durch die ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird ein Großteil der Weltflotte mit neuem schwefelarmen Brennstoff mit einem Schwefelanteil von 0,5 % (derzeit 3,5 %) fahren. Dieser neue Treibstoff musste teilweise bereits im vierten Quartal 2019 gebunkert werden, um zu gewährleisten, dass ab dem 1. Januar 2020 den neuen Grenzwerten entsprochen wird. Dieser neue schwefelarme Brennstoff ist deutlich teurer als der bisher hauptsächlich verwendete Brennstoff. Im Dezember 2019 lag die durchschnittliche Preisdifferenz zwischen Brennstoff mit hohem und Brennstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei rd. 283 USD pro Tonne (Preisdifferenz auf Basis Rotterdam HSFO 3,5 % vs. MFO 0,5 %). Es kommen daher erhebliche zusätzliche Kosten ab Jahresende 2019 auf die Reedereien zu. Diese Mehrkosten müssen an die Kunden weitergegeben werden. Hapag-Lloyd sowie alle anderen großen Containerlinienreedereien haben bereits neue Berechnungsmethoden für die Treibstoffzuschläge veröffentlicht, die im Laufe des Jahres 2019 implementiert wurden.

Branchenkonsolidierung und Allianzen in der Containerschifffahrt

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschifffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Januar 2020) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 85 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. In 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 %.

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2019 vs. 2013



Quelle: Drewry Container Forecaster 4Q 2019; MDS Transmodal, Januar 2020

Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC). Die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), COSCO (China), inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen) ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 31. Dezember 2019 deckte die THE Alliance mit 251 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab. Vorbehaltlich der notwendigen behördlichen Zustimmungen, wird die südkoreanische Linienreederei Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) zum 1. April 2020 der THE Alliance als neues Mitglied beitreten.

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

Allianzen		Fahrtgebiet Fernost	Fahrgebiet Transpazifik	Fahrgebiet Atlantik
2M	in %	40	22	45
Ocean Alliance	in %	36	41	13
THE Alliance	**in %**	**24**	**26**	**36**
Sonstige	in %	0	12	6

Quelle: Alphaliner Dezember 2019

Berichterstattung über die Entwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns in 2019 gemessen an der Prognose

Im Betrachtungszeitraum erhöhte sich die Transportmenge um 1,4 %. Damit lag die sie in etwa auf Vorjahresniveau und verfehlte die Prognose einer „leicht steigenden" Transportmenge knapp. Der Grund für diese Abweichung lag in der schwächer als erwarteten Marktentwicklung. Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen stieg in 2019 um lediglich 1,0 %. Zu Beginn des Jahres 2019 prognostizierte der Internationale Währungsfonds (IWF) dagegen noch ein Wachstum des Welthandelsvolumens von 4,0 % (IWF, World Economic Outlook Januar 2019 und Januar 2020). Auch der Branchendienst Seabury hat im Laufe des Jahres seine Prognosen deutlich gesenkt. Während Seabury zu Beginn des Jahres noch von einem Wachstum des globalen Ladungsaufkommen im Jahr 2019 um 2,8 % ausgegangen war, gehen die Branchenexperten in ihrer jüngsten Analyse nur noch von einem Wachstum um 0,8 % in 2019 aus (Seabury, Dezember 2019).

Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis lag im Jahr 2019 um 1,2 % unterhalb des Vorjahresniveaus und entwickelte sich somit abweichend von der ursprünglichen Prognose, bei der zu Jahresbeginn 2019 noch von einem moderat steigenden Bunkerverbrauchspreis ausgegangen worden war. Insbesondere der Rückgang der Bunkerverbrauchspreise im vierten Quartal 2019 führte zu einem Rückgang des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises für das Gesamtjahr 2019, der dadurch im Jahresmittel in etwa auf Vorjahresniveau lag.

Die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd erhöhte sich leicht um 2,7 % und entsprach somit der Erwartung.

Sowohl das EBITDA als auch das EBIT lagen im oberen Bereich der zu Beginn des Jahres prognostizierten Bandbreiten von 1,6 – 2,0 Mrd. EUR (EBITDA) bzw. 0,5 – 0,9 Mrd. EUR (EBIT). Damit wurde die Prognose erreicht.

	Ist-Wert 2019	Ist-Wert 2018	Ver-änderung	Prognose aus dem Konzern-lagebericht zum 31.12.2018
Transportmenge (TTEU)	12.037	11.874	+1,4 %	Leicht steigend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchs-preis (MFO+MDO, USD / t)	416	421	– 1,2 %	Moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd (USD / TEU)	1.072	1.044	+2,7 %	Leicht steigend
EBITDA (Mio. EUR)[1]	1.985,7	1.138,6	+847,1	1,6 – 2,0 Mrd. EUR
EBIT (Mio. EUR)[1]	811,4	443,5	+367,9	0,5 – 0,9 Mrd. EUR

[1] Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“ im Konzernanhang. Eine Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse nur eingeschränkt möglich.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse ist eine Vergleichbarkeit der Ertrags- und Finanzlage mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum nur eingeschränkt möglich. Die Angaben für das Jahr 2018 beziehen sich, wenn nichts anderes angegeben, auf die Vorschriften für Leasingverhältnisse nach IAS 17.

Zur Erhöhung der Transparenz und zur Vereinheitlichung der extern kommunizierten Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung mit der Managementsicht hat Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2019 eine Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung vorgenommen. Dabei wurden die Werte der Vorperiode entsprechend der neuen Darstellung angepasst. Infolge der Darstellungsänderung kommt es zu Verschiebungen innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zu den im Geschäftsbericht 2018 ausgewiesenen Werten.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Ertragslage von Hapag-Lloyd war im Geschäftsjahr 2019 geprägt durch die Umsetzung der Strategy 2023, weitere Effizienzgewinne, vorbereitende Tätigkeiten zur Einhaltung der IMO 2020 Regularien und die weltweit anhaltenden geopolitischen Spannungen und die sich verschlechternden konjunkturellen Rahmenbedingungen.

In dem zuvor beschriebenen weltwirtschaftlichen Umfeld lag die Transportmenge mit einem Anstieg um 1,4 % in etwa auf dem Vorjahresniveau, blieb dabei aber aufgrund des sich verlangsamenden Weltwirtschaftswachstums hinter den Erwartungen zu Beginn des Geschäftsjahres zurück.

Durch die Fokussierung auf profitable Fahrtgebiete sowie die Umsetzung aktiver Maßnahmen zum Erlösmanagement konnte die durchschnittliche Frachtrate im Geschäftsjahr 2019 im Vorjahresvergleich leicht gesteigert werden und lag damit im Bereich der Erwartungen zu Jahresbeginn.

Die Transportaufwendungen haben sich durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse, einen im Vorjahresvergleich gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis sowie geringerer Kosten für das Handling und den Inlandtransport von Containern (Handling & Haulage) grundsätzlich positiv entwickelt. Durch einen im Vergleich zum Euro stärkeren US-Dollar (2019: 1,12 USD / EUR; Vorjahreszeitraum: 1,18 USD / EUR) wurden die positiven Effekte indes überkompensiert und wirkten sich zusammen mit erhöhten Aufwendungen für die Repositionierung von Leercontainern sowie gestiegenen Charterraten bei eingemieteten Schiffen insgesamt erhöhend auf die Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2019 aus.

Zusätzlich wirkten sich Aufwendungen aus der vorzeitigen Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von –22,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 0,0 Mio. EUR) negativ auf das Ergebnis aus. Die Rückzahlung der Anleihe führte im zweiten Halbjahr 2019 hingegen bereits zu einer Verbesserung des Zinsergebnisses. Darüber hinaus trug die Bewertung der eingebetteten Derivate der Anleihen mit einem Ertrag von 33,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwand 5,2 Mio. EUR) positiv zum Zinsergebnis des Berichtsjahres bei.

Auf Basis der oben genannten Faktoren erzielte Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2019 ein gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich verbessertes operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 811,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 443,5 Mio. EUR) und ein signifikant verbessertes Ergebnis nach Steuern in Höhe von 373,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 46,0 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[1]
Umsatzerlöse	12.607,9	11.617,5
Transportaufwendungen	9.707,0	9.586,4
Personalaufwendungen	682,5	645,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.174,4	695,1
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–268,8	–290,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**775,2**	**400,1**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	35,5	30,7
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,7	12,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**811,4**	**443,5**
Zinsergebnis	–396,7	–365,2
Übrige Finanzposten	1,6	–0,5
Ertragsteuern	42,9	31,8
Konzernergebnis	**373,4**	**46,0**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	362,0	36,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	11,4	9,2
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,06	0,21
EBITDA	**1.985,8**	**1.138,6**
EBITDA-Marge (%)	**15,8**	**9,8**
EBIT	**811,4**	**443,5**
EBIT-Marge (%)	**6,4**	**3,8**

[1] Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“ im Konzernanhang. Eine Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse nur eingeschränkt möglich.

Transportmenge

Die Transportmenge konnte im Geschäftsjahr 2019 um 163 TTEU auf 12.037 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.874 TTEU) gesteigert werden, was einem Anstieg von 1,4 % entspricht.

Aufgrund einer anhaltend starken Binnenkonjunktur in den USA konnte die Transportmenge im Fahrtgebiet Atlantik im Vergleich zum Vorjahr moderat gesteigert werden. Im Fahrtgebiet Fernost ist der Anstieg im Vorjahresvergleich auf ein steigendes Marktwachstum und eine steigende Schiffskapazität zurückzuführen. Zugleich konnte die Transportmenge im Fahrtgebiet EMA durch die Einführung neuer Dienste im Geschäftsjahr 2019 deutlich ausgebaut werden. Der Rückgang der Transportmenge im Fahrtgebiet Transpazifik ist überwiegend durch den Handelsstreit zwischen den USA und China begründet. Der Rückgang der Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien ist hingegen auf eine strategische Entscheidung zur aktiven Reduzierung der Transportkapazität in diesem Fahrtgebiet und der damit einhergehenden Fokussierung auf profitable Dienste zurückzuführen. Bereinigt um das Fahrtgebiet Intra-Asien ist die Transportmenge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,8 % gewachsen.

Transportmenge pro Fahrtgebiet[1]

TTEU	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Atlantik	1.960	1.856
Transpazifik	1.945	1.960
Fernost	2.327	2.234
Mittlerer Osten	1.391	1.419
Intra-Asien	900	1.036
Lateinamerika	2.837	2.774
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	676	595
Gesamt	**12.037**	**11.874**

[1] Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Frachtrate

Im Geschäftsjahr 2019 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.072 USD/TEU und lag damit um 28 USD/TEU bzw. 2,7 % über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.044 USD/TEU). Der Anstieg im Vorjahresvergleich ist vor allem auf die Fokussierung profitabler Dienste sowie ein aktives Erlösmanagement über alle Fahrtgebiete zurückzuführen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet[1]

USD/TEU	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Atlantik	1.389	1.337
Transpazifik	1.318	1.271
Fernost	910	943
Mittlerer Osten	744	762
Intra-Asien	541	511
Lateinamerika	1.153	1.132
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.046	967
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	**1.072**	**1.044**

[1] Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse

Im Geschäftsjahr 2019 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 990,4 Mio. EUR auf 12.607,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.617,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 8,5 % entspricht.

Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Transportmengen sowie die gestiegenen durchschnittlichen Frachtraten. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich zusätzlich positiv auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um rd. 0,3 Mrd. EUR bzw. ca. 3 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet[1]

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[2]
Atlantik	2.431,9	2.099,4
Transpazifik	2.290,8	2.108,7
Fernost	1.891,7	1.782,9
Mittlerer Osten	924,8	915,4
Intra-Asien	435,4	448,4
Lateinamerika	2.921,6	2.658,8
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	631,7	486,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.080,0	1.117,1
Gesamt	**12.607,9**	**11.617,5**

1 Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

2 Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2018 um 102,4 Mio. EUR von 11.515,1 Mio. EUR auf 11.617,5 Mio. EUR.

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2019 um 120,6 Mio. EUR auf 9.707,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.586,4 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg in Höhe von 1,3 %. Der Anstieg ist neben den gestiegenen Transportmengen vor allem auf einen stärkeren US-Dollar im Vergleich zum Euro, auf erhöhte Charterkosten bei Schiffen sowie höhere Kosten für die Repositionierung von Leercontainern zurückzuführen.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,12 USD/EUR um 5,0 % stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,18 USD/EUR). Die Umrechnung der Transportaufwendungen von der funktionalen Währung US-Dollar in die Berichtswährung Euro führte durch die Stärkung des US-Dollars zu einem Anstieg der Transportaufwendungen. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätten sich die Transportkosten im Geschäftsjahr 2019 um ca. 0,4 Mrd. EUR (ca. 4 %) reduziert.

Die Aufwendungen für Brennstoff sind bedingt durch Wechselkurseffekte um 40,2 Mio. EUR (2,5 %) auf 1.625,6 Mio. EUR gestiegen. Bereinigt um Wechselkurseffekte hätten sich die Aufwendungen für Brennstoffe um 47,6 Mio. EUR (–2,8 %) reduziert. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war neben einer leichten Verbesserung beim Bunkerverbrauch insbesondere der niedrigere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis. Dieser lag für Hapag-Lloyd mit 416 USD je Tonne um 5 USD je Tonne (–1,2 %) unter dem durchschnittlichen Preis im Geschäftsjahr 2018.

Positiv wirkte sich die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Entwicklung des Transportaufwands aus. Infolge der Anwendung des Standards sind Aufwendungen für Leasingverträge, die zuvor als Mietleasingvereinbarungen (Operating Lease) zu klassifizieren waren (im Wesentlichen mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie Containermieten), nicht mehr unter dem Posten Transportaufwendungen auszuweisen, sondern als Abschreibungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Nutzungsrechte und als Zinsaufwendungen für die Leasingverbindlichkeiten zu erfassen. Folglich reduzierten sich die ausgewiesenen Transportaufwendungen zum Vergleichszeitraum um die vormals gemäß IAS 17 auszuweisenden Leasingaufwendungen in Höhe von ca. 467,0 Mio. EUR.

Geringere Kosten für das Handling und den Inlandtransport (Handling & Haulage) reduzierten darüber hinaus die Transportaufwendungen im Geschäftsjahr 2019.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Transportaufwendungen	9.707,0	9.586,4
davon:		
Brennstoff	1.625,6	1.585,3
Handling & Haulage	4.922,7	4.744,0
Container und Repositionierung	1.205,0	1.229,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)	1.967,8	2.006,6
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen[1]	–14,0	20,6
Personalaufwendungen	682,5	645,0
Abschreibungen	1.174,4	695,1
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–268,8	–290,9
Gesamte operative Aufwendungen	**11.832,7**	**11.217,3**

[1] Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen Periode und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in der Vorperiode erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind im aktuellen Geschäftsjahr als Transportaufwendungen für beendete Reisen innerhalb der Aufwandspositionen Brennstoffe, Handling & Haulage, Container und Repositionierung sowie Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) dargestellt.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2019 23,0 % (Vorjahreszeitraum: 17,5 %).

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2019 um 37,5 Mio. EUR (5,8 %) auf 682,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 645,0 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkte sich neben der Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro auch die Erhöhung der Mitarbeiterzahl zu Land sowie eine höhere erfolgsabhängige Vergütung für die Mitarbeiter aus.

Aufwandsmindernd wurden im Geschäftsjahr erstmalig Beihilfen der öffentlichen Hand vom Personalaufwand abgezogen und nicht als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst. Weitere Ausführungen zu den erhaltenen Beihilfen enthält der Konzernanhang in Anmerkung (28) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 12.905 Mitarbeiter (Vorjahreszeitraum: 12.470 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 5,6 % auf 5,4 %.

Entwicklung Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Personalaufwand	682,5	645,0
Umsatzerlöse	12.607,9	11.617,5
Personalaufwandsquote (%)	**5,4**	**5,6**

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen für das Geschäftsjahr 2019 betrugen 1.174,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 695,1 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte im Wesentlichen aus den Effekten der erstmaligen Bilanzierung geleaster Vermögenswerte gemäß IFRS 16. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasten und erstmalig zu bilanzierenden Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu zusätzlichen Abschreibungen in Höhe von 436,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis enthielt im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die darin enthaltenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf insgesamt 350,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Aufwendungen von 364,5 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (155,7 Mio. EUR; Vorjahresperiode: 142,1 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (41,8 Mio. EUR; Vorjahresperiode: 65,0 Mio. EUR) und Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (35,8 Mio. EUR; Vorjahresperiode: 34,3 Mio. EUR). Eine detaillierte Übersicht zum sonstigen betrieblichen Ergebnis enthält der Konzernanhang in Anmerkung (5) Sonstiges betriebliches Ergebnis.

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist im Geschäftsjahr 2019 um 4,8 Mio. EUR auf 35,5 Mio. EUR gestiegen. Ursächlich für den Anstieg war ein höheres anteiliges Ergebnis aus der Beteiligung an der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH.

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2019 lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 811,4 Mio. EUR (inklusive eines positiven Effekts aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 30,6 Mio. EUR) deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (443,5 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 1.985,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.138,6 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein positiver Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 467 Mio. EUR. Für das Geschäftsjahr 2019 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 6,1 % (Vorjahreszeitraum: 3,7 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 2,06 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 0,21 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2019	2018[2]
Umsatz	12.607,9	11.617,5
EBIT	811,4	443,5
EBITDA	1.985,8	1.138,6
EBIT-Marge (%)	6,4	3,8
EBITDA-Marge (%)	15,8	9,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,06	0,21
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%)[1]	6,1	3,7

1 Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung in USD berechnet.
2 Aufgrund der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte angepasst. Infolgedessen erhöhte sich das EBIT in 2018 um 0,5 Mio. EUR von vormals 443,0 Mio. EUR auf 443,5 Mio. EUR.

Zinsergebnis

Für das Geschäftsjahr 2019 belief sich das Zinsergebnis auf –396,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –365,2 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr resultierte überwiegend aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Der Zinsaufwand für die nun unter IFRS 16 zu berücksichtigenden neuen Leasingverbindlichkeiten betrug im Geschäftsjahr 2019 66,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Außerdem führte die vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe zu Einmaleffekten in Höhe von insgesamt –22,3 Mio. EUR durch Ablösegebühren, den Abgang des damit verbundenen eingebetteten Derivats sowie weitere damit in Zusammenhang stehende Transaktionskosten. Gegenläufig wirkte sich die Bewertung der eingebetteten Derivate der Anleihen mit einem Ertrag von 33,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwand 5,2 Mio. EUR) positiv auf das Zinsergebnis des Berichtsjahres aus.

Ertragsteuern

Der Anstieg der Ertragsteuern um 11,1 Mio. EUR auf 42,9 Mio. EUR ist unter anderem durch die höheren Umsatzerlöse sowie die gesteigerte Profitabilität von Hapag-Lloyd begründet. Die erhöhte Transportkapazität (eigene und gecharterte Seeschiffe) führte zudem zu einem Anstieg des deutschen Tonnagesteueraufwandes im Geschäftsjahr. Zusätzlich waren die Ertragsteueraufwendungen des Vorjahres gemindert durch Einmaleffekte aus dem erstmaligen Ansatz von aktiven latenten Steuern auf ertragsteuerliche Verlustvorträge (rd. 12 Mio. EUR).

Konzernergebnis

Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr signifikant gesteigerter Konzernjahresüberschuss in Höhe von 373,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 46,0 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein negativer Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 in Höhe von rd. 36 Mio. EUR. Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 362,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 36,8 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 11,4 Mio. EUR(Vorjahreszeitraum: 9,2 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 406,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 320,9 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 373,4 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von 33,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 274,9 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von 121,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 272,2 Mio. EUR) und Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von –13,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14,6 Mio. EUR), aus Kosten der Absicherung in Höhe von –14,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –18,1 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gesunkenen Marktzinssatzes in Höhe von –60,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,2 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

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

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben. Verbleibende Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen werden zum Teil durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert.

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

Zur Absicherung dieser EUR Wechselkursrisiken werden zum Teil derivative Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen eines Zinsmanagements zentral gesteuert und zum Teil durch derivative Zinssicherungsinstrumente begrenzt.

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

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des Konzernlageberichts und Anmerkung (27) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Emittenten Ratings

Rating / Ausblick	**31.12.2019**	31.12.2018
Standard & Poor's	B+ / Positiv	B+ / Stabil
Moody's	B1 / Stabil	B2 / Stabil

Die internationalen Ratingagenturen Standard & Poor's sowie Moody's bewerten in regelmäßigen Abständen die Finanzstärke der Hapag-Lloyd AG. Das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG wurde von der Ratingagentur Standard & Poor's am 29. November 2019 mit der Note „B+“ und einem positiven Ausblick (zuvor: stabiler Ausblick) eingestuft. Die Ratingagentur Moody's verbesserte am 18. Februar 2019 das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG auf die Note „B1“ mit einem stabilen Ausblick.

Finanzierung

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

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

Im Geschäftsjahr 2019 standen die Finanzierung von getätigten Investitionen in Container sowie die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und -kosten im Vordergrund.

Weitere Angaben zum Fristigkeits- und Fälligkeitsprofil der bestehenden Finanzierungen und zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält Anmerkung (27) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2019 hat der Konzern folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

Container

- Während des Geschäftsjahres 2019 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 310,6 Mio. USD (276,8 Mio. EUR) bestellt. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte zum großen Teil bis zum Ende des Berichtsjahres und soll im ersten Quartal 2020 abgeschlossen sein.
- Zur Refinanzierung dieser Investitionen hat Hapag-Lloyd mehrere Sale-and-Lease-Back-Transaktionen mit einem Volumen in Höhe von 325,2 Mio. USD (290,9 Mio. EUR) abgeschlossen. Dabei wurden die neu angeschafften Container im Rahmen von sog. Japanese-Operating-Leases an Investorengruppen verkauft und anschließend über eine Laufzeit von sieben Jahren mit der Option zurückgemietet, die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarungen entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container.

Schiffe

- Im April 2019 sowie im Mai 2019 wurde jeweils eine Refinanzierung für ein im Bestand befindliches Containerschiff im Rahmen eines sog. Japanese-Operating-Lease umgesetzt. Hierbei wurden die Containerschiffe an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu 9,5 Jahren zurückgemietet mit der Option, die Schiffe nach einer Laufzeit von 7,5 bzw. 8,0 Jahren zurückzuerwerben. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung der Schiffe. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 188,1 Mio. USD (168,8 Mio. EUR). Die vormals mit den Schiffen im Zusammenhang stehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 128,4 Mio. USD (115,3 Mio. EUR) wurden vollständig zurückgezahlt. Weiterhin besteht unter dem im Mai umgesetzten Japanese-Operating-Lease die Zusage zur Ziehung einer zweiten Tranche in Höhe von bis zu 22,4 Mio. USD (20,0 Mio. EUR). Diese zweite Tranche steht nach erfolgreicher LNG-Umrüstung des Schiffes zur Verfügung und dient der Finanzierung der mit dem Umbau im Zusammenhang stehenden Investitionen.
- Im September 2019 wurde der Hapag-Lloyd eine Kreditzusage über 100,0 Mio. USD (89,1 Mio. EUR) zur Finanzierung von Investitionen in Abgaswaschanlagen (sog. Scrubber) auf eigenen und längerfristig eingecharterten fremden Schiffen zur Verfügung gestellt. Die Kreditzusage hat eine Laufzeit bis zum 31. März 2021. Ziehungen unter der Kreditzusage haben eine Laufzeit von bis zu 4,5 Jahren. Zum Bilanzstichtag wurde bislang keine Ziehungen in Anspruch genommen. Als Sicherheit für die Finanzierung wurden drei im Bestand befindliche Containerschiffe zur Verfügung gestellt.

Sonstiges

- Hapag-Lloyd hat im Februar 2019 170,0 Mio. EUR der ursprünglich in 2022 auslaufenden EUR Anleihe aus eigener Liquidität vorzeitig zurückgeführt. Im Juni 2019 hat Hapag-Lloyd den verbleibenden Teil in Höhe von 280,0 Mio. EUR ebenfalls vorzeitig zurückgeführt. Die zweite Rückführung erfolgte überwiegend durch freie Liquidität. 100,0 Mio. EUR aus der zweiten Rückführung wurden aus der Inanspruchnahme einer Kreditlinie bedient, deren Preis auf Basis einer Kreditausfallversicherung basiert. Somit wurde die ursprünglich in 2022 auslaufende EUR Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2019 vorzeitig und vollständig zurückgeführt.

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. Da seit dem 1. Januar 2019 die neuen Regelungen zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 anzuwenden sind und sich dadurch die Eigenkapitalquote verringert hat, wurden in sämtlichen Finanzierungsverträgen, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene (Financial covenant) enthalten, Anpassungen vorgenommen, die diesen Effekt weitgehend neutralisieren. Die Anwendung des IFRS 16 hatte keine Auswirkungen auf die Fähigkeit, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene zu erfüllen.

Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass in 2020 sämtliche Covenants eingehalten werden.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.397,2	6.017,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	511,6	657,1
Beschränkt verfügbare Zahlungsmittel (sonstige Vermögenswerte)	–	6,4
Nettoverschuldung	**5.885,6**	**5.354,4**
Verschuldungsgrad (%)[1]	88,9	85,5
Frei verfügbare Kreditlinien	**521,3**	**475,9**
Eigenkapitalquote (%)	**40,9**	**40,9**

[1] Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Die Nettoverschuldung des Konzerns zum 31. Dezember 2019 ist gegenüber dem Vorjahr um 531,2 Mio. EUR von 5.354,4 Mio. EUR auf 5.885,6 Mio. EUR angestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus der Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 ab dem 1. Januar 2019. Die im Zusammenhang mit der erstmaligen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen (primär für mittel- und langfristige Charteraufwendungen für Schiffe sowie für Containermieten) einhergehende Passivierung der Leasingverbindlichkeit führte per 1. Januar 2019 zu einer Erhöhung der Finanzschulden um 947,6 Mio. EUR. Zum 31. Dezember 2019 beträgt die Schuld aus Leasingverbindlichkeiten 1.193,4 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte sich vor allem die Rückführung einer Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR aus.

Beschränkt verfügbare Finanzmittel in Höhe von 0,0 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 6,4 Mio. EUR), die als Sicherheit für bestehende Finanzschulden dienen und aufgrund ihrer Laufzeit unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, wurden in die Berechnung der Nettoverschuldung einbezogen. Der Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung / Eigenkapital) erhöhte sich vor allem aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 auf 88,9 % (31. Dezember 2018: 85,5 %).

Die Eigenkapitalquote zum 31. Dezember 2019 belief sich trotz der im Wesentlichen durch IFRS 16 Leasingverhältnisse bedingten Ausweitung der Bilanzsumme unverändert auf 40,9 % (31. Dezember 2018: 40,9 %).

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln sowie bilaterale und syndizierte Kreditvereinbarungen mit Banken jederzeit gegeben. Die Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) betrug insgesamt 1.032,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.133,0 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung (17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
EBITDA[1]	**1.985,8**	**1.138,6**
Working Capital Veränderungen	121,0	33,6
Übrige Effekte	–78,6	–99,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.028,2	1.072,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–369,5	–104,3
Free Cashflow	**1.658,7**	**968,6**
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–1.817,6	–945,6
Veränderung des Finanzmittelbestands	**–158,9**	**23,0**

[1] Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kam es zu einer Anpassung des EBITDA für das Geschäftsjahr 2018 um 0,5 Mio. EUR von 1.138,1 Mio. EUR auf 1.138,6 Mio. EUR.

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Eine Vergleichbarkeit der einzelnen Positionen in der Kapitalflussrechnung ist aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse nur eingeschränkt möglich.

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2019 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.028,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.072,9 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist positiv durch die Anwendung von IFRS 16 beeinflusst, da nach IFRS 16 der Tilgungs- und Zinsanteil der Leasingzahlungen in Höhe von 483,8 Mio. EUR als Finanzierungscashflow statt als operativer Cashflow erfasst wird.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 insgesamt auf 369,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,3 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 426,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 328,9 Mio. EUR) insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen. Hierin waren Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 95,5 Mio. EUR enthalten. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 41,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,1 Mio. EUR) im Wesentlichen aus dem erfolgten Verkauf von Containern.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.817,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 945,6 Mio. EUR), der im Wesentlichen Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von 2.587,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.663,1 Mio. EUR) umfasst.

Die Zins- und Tilgungsleistungen enthalten im Wesentlichen die Rückführungen von Container- und Schiffsfinanzierungen in Höhe von 769,5 Mio. EUR, die anteilige Rückführung des ABS-Programms im Geschäftsjahr 2019 in Höhe von 503,2 Mio. EUR und erstmals auch Zinsen und Tilgungen der Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 483,8 Mio. EUR, die als Finanzierungscashflow statt als operativer Cashflow erfasst werden. Im Februar 2019 und im Juni 2019 hat Hapag-Lloyd eine ursprünglich in 2022 fällige Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR vollständig vorzeitig zurückgeführt. Darüber hinaus entstanden Mittelabflüsse aus der Realisierung der zur Sicherung von Finanzschulden eingesetzten derivativen Finanzinstrumente in Höhe von 103,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss von 9,4 Mio. EUR).

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse in Höhe von 924,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 782,1 Mio. EUR) gegenüber. Im Zusammenhang mit der vorzeitigen Rückführung der Anleihe wurde eine neu vereinbarte revolvierende Kreditlinie in Höhe von 100,0 Mio. EUR in Anspruch genommen. Weitere wesentliche Mittelzuflüsse resultierten aus der Finanzierung von Containern mittels Japanese Operating Leases („JOLs“) in Höhe von 290,5 Mio. EUR, aus Ziehungen unter dem bestehenden ABS-Programms in Höhe von 324,3 Mio. EUR, aus der Darlehensaufnahme zur Refinanzierung von Schiffen in Höhe 168,0 Mio. EUR und aus der Auszahlung eines unbesicherten Laufzeitkredits in Höhe von 40,4 Mio. EUR.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Bestand am Anfang der Periode	**657,1**	**604,9**
Wechselkursbedingte Veränderungen	13,4	29,2
Zahlungswirksame Veränderungen	–158,9	23,0
Bestand am Ende der Periode	**511,6**	**657,1**

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2019 ein Zahlungsmittelabfluss von –158,9 Mio. EUR, so dass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 13,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2019 ein Finanzmittelbestand von 511,6 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 657,1 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 521,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 475,9 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) von insgesamt 1.032,8 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2018: 1.133,0 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2019 wurden weitere Investitionen in Container sowie Investitionen in Ausrüstung auf eigenen und gemieteten Schiffen getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt „Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang in Anmerkung (12) Sachanlagen.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 wurden Bestellungen für Container in Höhe von 34,0 Mio. EUR (im Vorjahr: 33,4 Mio. EUR), für Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 33,3 Mio. EUR (Vorjahr: 11,2 Mio. EUR) sowie Bestellungen für die Umrüstung auf Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 13,2 Mio. EUR vorgenommen. Zudem weist Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2019 weitere Bestellobligo in Höhe von 11,4 Mio. EUR aus.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	13.811,8	12.845,0
davon Anlagevermögen	13.716,1	12.789,8
Kurzfristige Vermögenswerte	2.388,6	2.456,3
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	511,6	657,1
Bilanzsumme	**16.200,4**	**15.301,3**
Passiva		
Eigenkapital	6.620,6	6.259,3
Fremdkapital	9.579,8	9.042,0
davon langfristige Schulden	5.586,2	5.665,3
davon kurzfristige Schulden	3.993,6	3.376,7
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.397,2	6.017,9
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.156,0	5.301,6
davon kurzfristige davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.241,2	716,3
Bilanzsumme	**16.200,4**	**15.301,3**
Nettoverschuldung	5.885,6	5.354,4
Eigenkapitalquote (%)	40,9	40,9

Zum 31. Dezember 2019 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 16.200,4 Mio. EUR und lag damit um 899,1 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2018 (31. Dezember 2018: 15.301,3 Mio. EUR). Der wesentlichste Einflussfaktor für die Erhöhung der Bilanzsumme war die erstmalige Anwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse im Geschäftsjahr 2019. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2019 bei 1,12 (31. Dezember 2018: 1,15).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 926,3 Mio. EUR auf 13.716,1 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 12.789,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 und der damit verbundenen Aktivierung von Nutzungsrechten aus zuvor nicht aktivierten Leasingverträgen in Höhe von 858,2 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 (31. Dezember 2018: 0,0 Mio. EUR). Zum 31. Dezember 2019 sind Nutzungsrechte für zuvor aktivierte und zuvor nicht aktivierte Leasingverträge in Höhe von insgesamt 1.031,1 Mio. EUR als Teil des Anlagevermögens aktiviert. Zusätzlich erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte aufgrund von Investitionen in Höhe von 398,5 Mio. EUR, die insbesondere Container sowie Schiffsausrüstungen und Schiffsumrüstungen zur Einhaltung der IMO 2020 Regularien betrafen. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 269,3 Mio. EUR führten ebenfalls zu einem Anstieg des Anlagevermögens.

Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf immaterielle und materielle Vermögenswerte in Höhe von 1.174,4 Mio. EUR aus (Vorjahreszeitraum: 695,1 Mio. EUR). Hierin enthalten waren Abschreibungen auf die neu nach IFRS 16 aktivierten Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 436,5 Mio. EUR.

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2018 um 67,7 Mio. EUR auf 2.388,6 Mio. EUR. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus der Reduktion des Zahlungsmittelbestands aufgrund unterschiedlichster Investitionen zur Einhaltung der IMO 2020 Regularien sowie der Rückführung einer Anleihe im Geschäftsjahr 2019.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 361,3 Mio. EUR auf 6.620,6 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das positive Konzernergebnis in Höhe von 373,4 Mio. EUR sowie aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen aus der Währungsumrechnung in Höhe von 121,2 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Zahlung der Dividende der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 26,4 Mio. EUR, die erfolgsneutrale Bewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von –60,8 Mio. EUR infolge der Senkung des zur Bewertung herangezogenen Zinssatzes, die Veränderung der Rücklagen aus Sicherungsbeziehungen in Höhe von –15,6 Mio. EUR sowie die Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte aus der Erstanwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 in Höhe von –17,4 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2019 40,9 % (31. Dezember 2018: 40,9 %).

Das Fremdkapital ist seit dem Konzernabschluss 2018 um 537,8 Mio. EUR auf 9.579,8 Mio. EUR gestiegen, was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten um 379,3 Mio. EUR auf 6.397,2 Mio. EUR resultierte. Wesentlicher Grund für die Erhöhung der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten lag in der erstmaligen Anwendung von IFRS 16, der zur Passivierung von zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 947,6 Mio. EUR zum 1. Januar 2019 führte. Zum 31. Dezember 2019 betragen die gesamten Leasingverbindlichkeiten 1.193,4 Mio. EUR. Darin enthalten sind sowohl die in den Vorjahren bilanziell erfassten als auch die in den Vorjahren bilanziell nicht erfassten Leasingverpflichtungen. Ferner wirkten sich die Einzahlungen für die Aufnahme von Neufinanzierungen in Höhe von 924,3 Mio. EUR erhöhend aus. Wechselkurseffekte bei den Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 123,4 Mio. EUR trugen ebenfalls zum Anstieg des Fremdkapitals bei. Mindernd wirkten sich Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 2.189,9 Mio. EUR aus, die eine vorzeitige Rückzahlung einer Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR sowie Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 456,7 Mio. EUR enthielten.

Zum 31. Dezember 2019 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden 5.885,6 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 5.354,4 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten und zum Umfang der Investitionsverpflichtungen finden sich in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Anmerkungen (11) bis (27).

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

Die Ertragsentwicklung des Geschäftsjahres 2019 entsprach den Erwartungen des Vorstands, obwohl die Entwicklung des Transportvolumens aufgrund des sich verlangsamenden Weltwirtschaftswachstums leicht hinter den Erwartungen zu Beginn des Geschäftsjahres zurückblieb. Sowohl das EBITDA als auch das EBIT lagen im oberen Bereich der zu Beginn des Jahres prognostizierten Bandbreiten, was insbesondere durch eine im Vorjahresvergleich leicht gesteigerte durchschnittliche Frachtrate bei einem gleichzeitig gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis begründet ist. Die Frachtratensteigerung ist vornehmlich auf die Fokussierung auf profitable Fahrtgebiete sowie die Umsetzung aktiver Maßnahmen zum Erlösmanagement zurückzuführen. Die Umsetzung erster Schritte der Strategy 2023 hat neben Erlössteigerungen auch zu Verbesserungen bei den Transportkosten geführt, die aufgrund des im Vergleich zum Euro stärkeren US-Dollar jedoch überkompensiert wurden. Die Transportaufwendungen wurden zudem durch die Erstanwendung von IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ spürbar reduziert. Die vormals in dieser Kostenposition ausgewiesenen Aufwendungen werden seit 1. Januar 2019 als Abschreibungen und Zinsaufwendungen ausgewiesen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht erläutert die erwartete künftige Entwicklung der Steuerungskennzahlen von Hapag-Lloyd und die Rahmenbedingungen der Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung der prognostizierten Entwicklungen bewirken, werden ebenfalls dargestellt.

PROGNOSEBERICHT

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

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2020) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,3 %. Gemäß dieser Prognose wächst die Weltwirtschaft 2020 wieder etwas stärker als im Vorjahr (+2,9 %). Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt nach Einschätzung des IWF im Jahr 2020 um 2,9 % und soll sich somit im Vergleich zum Vorjahr (2019: +1,0 %) wieder spürbar erholen, liegt aber trotzdem weiterhin leicht unter dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (3,1 %). Der Branchendienst Seabury (Dezember 2019) prognostiziert für 2020 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 3,1 % (2019: 0,8 %) auf rd. 157 Mio. TEU. Damit würde die erwartete Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt 2020 erneut gleichgerichtet mit dem Anstieg des Welthandels ausfallen. Globale Ausnahmeereignisse, wie beispielsweise der Ausbruch des neuartigen Coronavirus COVID-19, könnten sich negativ auf die Wachstumserwartungen auswirken. Durch die Ausbreitung des Coronavirus sind zu Jahresbeginn 2020 negative Auswirkungen auf den Handels- und Finanzmärkten zu verzeichnen. Aufgrund möglicher, zeitlich verzögert einsetzender Marktbewegungen sowie der Unsicherheit hinsichtlich der Eindämmung der Viruskrankheit sind die Auswirkungen von COVID-19 auf die Weltwirtschaft für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2019 um rd. 0,8 Mio. TEU auf 22,9 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry auch für das laufende Jahr mit einer nominalen Zunahme der Transportkapazitäten um rd. 0,8 Mio. TEU auf 23,7 Mio. TEU. Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von rd. 3,7 % und liegt damit auf dem Niveau des Vorjahres (+3,7 %). Obwohl der Anstieg insgesamt weiterhin moderat ausfällt, könnte die Auslieferung von Großschiffen auf dem Fahrtgebiet Fernost auch im Jahr 2020 die Durchsetzung von Frachtratenerhöhungen in diesem Fahrtgebiet erschweren.

Hapag-Lloyd erwartet für das Jahr 2020 ein leicht steigendes Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr und beabsichtigt somit erneut im Rahmen des allgemeinen Marktwachstums zu wachsen. Obwohl auch 2020 das Kapazitätswachstum höher ausfallen soll als das Nachfragewachstum (um 0,6 %-Punkte), so ist der Kapazitätsüberhang deutlich geringer als 2019 (2,9 %-Punkte). Zudem können verlängerte Werftzeiten aufgrund des Einbaus von Abgaswäschern („Scrubber") im Zusammenhang mit IMO 2020 zu einer teilweisen Reduzierung der tatsächlich verfügbaren Kapazität im Jahresverlauf führen, was zu einer Reduzierung des Kapazitätswachstums führen würde. Die Angleichung der Wachstumsraten sollte das Frachtratenniveau 2020 unterstützen. Zudem sollten höhere Treibstoffzuschläge für die Verwendung schwefelreduzierten Treibstoffs aufgrund der neuen strengeren Grenzwerte für die Schwefelemissionen die Frachtraten ceteris paribus gegenüber dem Vorjahr leicht erhöhen. Hapag-Lloyd geht daher davon aus, dass die durchschnittliche Frachtrate im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht steigt.

Aufgrund der Umstellung auf den teureren schwefelarmen Treibstoff (MFO 0,5 %) wird sich der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöhen.

Unter Voraussetzung der Erreichung des erwarteten Frachtratenniveaus, der beabsichtigten Verbesserung der Erlösqualität in Kombination mit der Erzielung weiterer Kosteneinsparungen sowie dem erwarteten Mengenwachstum plant Hapag-Lloyd für 2020 ein EBITDA in Höhe von 1,7 – 2,2 Mrd. EUR und ein EBIT in Höhe von 0,5 – 1,0 Mrd. EUR. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,14 USD / EUR.

Hierbei nicht berücksichtigt sind derzeit nicht erwartete, aber unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Zudem ist die Prognose für das Jahr 2020 mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und wird insbesondere durch den Ausbruch des Coronavirus (COVID-19), dessen Auswirkungen auf den weiteren Jahresverlauf zum Zeitpunkt der Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts nicht abschließend einschätzbar sind, beeinflusst.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2020

Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Januar 2020)	3,3 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Januar 2020)	2,9 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (Seabury, Dezember 2019)	3,1 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Leicht steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	1,7 – 2,2 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	0,5 – 1,0 Mrd. EUR

Der Großteil der Erlösrealisierung wird im zweiten Halbjahr, davon insbesondere im dritten Quartal, der sog. „Peak Season“, prognostiziert. Ursache ist, dass das Welthandelsvolumen im Jahresverlauf schwankt und regelmäßig im zweiten Halbjahr deutlich stärker ausfällt als im ersten Halbjahr. Zudem erwarten wir 2020 ein schwächeres erstes Halbjahr aufgrund des im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Coronavirus (COVID-19) stehenden verlängerten chinesischen Neujahrsfestes und der damit einhergehenden verlängerten Schließung von Fabriken in China.

Die Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht ausführlich dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, auch bedingt durch geopolitische Auseinandersetzungen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate. Zudem besteht das Risiko, dass die aufgrund von IMO 2020 erhöhten Bunkerkosten nicht vollständig über die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate an die Kunden weitergegeben werden können.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2020 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

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. Das Risikomanagementsystem umfasst Risiken- und Chancenpotenziale, fokussiert jedoch maßgeblich auf Risiken.

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 nachhaltiges 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 Lagebericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale.

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

RISIKOMANAGEMENT

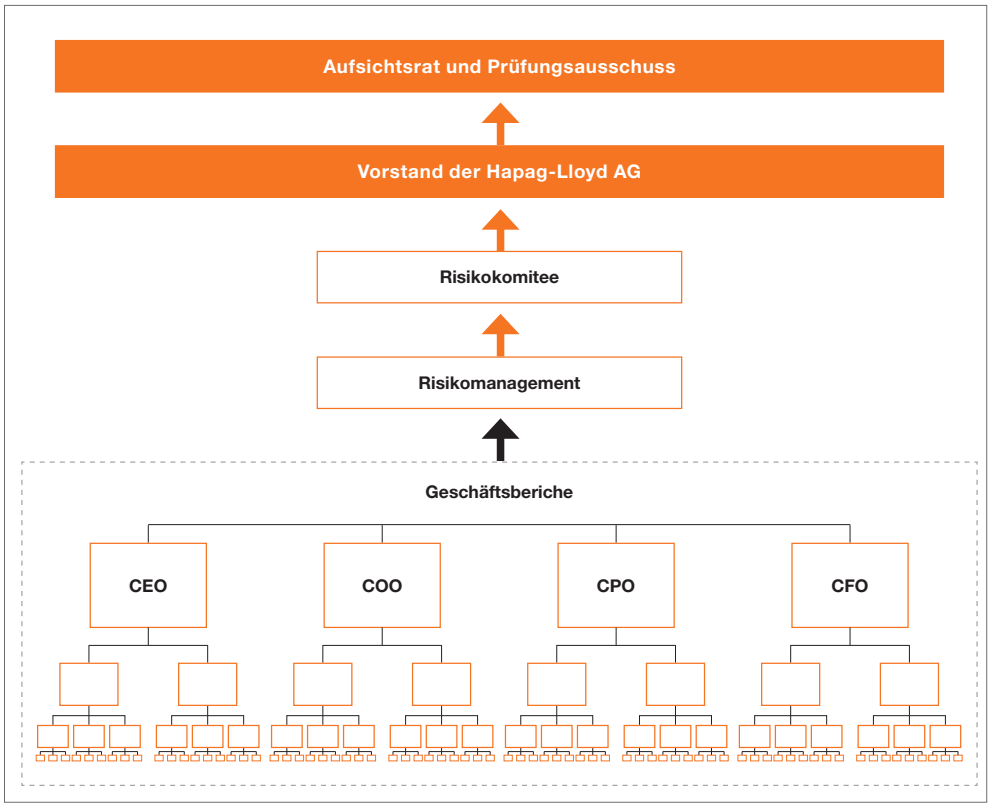
Ziel des Risikomanagements ist es Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Geschäftsentwicklung und damit verbundene Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut.

Die Grundsätze, Rollen und Zuständigkeiten, Prozesse sowie Schwellenwerte des Risikomanagements sind in einer Konzernrichtlinie definiert, die für die gesamte Organisation gültig ist. Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit Risikomanager benannt, die für die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der 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 Risikobewältigung im Rahmen der Risikoberichterstattung. Die Bewertung der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung der potenziellen Auswirkung und der Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken gemäß einer Nettobetrachtung, d. h. nach Berücksichtigung von getroffenen Bewältigungsmaßnahmen. Auf dieser Basis werden die Risken in 3 standardisierte Risikokategorien eingeteilt und überwacht. Risikoberichte werden üblicherweise quartalsweise an die Risikomanagement-Funktion im zentralen Fachbereich Accounting übermittelt. Außerplanmäßige Berichte sind verpflichtend, sofern Risiken neu identifiziert oder neu bewertet werden und dabei festgelegte Meldegrenzen übertroffen werden (Ad-hoc-Meldungen).

Dem Vorstand und dem operativen Management stehen für das Risikomanagement mehrstufige integrierte Berichtssysteme zur Verfügung. Zusätzlich zur Quartals- und Ad-hoc-Berichterstattung, gemäß der rechtlichen Anforderungen, analysiert und meldet das Planungs- und Controllingsystem monatlich Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung und identifiziert somit zeitnah Risiken, die den operativen Erfolg des Unternehmens gefährden könnten.

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

Risikomanagement von Hapag-Lloyd



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

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

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS / RMS gemäß § 315 Abs. 4 HGB

Konzeption und Zielsetzung

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

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

Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung

Die Hapag-Lloyd AG erstellt den Jahresabschluss nach den handelsrechtlichen Rechnungslegungsnormen, den Konzernabschluss nach den Vorschriften der IFRS. Dabei findet eine Richtlinie für die IFRS-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.

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

Einzelne Sachverhalte werden unter Einbindung externer Experten und Gutachter, wie z. B. Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet. Der Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den zentrale Fachbereich 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 zentralen Fachbereich 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 Bereich Accounting abzustimmen und werden kritisch hinsichtlich ihres Einflusses auf den Jahresabschluss und 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 sollen die systemseitig eingerichteten Kontrollen sicherstellen, dass der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern ermöglicht wird. Außerdem werden z. B. Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für bestimmte Bereiche überprüft.

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

IKS-Nachweisprozess

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

RISIKEN UND CHANCEN

Die bedeutsamsten Risiken und Chancen sowie ihre Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind am Ende des Risiko- und Chancenberichts unter „Zusammenfassender Überblick über Unternehmensrisiken und -Chancen“ aufgeführt. Qualitative Beschreibungen dieser und anderer Ereignisse, die einem hohen Maße an Unsicherheit ausgesetzt sind, sind im folgenden Abschnitt beschrieben, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und unterliegt einer hohen Unsicherheit, 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.

Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums und die, sich daraus ergebende, Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Globale Ausnahmeereignisse wie beispielsweise der Ausbruch des neuartigen Coronavirus COVID-19 könnten sich negativ auf die Wachstumserwartungen auswirken. Durch die Ausbreitung des Coronavirus sind zu Jahresbeginn 2020 negative Auswirkungen auf den Handels- und Finanzmärkten zu verzeichnen. Aufgrund möglicher, zeitlich verzögert einsetzender Marktbewegungen sowie Unsicherheit hinsichtlich der Eindämmung der Viruskrankheit sind die Auswirkungen von COVID-19 auf die Weltwirtschaft für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Die Konjukturentwicklung der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegen auch für 2020 hoher Unsicherheit. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ sowie im „Prognosebericht“ dargestellt. In den vergangenen Jahren lag der Zuwachs der weltweiten Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen gemäß den Auswertungen des Branchendienstes Seabury unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war das verhaltene Weltwirtschaftswachstum. Im Vergleich zu den Erwartungen am Jahresbeginn 2019 reduzierten IWF und Seabury die prognostizierten Eckwerte deutlich im Jahresverlauf. Die niedriger als erwartet eingetretene Zunahme des Transportaufkommens und die gleichzeitig deutliche Ausweitung des Kapazitätsangebots haben in den vergangenen Jahren zu einem merklichen Rückgang der Frachtraten in allen wichtigen Fahrtgebieten geführt. Ein unter den Erwartungen liegendes Transportaufkommen und ein weiterer Rückgang der Frachtraten könnten die Ertragsentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich negativ beeinflussen.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Seabury sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2020 um 3,1 % ansteigen und damit stärker wachsen als 2019 (0,8 %). Des Weiteren dürften in 2020 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.

Handelsströme

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen und sich somit negativ auf die Ertragslage auswirken. In 2019 führten z. B. verschärfte Einfuhrbedingungen für Recyclingrohstoffe (vor allem von Plastik) sowie der andauernde Handelskrieg zu einer zeitweisen Abschwächung und Verlagerung der asiatischen Im- und Exporte. Unsicherheit bezüglich der Auswirkungen des Brexit besteht weiterhin unter anderem aufgrund der unklaren Ausgestaltung als auch hinsichtlich des unkonkreten Zeithorizonts für das Inkrafttreten der antizipierten Handelsabkommen.

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 2020 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren, was sich positiv auf das Transportvolumen auswirken könnte.

Mit einem Anteil von rd. 23,6 % am Containertransportvolumen in 2019 ist das Fahrtgebiet Lateinamerika das größte Fahrtgebiet von Hapag-Lloyd. Gemäß den aktuellen Prognosen des IWF (Januar 2020) betrug das Wirtschaftswachstum der Region Lateinamerika und Karibik in 2019 0,1 % (2018: 1,1 %). Für 2020 wird eine Zunahme des Wirtschaftswachstums auf 1,6 %, gefolgt von 2,7 % bis 2024, erwartet. Die erwartete Erholung des Wirtschaftswachstums könnte jedoch schnell wieder ins Stocken geraten, da die lokalen Wirtschaften stark von den politischen Entwicklungen, den Rohstoffpreisen und den Wechselkursen abhängen.

Jedoch können sich aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd die politisch instabilen Verhältnisse in der Region negativ auf die Im- und Exportaktivitäten auswirken und somit die Nachfrage nach Containertransporten und damit auch die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd negativ beeinflussen.

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 z. B. Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt und somit auch mittelbar negative Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd.

Branchen- und Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Treibstoffpreisschwankungen

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

Im Geschäftsjahr 2019 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 12,9 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschifffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2019 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (MFO + MDO) bei 416 USD je Tonne (MFO: 400 USD je Tonne; MDO: 600 USD je Tonne) und damit um 5 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 Jahresverlauf 2019 leicht an, bevor sie sich in der zweiten Jahreshälfte zum Jahresende vorübergehend wieder leicht abschwächten. Zum Jahresbeginn 2020 ist eine leichte Absenkung der Bunkerpreise zu verzeichnen. Sollte sich dieser Trend wieder umkehren, dürfte dies die Treibstoffkosten in 2020 ansteigen lassen.

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

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Strategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag wird auf das Kapitel „(27) Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen. Per Ende Dezember 2019 waren insgesamt rd. 20 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2020 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 2019 entfielen rd. 16 % (Vorjahr: rd. 13 %) des gesamten Bunkerverbrauchs von rd. 4,4 Mio. Tonnen (Vorjahr: rd. 4,4 Mio. Tonnen) auf schwefelarmen Bunker.

Schwankungen von 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 2020, wie bereits in den vergangenen Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen. Transportmenge und Frachtraten unterliegen traditionell in der Containerschifffahrt starken saisonalen Schwankungen. Von besonderer Bedeutung für die Unternehmens- und Ergebnisentwicklung ist die sog. „Peak Season“, das dritte Kalenderquartal. Sollten die Transportmengen und Frachtraten nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben.

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

Schwankungen von Charterraten sowie Schiffs- und Containerkapazitäten

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerlinienreederei 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 Auswirkung dieses Risikos auf die Ertragslage wird als gering eingestuft.

Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2019 bei rd. 62 % (Vorjahr: rd. 64 %). Die übrigen 38 % sind gechartert, davon 16 Schiffe langfristig, 40 mittelfristig und 71 kurzfristig (Vorjahr: 8 Schiffe langfristig, 38 mittelfristig und 69 kurzfristig).

Die Höhe der Charterraten wird von Angebot und Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charterraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrags anheben.

Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten Chancen ergeben. 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. Dies könnte sich positiv auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd auswirken.

Ergebnisbeitrag aus Effizienzprojekten

Mit der Strategy 2023 strebt Hapag-Lloyd die Qualitätsführerschaft an, während das Geschäft in ausgewählten Märkten ausgeweitet werden soll. Sollten die im Rahmen der Strategy 2023 definierten Maßnahmen nicht die langfristig geplanten Potenziale realisieren, könnten daraus resultierende Planabweichungen negative Auswirkungen auf die Ergebnissituation haben. Die Ergebnisentwicklung und die Erreichung der Unternehmensziele sind eng verknüpft mit der erfolgreichen Umsetzung der Effizienz- und Kostensenkungsprogramme im Rahmen der Strategy 2023. Aus den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung angekündigten Kostensenkungsmaßnahmen erwartet Hapag-Lloyd ab dem Jahr 2021 jährliche Kosteneinsparungen von 350 bis 400 Mio. USD zu realisieren. Sollte die Umsetzung dieser Maßnahmen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd haben und die Erreichung der mittelfristigen finanziellen Ziele gefährden.

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

Risiken durch intensiven Wettbewerb und staatliche Förderung von Wettbewerbern

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 und würde sich negativ auf die Ertragslage auswirken.

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

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

Mitgliedschaft in Allianzen

Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam mit Ocean Network Express Pte. Ltd. (Singapur) (ONE) (vormals Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan)) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance". Zudem ist geplant, dass ab April 2020 die südkoreanische Linienrederei Hyundai Merchant Marine (HMM) der Allianz als neues Vollmitglied beitreten wird. Die THE Alliance ist die Nachfolgeorganisation der Grand und der G6 Alliance. Die Kooperation ist auf mindestens 5 Jahre angelegt und 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 die Abdeckung aller wichtigen Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes ist die Mitgliedschaft in Allianzen für Hapag-Lloyd wichtig. Die Konditionen innerhalb der Allianzen könnten sich ändern oder einzelne Reedereien könnten ihre Mitgliedschaft aufgeben bzw. nicht verlängern. Die verschiedenen Allianzen haben eine unterschiedlich ausgeprägte Präsenz in den jeweiligen Fahrtgebieten. Weitere Kostenvorteile innerhalb einer Allianz könnten sich aus der Expansion der Netzwerke und Serviceangebote für Kunden ergeben. Ein Kostenwettbewerb könnte sich negativ auf die Profitabilität von Hapag-Lloyd auswirken.

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

Die Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien (GVO), Sonderwettbewerbsregeln für Konsortien und Allianzen die innerhalb der Europäischen Union tätig sind, gilt noch bis April 2020. Das Arbeitsprogramm der EU-Kommission sieht eine Verlängerung der Verordnung um weitere vier Jahre vor. Eine endgültige Entscheidung hierzu wird Ende des ersten Quartals erwartet. Durch einen möglichen Wegfall der GVO würden klare Leitlinien für die interne Dokumentation verloren gehen. Die Rechtmäßigkeit von Allianzen bliebe hingegen unberührt.

Für das Angebot eines globalen Servicenetzwerks benötigt Hapag-Lloyd die Mitgliedschaft in einer Allianz. Im Falle eines Ausschlusses aus einer Allianz oder der Verwehrung der Mitgliedschaft in einer Allianz hätte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation und somit auch auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd. Im Falle der Insolvenz eines THE Alliance Mitglieds steht ein Notfallmechanismus zur Verfügung. Dieser stellt finanzielle Mittel für die Fortführung des Betriebs innerhalb der Allianz sicher.

Eine mögliche Erweiterung des Serviceangebots und der Zusammenarbeit innerhalb der THE Alliance z. B. auf den Hinterlandverkehren könnte zusätzliche Wachstumschancen beinhalten und sich somit positiv auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

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 von Hapag-Lloyd 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 mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd.

Risiken beim Betrieb von Schiffen

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

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

Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts

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

Informationstechnologie

Für Hapag-Lloyd sind Informations- und Kommunikationstechnologien unerlässlich für die Abwicklung, Steuerung und Dokumentation sowie Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse weltweit. Die Verfügbarkeit der IT-Systeme sichert die kontinuierliche Verarbeitung von Daten über Transportvolumen, Frachtraten, Transportkosten, Containerstandorte und Fahrpläne, um das Management von Flotte und Containern sowie die effiziente Geschäftsprozesssteuerung und Kostenkontrolle zu gewährleisten.

Ein Ausfall von IT-Systemen beispielsweise durch fehlerhafte Hard- und Softwarekomponenten oder auch durch Cyber-Angriffe könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten durch Betriebsunterbrechungen zur Folge haben. Um diese Risiken zu mindern sind die IT-Systeme mehrfach gesichert. Um Informationssicherheitsrisiken zu begegnen verfügt Hapag-Lloyd zudem über die Zertifizierung gemäß ISO 27001 sowie ISO 27701 und ein entsprechendes Informationssicherheits-Management System. Unter Berücksichtigung dieser und anderer Bewältigungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Cyber-Sicherheit werden die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der negative Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage als gering eingestuft.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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.

Teil der 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 Standardsoftware eingesetzt.

Wechselkursschwankungen zum US-Dollar

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 Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden. Neben dem US-Dollar und Euro sind auch die Währungen Indische Rupie, Brasilianischer Real, Chinesischer Renminbi, Britisches Pfund Sterling, Kanadischer Dollar, Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate, Japanischer Yen sowie Australischer Dollar von Bedeutung.

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 Geschäfts abweichen.

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

Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Diese Liquiditätsreserve betrug zum 31. Dezember 2019 1.032,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.133,0 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

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

Eine Änderung des Ratings des Hapag-Lloyd Konzerns oder der begebenen Anleihen könnte zu veränderten Konditionen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der bereits emittierten Titel beeinträchtigen. Eine Herabstufung des Ratings könnte somit negative Auswirkungen auf die Finanzierungskosten von Hapag-Lloyd haben, was sich wiederum negativ auf das Jahresergebnis auswirken könnte. Eine Anhebung des Ratings würde einen gegenläufigen Effekt haben.

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

Typischerweise werden in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sog. Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (i.d.R. halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat i.d.R. zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat. Das Risiko könnte sich negativ auf die Liquidität und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken.

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

Kreditausfallrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken über Bisnode (ehemals Dun & Bradstreet, den weltweit größten Anbieter von Wirtschaftsinformationen und Analysen), die Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes monatliches Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Kreditrisiken zum Bilanzstichtag wird auf das Kapitel „(14) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen“ des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich 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 mittels interner Bankenlimits gesteuert und laufend überwacht, um im Bedarfsfall die Risikoposition durch eine Limitanpassung zu begrenzen.

Zinssatzschwankungen

Zinssatzschwankungen, die durch die Aufnahme von Finanzmitteln entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können weitere Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden. Die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der negative Einfluss auf die Finanzlage werden als gering eingeschätzt.

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

Per 31. Dezember 2019 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.600,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1.568,8 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 weitere 1.716,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.773,2 Mio. EUR). Insgesamt entspricht dies zusammen 20,5 % der Konzernbilanzsumme (Vorjahr: 21,9 %). Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2019 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

Risiken aus Beteiligungen

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

Rechtliche Risiken und Chancen

Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen

Als Containerschifffahrtslinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnten den Geschäftsverlauf belasten und gegebenenfalls eine Änderung der Abläufe erfordern.

Diese Vorschriften umfassen unter anderem zahlreiche Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden.

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.

Im Zeitalter von Big data und Digitalisierung sind Datenschutz und Datensicherheit entscheidende Faktoren für das Vertrauensverhältnis zwischen Kunden und Unternehmen. In Folge der Inkraftsetzung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) verstetigt sich weltweit die Entwicklung hin zu schärferen Datenschutzvorschriften und empfindlicheren Strafen, insbesondere im asiatischen Raum und in Lateinamerika. Neben der klassischen datenschutzrechtlichen Regulierung streben verschiedene Staaten und multinationale Organisationen auch eine stärkere Normierung von IT-Sicherheit und Cybersecurity an. Dabei kommt für die Hapag-Lloyd AG dem Cybersecurity Law der Volksrepublik China eine herausgehobene Bedeutung zu.

Ferner verschiebt sich infolge der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen die Risikoexposition der Hapag-Lloyd AG, sodass die hinzutretenden datenschutzrechtlichen Risiken fortlaufend bewertet und gemanagt werden müssen. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd werden als mittel eingestuft.

Verschärfung von Klima- und Umweltschutzbestimmungen

Die International Maritime Organization (IMO) wird sich wie bereits in der Vergangenheit weiter für eine Verschärfung der bestehenden Regulierung sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen für einen stärkeren Beitrag der maritimen Industrie zu Klimaschutzmaßnahmen einsetzen. Ab 2020 wird der Grenzwert für den Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen auf 0,5 % gesenkt. Dies stellt eine erhebliche Absenkung des Grenzwerts von ursprünglich 3,5 % dar. Hapag-Lloyd hat sich entschieden, künftig den Großteil der Flotte auf niedrigschwefeligen Treibstoff umzustellen. Vor diesem Hintergrund wurde MFR eingeführt, um die zusätzlichen Kosten für die gestiegenen Treibstoffpreise zu kompensieren. Die Quantifizierung dieses Risikos erfolgt im Rahmen der Bewertung der Risiken durch Treibstoffpreisschwankungen.

Mögliche weitergehende Anforderungen, die sich speziell auf die Reduzierung von Treibhausgasen fokussieren, könnten langfristig höhere Kosten verursachen und sich somit negativ auf die Zielerreichung der Strategy 2023 auswirken.

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 höhere Aufwendungen mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage zur Folge haben, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen.

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 9,1 Mio. EUR, deren Eintrittswahrscheinlichkeit in Summe als gering eingestuft wird.

Risiken der Besteuerung

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

Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßigen Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (z. B. Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. 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 48,5 Mio. EUR (Vorjahr: 40,7 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in Summe als gering eingestuft wird.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSRISIKEN UND -CHANCEN

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus Sicht des Vorstands von Hapag-Lloyd aus einem möglichen geringeren Transportmengenwachstum, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro, einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität sowie einem niedrigeren Ergebnisbeitrag der Effizienzprojekte.

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

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

Risiken werden gemäß ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Netto-Auswirkung intern definierter Risikoklassen (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) zugeordnet. Die Einstufung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Chancen und deren mögliche Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurden in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten vorgenommen.

Zudem wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiko- und Chancenlage mit der Einschätzung des Vorjahres verglichen. Bei den Angaben zu möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobewältigungsmaßnahmen.

Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der Risiken und Chancen bezogen auf das zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2020 sind wie folgt klassifiziert	Einstufung Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit
	Gering	≤25 %
	Mittel	>25 % ≤50 %
	Hoch	>50 %

Die Beurteilung der Risiko- und Chancenlage im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich aus der Veränderung der Eintrittswahrscheinlichkeit	Einstufung Veränderung	Veränderung Eintrittswahrscheinlichkeit
	Geringer	deutlich geringer
	Gleich	unverändert
	Höher	deutlich höher

Die möglichen Auswirkungen, abzüglich der Wirkung von Bewältigungsmaßnahmen, auf das Konzernergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr sind wie folgt klassifiziert	Einstufung Ergebnisauswirkung	Ergebnisauswirkung
	Gering	≤100 Mio. USD
	Mittel	>100 Mio. USD ≤250 Mio. USD
	Hoch	>250 Mio. USD

Wesentliche Risiken & Chancen

	Risiken			Chancen		
Risiken und Chancen	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2020 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2020 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankungen der Transportmengen	Mittel	Mittel	Gleich	Gering	Gering	Gleich
Schwankungen der durchschnittlichen Frachtrate	Hoch	Mittel	Gleich	Hoch	Mittel	Gleich
Wechselkursschwankungen zum US-Dollar	Gering	Gering	Gleich	Gering	Mittel	Geringer
Treibstoffpreisschwankungen	Mittel	Mittel	Höher	Mittel	Mittel	Geringer
Liquidität[1]	Hoch	Gering	Gleich	–	–	–
Ergebnisbeitrag aus Effizienzprojekten	Mittel	Gering	Gleich	Gering	Gering	Geringer

[1] Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2019, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2020 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesamtwirtschaftlichen Unwägbarkeiten und der geopolitischen Unsicherheiten in 2020 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2019 aus.

Das Hauptrisiko der Hapag-Lloyd für 2020 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, das zu einem erneuten Druck auf die Frachtraten führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist stabil und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen. Dieser Jahresausblick unterliegt einem hohen Maß an Unsicherheit durch die derzeit nicht abschätzbaren Auswirkungen von COVID-19 auf regionale und globale Wirtschaftsentwicklungen und somit auch auf die Entwicklung des Containertransportvolumens.

ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG (HGB)

ALLGEMEINE GRUNDLAGEN / VORBEMERKUNGEN

Der Hapag-Lloyd Konzern wird ganz wesentlich durch die Aktivitäten der Muttergesellschaft Hapag-Lloyd AG, mit Sitz in Hamburg, bestimmt.

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG unterliegt grundsätzlich den gleichen Risiken und Chancen wie die des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Ausblick für den Hapag-Lloyd Konzern spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die vorstehenden Ausführungen für den Hapag-Lloyd Konzern auch für die Hapag-Lloyd AG.

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das Ergebnis von Zinsen und Steuern der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) und hierbei insbesondere hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar). Dementsprechend bestehen für die Hapag-Lloyd AG Wechselkursrisiken insbesondere aus in USD denominierten Finanzschulden, während im Konzern Währungsrisiken aus den in EUR aufgenommenen Finanzschulden entstehen.

Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt und vom Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

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), Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark) und Hapag-Lloyd Polen (Gdansk, Polen).

Zum 31. Dezember 2019 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 231 Containerschiffen, davon 56 im Eigentum (Vorjahr: 220 Schiffe, davon 56 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 3.486 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.381 Mitarbeiter).

WIRTSCHAFTSBERICHT

Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2019 gemessen an der Prognose
Im Jahresabschluss und Lagebericht 2018 der Hapag-Lloyd AG wurde für das Geschäftsjahr 2019 eine Verbesserung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit prognostiziert. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von 340,8 Mio. EUR in 2019 fiel das Ergebnis signifikant höher aus als im Vorjahr (–34,3 Mio. EUR).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Hapag-Lloyd AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

ERTRAGSLAGE

Im Geschäftsjahr 2019 führten eine höhere Transportmenge, eine leichte Steigerung der Frachtrate sowie ein gegenüber dem Umsatz unterproportionaler Anstieg der Transportaufwendungen zu positiven Effekten auf das Ergebnis der Hapag-Lloyd AG. Gleichzeitig ergaben sich im operativen Bereich ebenfalls positive Ergebniseffekte aus der stärkeren Notierung des durchschnittlichen USD/EUR-Kurses als im Vorjahr (2019: 1,12 USD/EUR, Vorjahr: 1,18 USD/EUR). Der Stichtagskurs des US-Dollar lag am 31. Dezember 2019 bei 1,12 USD/EUR (Vorjahr: 1,15 USD/EUR). Diese Entwicklungen ließen das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 375,1 Mio. EUR auf 340,8 Mio. EUR steigen. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2019 einen Jahresüberschuss in Höhe von 222,9 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 187,0 Mio. EUR).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[1]
Umsatzerlöse	12.525,8	11.587,8
Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	–44,1	2,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	6,0	2,8
Sonstige betriebliche Erträge	628,5	812,6
Transportaufwendungen	–10.565,4	–10.082,5
Personalaufwendungen	–286,5	–277,4
Abschreibungen	–451,8	–433,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1.471,7	–1.646,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**340,8**	**–34,3**
Finanzergebnis	–77,6	–120,2
davon Zinsergebnis	–170,7	–198,4
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–7,4	–5,3
Ergebnis nach Steuern	**255,8**	**–159,8**
Sonstige Steuern	–32,9	–27,2
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	222,9	–187,0
Gewinnvortrag	208,8	422,2
Entnahmen aus Kapitalrücklage	–	–
Bilanzgewinn	**431,7**	**235,2**
EBIT	**397,1**	**12,2**
EBIT-Marge (%)	**3,2**	**0,1**
EBITDA	**848,9**	**446,0**
EBITDA-Marge (%)	**6,8**	**3,8**

[1] Die Zuordnung von Posten innerhalb des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit wurde angepasst. Aufwendungen, die bislang mit den Umsatzerlösen saldiert wurden, werden als Transportaufwendungen bzw. sonstige betriebliche Aufwendungen ausgewiesen. Des Weiteren wurden Aufwendungen von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in die Transportaufwendungen umgegliedert. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2019 um 8,1 % auf 12.525,8 Mio. EUR (Vorjahr: 11.587,8 Mio. EUR) gestiegen. Ursächlich hierfür waren insbesondere eine höhere Transportmenge, ein leichter Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate sowie Wechselkurseffekte. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 11.913 TTEU (Vorjahr: 11.750 TTEU), was einer Erhöhung um 163 TTEU oder 1,4 % entspricht. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2019 betrug 1.067 USD / TEU (Vorjahr: 1.038 USD / TEU) und ist damit um 29 USD / TEU oder 2,8 % gestiegen. Zusätzlich verzeichnete die Hapag-Lloyd AG einen Anstieg der Erträge aus Containerinlandstransporten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich im aktuellen Berichtsjahr von 812,6 Mio. EUR auf 628,5 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkenen Wechselkursgewinne in Höhe von 495,2 Mio. EUR (Vorjahr: 668,2 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen infolge der USD / EUR-Kursentwicklung resultierten. Außerdem fielen die Erträge aus Derivaten um 28,1 Mio. EUR geringer aus.

Im Geschäftsjahr 2019 nahmen die Transportaufwendungen um 482,9 Mio. EUR auf 10.565,4 Mio. EUR (Vorjahr: 10.082,5 Mio. EUR) zu, was einem prozentualen Anstieg von 4,8 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des leicht gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises um 40,0 Mio. EUR auf 1.579,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.619,8 Mio. EUR) verringert. Dagegen führte die leicht gestiegene Transportmenge sowie erhöhte Terminalkosten und Kosten für die Einmietung von Schiffen zu einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 522,9 Mio. EUR auf 8.985,6 Mio. EUR.

Die Personalaufwendungen lagen mit 286,5 Mio. EUR (Vorjahr: 277,4 Mio. EUR) um 3,3 % über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode, was im Wesentlichen auf eine Erhöhung der Mitarbeiterzahlen der Hapag-Lloyd AG und dem damit verbundenen Anstieg der Löhne und Gehälter zurückzuführen ist. Zum 31. Dezember 2019 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.486 Mitarbeiter (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 3.381 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote hat sich mit 2,3 % gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 mit 2,4 % leicht reduziert.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 451,8 Mio. EUR (Vorjahr: 433,8 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch im Laufe des Geschäftsjahres getätigte Investitionen in Container.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 174,5 Mio. EUR auf 1.471,7 Mio. EUR resultierte insbesondere aus deutlich geringeren Wechselkursverlusten, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 628,8 Mio. EUR (Vorjahr: 884,2 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von in USD notierten Forderungen und Verbindlichkeiten sowie aus geringeren Kurseffekten von Devisentermingeschäften. Im Saldo führten die wechselkursbedingten sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einer Ergebnisbelastung von 133,6 Mio. EUR (Vorjahr: 216,0 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 340,8 Mio. EUR (Vorjahr: –34,3 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 397,1 Mio. EUR (Vorjahr: 12,2 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 811,4 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis deutlich niedriger. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern sowie negative Wechselkurseffekte aus der Umrechnung von Finanzverbindlichkeiten infolge der USD/EUR-Kursentwicklung sowie. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 848,9 Mio. EUR (Vorjahr: 446,0 Mio. EUR) ebenfalls deutlich unter dem Niveau des Konzerns mit 1.985,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1.138,6 Mio. EUR). Neben den oben genannten Hauptursachen verstärkt ab dem Geschäftsjahr 2019 die Abbildung der Leasingverhältnisse nach IFRS 16 diesen Unterschied zwischen Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG und Konzern, da im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG die Leasingaufwendungen weiterhin vollständig in den Transportaufwendungen enthalten sind.

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2019 um 42,6 Mio. EUR auf –77,6 Mio. EUR verbessert (Vorjahr: –120,2 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der Zinserträge durch die in 2019 erstmalige Erfassung einer Garantiegebühr mit einer Gesellschaft innerhalb des Konzerns in Höhe von 29,2 Mio. EUR. Aus der vorzeitigen Ablösung einer EUR-Anleihe resultierten Einmaleffekte für Ablösegebühren, den Abgang des damit verbundenen Derivats sowie Agio-Beträge, die mit insgesamt 21,8 Mio. EUR in den Zinsaufwendungen sowie in Höhe von 6,5 Mio. EUR in den Zinserträgen erfasst wurden. Zusätzlich erhöhten sich die Erträge aus Beteiligungen von 72,5 Mio. EUR auf 89,5 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2019 ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 222,9 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 187,0 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines nach Ausschüttung von 26,4 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 208,8 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 431,7 Mio. EUR (Vorjahr: 235,2 Mio. EUR) aus.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Anlagevermögen	8.152,5	8.167,6
davon Sachanlagen	5.232,5	5.171,6
Umlaufvermögen	1.971,0	1.895,8
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	347,4	440,5
Rechnungsabgrenzungsposten	13,1	8,7
Bilanzsumme	**10.136,6**	**10.072,1**
Passiva		
Eigenkapital	3.105,4	2.908,9
Rückstellungen	974,4	964,3
Finanzverbindlichkeiten	1.665,6	2.179,4
davon kurzfristig	347,3	226,9
Übrige Verbindlichkeiten	4.388,5	4.010,6
davon kurzfristig	2.321,1	2.171,4
Rechnungsabgrenzungsposten	2,7	8,9
Bilanzsumme	**10.136,6**	**10.072,1**
Nettofinanzposition (liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	–1.318,2	–1.738,9
Eigenkapitalquote (%)	30,6	28,9

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 64,5 Mio. EUR von 10.072,1 Mio. EUR auf 10.136,6 Mio. EUR zum 31. Dezember 2019. Während sich das Anlagevermögen um 15,1 Mio. EUR auf 8.152,5 Mio. EUR verminderte, ist das Umlaufvermögen um 75,2 Mio. EUR auf 1.971,0 Mio. EUR angestiegen.

Innerhalb des Anlagevermögens sind die immateriellen Vermögensgegenstände von 1.113,3 Mio. EUR auf 1.045,5 Mio. EUR gesunken, was im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen der Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 74,1 Mio. EUR resultierte. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich dagegen um 60,8 Mio. EUR auf 5.232,5 Mio. EUR. Darin enthalten sind Investitionen in Höhe von 457,4 Mio. EUR, die hauptsächlich Investitionen in Container in Höhe von 281,0 Mio. EUR, die Übernahme eines Schiffs aus dem Hapag-Lloyd Konzern in Höhe von 97,2 Mio. EUR sowie weitere Ersatzinvestitionen und Umrüstungen von Seeschiffen betrafen. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 377,7 Mio. EUR sowie Buchwertabgänge von Containern in Höhe von 18,9 Mio. EUR aus.

Die Veränderung des Umlaufvermögens resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 173,2 Mio. EUR auf 1.255,4 Mio. EUR. Neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 351,1 Mio. EUR (Vorjahr: 404,0 Mio. EUR) waren hierin im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 699,3 Mio. EUR (Vorjahr: 493,9 Mio. EUR) enthalten. Ursächlich für den Anstieg der Forderungen im Verbundbereich war die Erhöhung des Gesellschafterdarlehens an die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Special Finance im Zusammenhang mit dem Programm zur Verbriefung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Zum 31. Dezember 2019 betrug der Bestand an flüssigen Mitteln 347,4 Mio. EUR (Vorjahr: 440,5 Mio. EUR).

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2019 über ein Eigenkapital in Höhe von 3.105,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2.908,9 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte zum einen aus dem Jahresüberschuss in Höhe von 222,9 Mio. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag in Höhe von 187,0 Mio. EUR). Zum anderen erfolgte eine Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 26,4 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung eines verbleibenden Gewinnvortrages aus dem Vorjahr von 208,8 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2019 ein Bilanzgewinn von 431,7 Mio. EUR (Vorjahr: 235,2 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2019 rd. 31 % (Vorjahr: rd. 29 %).

Die Rückstellungen sind im Berichtszeitraum von 964,3 Mio. EUR leicht auf 974,4 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten sind Erhöhungen der Rückstellungen für Instandhaltungen für geleaste Container von 8,0 Mio. EUR, für Personalkosten von 7,8 Mio. EUR sowie für ausstehende Rechnungen von 21,7 Mio. EUR, die durch den Rückgang der Drohverlustrückstellung für Devisentermingeschäfte um 52,1 Mio. EUR kompensiert wurden.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 1.665,6 Mio. EUR (Vorjahr: 2.179,4 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der starke Rückgang der Finanzschulden resultiert aus Tilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 649,3 Mio. EUR. Darin enthalten ist die vorzeitige Rückführung einer in 2017 begebenen EUR-Anleihe mit 450,0 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten Ziehungen von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 139,7 Mio. EUR. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage des Konzerns vorgenommen. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in US-Dollar notierten Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten um 10,3 Mio. EUR.

Die übrigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 4.010,6 Mio. EUR auf 4.388,5 Mio. EUR und umfassen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 2.385,5 Mio. EUR (Vorjahr 2.278,3 Mio. EUR), übrige Darlehen und sonstige Finanzschulden in Höhe von 1.250,1 Mio. EUR (Vorjahr: 985,3 Mio. EUR) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen Leistungen in Höhe von 644,4 Mio. EUR (Vorjahr: 600,6 Mio. EUR). Ursache für den Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten um 377,9 Mio. EUR waren hauptsächlich die Auszahlungen aus den neuen Sale-and-Lease-Back-Transaktionen für Container und für ein Schiff in Höhe von ingesamt 373,6 Mio. EUR sowie ein Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Verbundbereich mit diversen Tochtergesellschaften um 91,5 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich

Tilgungen von Darlehen und sonstigen Finanzschulden in Höhe von 124,1 Mio. EUR mindernd auf die übrigen Verbindlichkeiten aus. Zu weiteren Angaben insbesondere zu Art und Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten verweisen wir auf Anmerkung (10) Verbindlichkeiten im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG.

Die Hapag-Lloyd AG steuert auf Grundlage eines konzernweit geltenden Liquiditätskonzepts zentral die Liquidität des Hapag-Lloyd Konzerns. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein wesentlicher Teil der Konzernliquidität bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der Hapag-Lloyd AG angesiedelte Cashpool. Die Höhe der Liquiditätsposition der Hapag-Lloyd AG spiegelt somit die globalen Geschäftstätigkeiten der Hapag-Lloyd AG und weiterer Konzerngesellschaften wider.

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2019 insgesamt 868,7 Mio. EUR (Vorjahr: 916,4 Mio. EUR). Zum Bilanzstichtag war ein Betrag in Höhe von 10,0 Mio. EUR (Vorjahr: 10,4 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Für die Hapag-Lloyd AG bestehen Transaktionsrisiken insbesondere aus in USD dominierten Finanzschulden.

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

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

Die außerbilanziellen Verpflichtungen der Hapag-Lloyd AG sind in den Anmerkungen (12) Haftungsverhältnisse und (13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG dargestellt.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Ausblick für den Hapag-Lloyd Konzern spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht dargestellten Ausführungen zur Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich auch für die Hapag-Lloyd AG. 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).

Aufgrund der Entwicklung des operativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung zum Bilanzstichtag im Jahr 2019 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD/EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 von einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit auf Vorjahresniveau ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2020 zu sehen.

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen des Hapag-Lloyd Konzerns ab, die ausführlich im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Darüber hinaus bestehen folgende abweichende oder ergänzende Risiken:

- Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars – insbesondere für die Bewertungseffekte der in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres wesentliches Risiko dar. Sowohl die Eintrittswahrscheinlichkeit als auch die Auswirkung solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als mittel eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollars ergibt sich dagegen eine Chance.
- Ein nachhaltiger Verlust von Kundengruppen, die durch die Übernahme des Kundenstamms von CP Ships Limited, CSAV und UASC erworben wurden sowie nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage der als Finanzbeteiligung gehaltenen Gesellschaften, könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG bzw. zu einer Wertminderung der Beteiligungsbuchwerte führen. Dies könnte erheblich negative Auswirkungen auf die Ertragslage der Hapag-Lloyd AG haben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig eingestuft.

Die Hapag-Lloyd AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken und Chancen ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel „Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß § 315 Abs. 4 HGB“ im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

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 2019 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 verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

VERGÜTUNGSBERICHT

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

1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG / ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

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

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

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

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

Zusätzlich existiert ein langfristig orientiertes Vergütungselement für alle Vorstandsmitglieder (Long Term Incentive Plan – „LTIP“), das einen Anreiz für nachhaltiges Engagement für das Unternehmen schaffen soll.

Für das Geschäftsjahr 2019 wurde die kurzfristige variable Vergütung angepasst. Für weitere Einzelheiten siehe Abschnitt 2.2 a).

1.1 Veränderungen im Vorstand

Im Geschäftsjahr 2019 wurde Dr. Maximilian Rothkopf mit Wirkung zum 1. Mai 2019 zum Vorstandsmitglied bestellt. Herr Dr. Rothkopf trat als neuer Chief Operating Officer („COO“) die Nachfolge von Vorstandsmitglied Anthony J. Firmin an, der zum 30. Juni 2019 in den Ruhestand ging. Des Weiteren wurde Mark Frese mit Wirkung zum 25. November 2019 als neues Vorstandsmitglied bestellt. Er folgte als neuer Chief Financial Officer („CFO“) dem mit Wirkung zum 29. Februar 2020 ausgeschiedenen Nicolás Burr.

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

2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten

a) Feste Jahresvergütung

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

b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

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

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

Für Herrn Schlotfeldt wurden im Geschäftsjahr 2018 Auslagen für seinen Umzug nach Hamburg sowie Wohnungskosten für drei Monate übernommen. Die Kostenübernahmen wurden dabei jeweils in einem angemessenen Umfang gegen Nachweis erbracht.

2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

a) Kurzfristige variable Vergütung

Die kurzfristige variable Vergütung wird in Form einer Jahrestantieme gewährt, die nach Feststellung des vom Abschlussprüfer geprüften und testierten Konzernabschlusses zur Auszahlung gelangt.

Für das Geschäftsjahr 2018 betrug die Jahrestantieme der ordentlichen Vorstandsmitglieder 0,065 % des operativen Ergebnisses des Konzerns vor Zinsen und Steuern (EBIT), maximal jedoch 400.000 EUR brutto; die Jahrestantieme des Vorstandsvorsitzenden für das Geschäftsjahr 2018 betrug 0,1 % des EBIT des Konzerns, begrenzt auf einen Betrag von 600.000 EUR brutto.

Entsprechend dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 6. November 2018 wurde die kurzfristige variable Vergütung ab dem Geschäftsjahr 2019 wie folgt angepasst: Die variable Tantieme der ordentlichen Mitglieder des Vorstands beträgt grundsätzlich 0,05 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft. Diese ist auf maximal 600.000 EUR brutto pro Jahr begrenzt. Hiervon ausgenommen ist die variable Tantieme von Herrn Frese, die 0,055 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft, maximal 660.000 EUR brutto pro Jahr, beträgt und die variable Tantieme von Herrn Firmin, für die keine Anpassung vorgenommen wurde. Die variable Tantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,075 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft. Diese ist auf maximal 900.000 EUR brutto pro Jahr begrenzt.

Herrn Schlotfeldt wurde für jeden vollen Kalendermonat, in dem er in dem Zeitraum vom 1. April 2018 bis 31. März 2019 für die Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig war, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000 EUR brutto zugesagt, welche unabhängig vom erzielten operativen Ergebnis zur Auszahlung gelangt. Analog zu dieser Vereinbarung wurde Herrn Dr. Rothkopf eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000 EUR brutto und Herrn Frese in Höhe von 27.500 EUR brutto für jeden vollen Kalendermonat zugesagt, in denen sie im ersten Vertragsjahr als Vorstandsmitglied für die Gesellschaft tätig sind. Sollte das operative Ergebnis nach der oben dargestellten Berechnung eine höhere Tantieme ergeben, gelangt jeweils der höhere Betrag zur Auszahlung.

b) Langfristige variable Vergütung

Im Rahmen der langfristigen variablen Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“) wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in Euro gewährt. Dieser Zuteilungsbetrag wird zu einem bestimmten Stichtag in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Der für die Umrechnung maßgebliche Aktienkurs im Zuteilungszeitpunkt entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor der Gewährung der virtuellen Aktien, die jeweils am ersten Handelstag des Kalenderjahrs 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 grundsätzlich nicht möglich ist.

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

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

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

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

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

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

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

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

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan (LTIP) 2019

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2019

	Anzahl bei Zuteilung[1]	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag") in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	23.522	29,76	700.000
Nicolás Burr	16.802	29,76	500.000
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)	16.802	29,76	500.000
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)	1.682	29,76	50.000
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)	11.190	29,76	333.333
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	16.802	29,76	500.000
Summe	**86.800**		**2.583.333**

[1] Die zugeteilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2019 auf die nächste ganze Zahl kaufmännisch gerundet.

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

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2018

	Anzahl bei Zuteilung[1]	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag") in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	20.784	33,68	700.000
Nicolás Burr	14.846	33,68	500.000
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)	14.846	33,68	500.000
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)	11.134	33,68	375.000
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	11.134	33,68	375.000
Summe	**72.744**		**2.450.000**

[1] Die zugeteilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2018 auf die nächste ganze Zahl kaufmännisch gerundet.

Aufwand für anteilsbasierte Vergütungen im Rahmen des Long Term Incentive Plans (LTIP)

	LTIP 2016–2019	
	Gesamter erfasster Personalaufwand	
EUR	**2019**	2018
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	1.133.994	664.577
Nicolás Burr	1.522.606	845.043
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)	674.104	1.006.939
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)	4.834	0
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)	165.116	0
Thorsten Haeser (Mitglied des Vorstands bis 31.3.2018)	0	1.180.658
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	672.190	36.284
Summe	**4.172.844**	**3.733.501**

c) Mögliche Zusatzvergütung in bar (diskretionärer Bonus)

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

2.3 Betriebliche Altersversorgung

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

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

2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit

a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit

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

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

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

b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

c) Change-of-Control-Klausel

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

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

2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2019

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

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 7,4 Mio. EUR (2018: 6,8 Mio. EUR). Dies umfasst aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR (2018: 2,5 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Gewährung. Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 86.800 Stück (2018: 72.744 Stück) virtuelle Aktien gewährt.

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

Vergütung des Vorstands

	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
			Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung	
EUR	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Tantieme	Anteilsbasierte Vergütung (LTIP 2018, LTIP 2019)	
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)					
2019	**750.000**	**172.078**	**608.534**	**700.000**	**2.230.612**
2018	750.000	172.053	443.039	700.000	2.065.092
Nicolás Burr					
2019	**450.000**	**389.830**	**405.689**	**500.000**	**1.745.519**
2018	450.000	387.694	287.976	500.000	1.625.670
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)					
2019	**225.000**	**11.039**	**200.000**	**500.000**	**936.039**
2018	450.000	22.053	287.976	500.000	1.260.029
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)					
2019	**60.000**	**14.404**	**37.188**	**50.000**	**161.592**
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)					
2019	**300.000**	**72.816**	**270.459**	**333.000**	**976.275**
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)					
2019	**450.000**	**12.842**	**405.689**	**500.000**	**1.368.531**
2018	337.500	29.519	225.000	375.000	967.019
Summe 2019	**2.235.000**	**673.009**	**1.927.559**	**2.583.000**	**7.418.568**
Summe 2018	1.987.500	611.319	1.243.991	2.075.000	5.917.810[1]

[1] Im Vorjahr enthielten die Gesamtbezüge des Vorstands die Bezüge von Thorsten Haeser, der zum 31. März 2018 aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Die Summe der Gesamtbezüge des Vorstands 2018 in dieser Tabelle weicht demzufolge von der Angabe der Gesamtbezüge des Vorstands 2018 im Abschnitt 2.5(a) dieses Vergütungsberichts ab, in welcher die Bezüge von Thorsten Haeser 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 2019 sowie zum 31. Dezember 2018 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstands.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß IFRS und HGB

EUR	Barwert (IFRS)	Dienstzeitaufwand (IFRS)	Barwert (HGB)	Personalaufwand (HGB)
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)				
2019	**6.920**	**1.347**	**6.467**	**387**
2018	5.955	1.550	5.756	666
Nicolás Burr				
2019	**3.082**	**636**	**2.734**	**352**
2018	2.342	767	2.209	322
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)[1]				
2019	**2.671.834**	**105.984**	**2.114.571**	**84.766**
2018	2.233.636	203.186	1.847.674	170.369
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)				
2019	**522**	**0**	**501**	**501**
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)				
2019	**567**	**0**	**501**	**501**
Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)[1]				
2019	**2.466.003**	**230.121**	**1.807.284**	**157.473**
2018	1.869.197	156.395	1.466.629	–50.888
Summe 2019	**5.148.928**	**338.088**	**3.932.058**	**243.980**
Summe 2018	4.111.130	361.898	3.322.268	120.469

[1] Die angegebenen Werte enthalten Beträge, die aus Zusagen vor Bestellung zum Vorstandsmitglied resultieren (vgl. hierzu die Erläuterungen in Abschnitt 2.3).

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	2018	2019	2019 (min.)	2019 (max.)
Festvergütung	750.000	750.000	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.053	172.078	172.078	172.078
Summe	**922.053**	**922.078**	**922.078**	**922.078**
Einjährige variable Vergütung	443.039	608.534	0	900.000
Mehrjährige variable Vergütung	700.000	700.000	0	1.050.000
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	700.000	0	0	0
LTIP 2019 (Laufzeit 2019 – 2022)	0	700.000	0	1.050.000
Summe	**1.143.039**	**1.308.534**	**0**	**1.950.000**
Versorgungsaufwand	1.550	1.347	1.347	1.347
Gesamtvergütung	**2.066.642**	**2.231.959**	**923.425**	**2.873.425**

Gewährte Zuwendungen	**Mark Frese** (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)			
EUR	2018	2019	2019 (min.)	2019 (max.)
Festvergütung	0	60.000	60.000	60.000
Nebenleistungen	0	14.404	14.404	14.404
Summe	**0**	**74.404**	**74.404**	**74.404**
Einjährige variable Vergütung	0	37.188	27.500	55.000
Mehrjährige variable Vergütung	0	50.000	0	750.000
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	0	0	0	0
LTIP 2019 (Laufzeit 2019 – 2022)	0	50.000	0	750.000
Summe	**0**	**87.188**	**27.500**	**805.000**
Versorgungsaufwand	0	0	0	0
Gesamtvergütung	**0**	**161.592**	**101.904**	**879.404**

	Nicolás Burr				Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)			
	2018	2019	2019 (min.)	2019 (max.)	2018	2019	2019 (min.)	2019 (max.)
	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	225.000	225.000	225.000
	387.694	389.830	389.830	389.830	22.053	11.039	11.039	11.039
	837.694	**839.830**	**839.830**	**839.830**	**472.053**	**236.039**	**236.039**	**236.039**
	287.976	405.689	0	600.000	287.976	200.000	0	200.000
	500.000	500.000	0	750.000	500.000	500.000	0	750.000
	500.000	0	0	0	500.000	0	0	0
	0	500.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000
	787.976	**905.689**	**0**	**1.350.000**	**787.976**	**700.000**	**0**	**950.000**
	767	636	636	636	203.186	105.984	105.984	105.984
	1.626.437	**1.746.155**	**840.466**	**2.190.466**	**1.463.215**	**1.042.023**	**342.023**	**1.292.023**

	Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)				Joachim Schlotfeldt (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)			
	2018	2019	2019 (min.)	2019 (max.)	2018	2019	2019 (min.)	2019 (max.)
	0	300.000	300.000	300.000	337.500	450.000	450.000	450.000
	0	72.816	72.816	72.816	29.519	12.842	12.842	12.842
	0	**372.816**	**372.816**	**372.816**	**367.019**	**462.842**	**462.842**	**462.842**
	0	270.459	200.000	400.000	225.000	405.689	75.000	600.000
	0	333.000	0	750.000	375.000	500.000	0	750.000
	0	0	0	0	375.000	0	0	0
	0	333.000	0	750.000	0	500.000	0	750.000
	0	**603.459**	**200.000**	**1.150.000**	**600.000**	**905.689**	**75.000**	**1.350.000**
	0	0	0	0	156.395	230.121	230.121	230.121
	0	**976.275**	**572.816**	**1.522.816**	**1.123.414**	**1.598.652**	**767.963**	**2.042.963**

Zufluss für das Berichtsjahr

Zufluss	**Rolf Habben Jansen** (Vorsitzender des Vorstands)		**Nicolás Burr**		**Anthony J. Firmin** (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)	
EUR	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Festvergütung	750.000	750.000	450.000	450.000	225.000	450.000
Nebenleistung	172.078	172.053	389.830	387.694	11.039	22.053
Summe	**922.078**	**922.053**	**839.830**	**837.694**	**236.039**	**472.053**
Einjährige variable Vergütung	608.534	443.039	405.689	287.976	200.000	287.976
Mehrjährige variable Vergütung	1.050.000	0	750.000	0	2.989.062	0
LTIP 2015 (Laufzeit 2015 – 2018)	1.050.000	0	750.000	0	750.000	0
LTIP 2016 (Laufzeit 2016 – 2019)	0	0	0	0	750.000	0
LTIP 2017 (Laufzeit 2017 – 2020)	0	0	0	0	750.000	0
LTIP 2018 (Laufzeit 2018 – 2021)	0	0	0	0	491.707	0
LTIP 2019 (Laufzeit 2019 – 2022)	0	0	0	0	247.355	0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Summe	**1.658.534**	**443.039**	**1.155.689**	**287.976**	**3.189.062**	**287.976**
Versorgungsaufwand	1.347	1.550	636	767	105.984	203.186
Gesamtvergütung	**2.581.959**	**1.366.642**	**1.996.155**	**1.126.437**	**3.531.085**	**963.215**

	Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)		**Dr. Maximilian Rothkopf** (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)		**Joachim Schlotfeldt** (Mitglied des Vorstands seit 1.4.2018)	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
	60.000	0	300.000	0	450.000	337.500
	14.404	0	72.816	0	12.842	29.519
	74.404	**0**	**372.816**	**0**	**462.842**	**367.019**
	37.188	0	270.459	0	405.689	225.000
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	37.188	**0**	**270.459**	**0**	**405.689**	**225.000**
	0	0	0	0	230.121	156.395
	111.592	**0**	**643.275**	**0**	**1.098.652**	**748.414**

d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2019 auf 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2019 nach IFRS 30,4 Mio. EUR (Vorjahr: 24,5 Mio. EUR) und nach HGB 22,8 Mio. EUR (Vorjahr: 19,7 Mio. EUR).

3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

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

Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 12. Juni 2019 wurde die feste jährliche Vergütung für den Aufsichtsrat, den Prüfungs- und Finanzausschuss sowie den Präsidial- und Personalausschuss sowie das Sitzungsgeld mit Wirkung zum 28. Juni 2019 (Eintragung der Satzungsänderung im Handelsregister) angepasst. Die feste jährliche Vergütung beträgt für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats 180.000 EUR (bisher: 150.000 EUR), für seine Stellvertreter 90.000 EUR (bisher: 75.000 EUR) sowie für die übrigen Mitglieder 60.000 EUR (bisher: 50.000 EUR). Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses erhält zusätzlich eine Vergütung in Höhe von 40.000 EUR (bisher: 20.000 EUR), die übrigen Mitglieder des Ausschusses je 20.000 EUR (bisher: 10.000 EUR) für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Mitgliedschaft. Der Vorsitzende des Präsidial- und Personalausschusses erhält eine zusätzliche Vergütung in Höhe von 30.000 EUR (bisher: 20.000 EUR), die übrigen Mitglieder dieses Ausschusses je 15.000 EUR (bisher: 10.000 EUR). Soweit Aufsichtsratsmitglieder für eine Tätigkeit im Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG eine Vergütung erhalten, ist diese Vergütung auf die vorgenannte Vergütung anzurechnen.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilgenommen haben, ein Sitzungsgeld in Höhe von 1.500 EUR (bisher: 300 EUR).

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

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

	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungs-gelder		**Summe**	
EUR	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018
Felix Albrecht	46.667	0	0	0	3.900	0	50.567	0
Turqi Alnowaiser	55.000	45.833	15.000	9.167	6.000	2.400	76.000	57.400
Scheich Ali Al-Thani	55.000	50.000	12.500	10.000	5.400	2.100	72.900	62.100
Christine Behle	0	56.250	0	7.500	0	1.500	0	65.250
Michael Behrendt	165.000	150.000	25.000	20.000	5.400	1.800	195.400	171.800
Jutta Diekamp	55.000	50.000	12.500	10.000	5.400	1.800	72.900	61.800
Nicola Gehrt	55.000	50.000	0	0	3.900	1.800	58.900	51.800
Karl Gernandt	82.500	62.500	27.500	25.000	8.700	2.700	118.700	90.200
Oscar Hasbún	55.000	62.500	30.000	15.000	7.500	3.000	92.500	80.500
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	55.000	50.000	27.500	20.000	9.000	3.000	91.500	73.000
Joachim Kramer	8.333	50.000	0	0	0	1.800	8.333	51.800
Annabell Kröger	55.000	50.000	15.000	10.000	7.500	3.000	77.500	63.000
Arnold Lipinski	55.000	50.000	27.500	20.000	9.000	3.000	91.500	73.000
Sabine Nieswand	55.000	50.000	12.500	10.000	5.400	1.800	72.900	61.800
Francisco Pérez	55.000	50.000	12.500	10.000	5.400	1.800	72.900	61.800
Klaus Schroeter	82.500	54.167	27.500	11.667	9.000	3.000	119.000	68.833
Maya Schwiegers-hausen-Güth	55.000	12.500	0	0	3.900	300	58.900	12.800
Uwe Zimmermann	55.000	50.000	27.500	20.000	9.000	2.400	91.500	72.400
Summe	**1.045.000**	**943.750**	**272.500**	**198.333**	**104.400**	**37.200**	**1.421.900**	**1.179.283**

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

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

Zum 31. Dezember 2019 sowie zum 31. Dezember 2018 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2019 und im Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

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

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Im Rahmen der von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibung mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 450 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, die HanseMerkur Krankenversicherung AG, die HanseMerkur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC, der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia oder die TUI AG ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.

b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und festen Finanzierungszusagen mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 4.827 Mio. EUR (rund 5.417 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.

c) Im Rahmen von bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 521 Mio. EUR (rund 585 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den Schlüsselaktionären[1] und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär[2] 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[3] 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.

[1] In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.
[2] In einigen Finanzierungen wurde hier zusätzlich zu den Schlüsselaktionären Bezug auf die TUI AG genommen.
[3] In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

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

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

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

ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE UMSETZUNGSGESETZ

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

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht gemäß § 289 b Abs. 3 HGB und § 315 b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichts auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG unter folgendem Link abgerufen werden: https://www.hapag-lloyd.com/de/about-us/sustainability/sustainability-report.html und ist nicht Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Hamburg, den 10. März 2020

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Mark Frese | Dr. Maximilian Rothkopf | Joachim Schlotfeldt

KONZERN-
ABSCHLUSS

152 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

153 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

154 KONZERNBILANZ

156 KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

158 KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

160 KONZERNANHANG
160 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
194 Segmentberichterstattung
197 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
207 Erläuterungen zur Konzernbilanz
248 Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[1]
Umsatzerlöse	(1)	12.607,9	11.617,5
Transportaufwendungen	(2)	9.707,0	9.586,4
Personalaufwendungen	(3)	682,5	645,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	1.174,4	695,1
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(5)	–268,8	–290,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		**775,2**	**400,1**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(13)	35,5	30,7
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	(6)	0,7	12,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		**811,4**	**443,5**
Zinserträge und ähnliche Erträge	(7)	12,2	15,8
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	(7)	408,9	381,0
Übrige Finanzposten	(8)	1,6	–0,5
Ergebnis vor Steuern		**416,3**	**77,8**
Ertragsteuern	(9)	42,9	31,8
Konzernergebnis		**373,4**	**46,0**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		362,0	36,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	11,4	9,2
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	**(10)**	**2,06**	**0,21**

[1] Aufgrund der Anpassung der Ausweisstruktur in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben sich die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verändert. Dadurch ist die Vergleichbarkeit zu den Vorjahreswerten eingeschränkt. Zur besseren Vergleichbarkeit der aktuellen Periode wurden die Vorjahreswerte angepasst, siehe hierzu Abschnitt „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung". Eine Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse nur eingeschränkt möglich.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Konzernergebnis		**373,4**	**46,0**
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(20)	–60,8	6,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		–63,0	7,2
Steuereffekt		2,2	–1,0
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	–	19,1
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–	19,0
Währungsumrechnungsdifferenzen		–	0,1
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(20)	–12,4	–18,3
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–12,3	–18,1
Währungsumrechnungsdifferenzen		–0,2	–0,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(20)	121,2	272,2
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	–13,2	–4,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–31,7	–57,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		18,5	52,9
Währungsumrechnungsdifferenzen		–	0,1
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(20)	–1,7	0,2
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–28,6	–29,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		27,0	29,4
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		**33,1**	**274,9**
Gesamtergebnis		**406,5**	**320,9**
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		394,8	311,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	11,7	9,6

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2019

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2019	31.12.2018[1]
Geschäfts- oder Firmenwerte	(11)	1.600,7	1.568,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(11)	1.716,9	1.773,2
Sachanlagen	(12)	10.064,9	9.119,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(13)	333,6	328,1
Sonstige Forderungen	(14)	23,7	10,5
Derivative Finanzinstrumente	(15)	27,6	4,5
Ertragsteuerforderungen	(9)	4,7	4,2
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	39,7	36,0
Langfristige Vermögenswerte		**13.811,8**	**12.845,0**
Vorräte	(16)	248,5	238,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(14)	1.239,8	1.217,7
Sonstige Forderungen	(14)	346,9	300,8
Derivative Finanzinstrumente	(15)	14,5	3,6
Ertragsteuerforderungen	(9)	27,4	39,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	511,6	657,1
Kurzfristige Vermögenswerte		**2.388,6**	**2.456,3**
Summe Aktiva		**16.200,4**	**15.301,3**

[1] Durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten nur eingeschränkt möglich.

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2019	31.12.2018[1]
Gezeichnetes Kapital	(18)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(18)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(19)	3.430,8	3.117,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(20)	362,6	318,1
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		**6.606,6**	**6.248,7**
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	14,0	10,6
Eigenkapital		**6.620,6**	**6.259,3**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	327,6	265,2
Sonstige Rückstellungen	(23)	65,7	75,6
Finanzschulden	(24)	4.445,1	5.241,2
Leasingverbindlichkeiten[2]	(24)	710,9	60,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	5,3	9,1
Derivative Finanzinstrumente	(26)	22,8	8,5
Passive latente Ertragsteuern	(9)	8,7	5,3
Langfristige Schulden		**5.586,2**	**5.665,3**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	12,6	8,3
Sonstige Rückstellungen	(23)	399,3	343,5
Ertragsteuerschulden	(9)	50,0	52,3
Finanzschulden	(24)	758,7	677,7
Leasingverbindlichkeiten[2]	(24)	482,4	38,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	1.779,4	1.774,1
Vertragsverbindlichkeiten	(25)	372,9	260,3
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	126,6	157,9
Derivative Finanzinstrumente	(26)	11,6	64,0
Kurzfristige Schulden		**3.993,6**	**3.376,7**
Summe Passiva		**16.200,4**	**15.301,3**

[1] Durch die Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse ist eine Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten nur eingeschränkt möglich.

[2] Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 Leasingverhältnisse werden die Leasingverbindlichkeiten seit dem ersten Halbjahr 2019 als separater Bilanzposten und nicht mehr als Teil der Finanzschulden gezeigt. Die Finanzschulden vermindern sich entsprechend. Die in dem neuen Bilanzposten ausgewiesenen Vorjahreswerte betreffen Finanzierungsleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[1]
Konzernergebnis	373,4	46,0
Steueraufwendungen (+)/-erträge (–)	42,9	31,8
Übrige Finanzposten	–1,6	0,5
Zinsergebnis	396,7	365,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (–)	1.174,4	695,1
Gewinn (–)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	–18,5	–24,5
Erträge (–)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	–35,7	–30,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (–)	–0,8	–21,1
Zunahme (–)/Abnahme (+) der Vorräte	–5,6	–41,6
Zunahme (–)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	–54,0	–46,6
Zunahme (+)/Abnahme (–) der Rückstellungen	69,8	1,1
Zunahme (+)/Abnahme (–) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	110,8	120,7
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (–)	–29,4	–28,7
Zinseinzahlungen	5,8	5,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**2.028,2**	**1.072,9**
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	41,6	33,1
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	–	142,3
Einzahlungen aus Dividenden	30,2	34,4
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	15,2
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–426,1	–328,9
Auszahlungen für gewährte Darlehen	–4,7	–
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	–10,6	–
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus Unternehmenserwerben	–	–0,4
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	**–369,5**	**–104,3**

[1] Aufgrund der neuen Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (siehe Kapitel „Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung") wurden die Vorjahreswerte für 2018 in der Konzernkapitalflussrechnung für übrige Finanzposten von zuvor 0,0 Mio. EUR um 0,5 Mio. EUR und Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (–) von zuvor 12,7 Mio. EUR um –33,8 Mio. EUR angepasst. Der Posten Gewinn (–)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden entfällt (vorher –33,3 Mio. EUR), da dieser nun in der Position übrige Finanzposten enthalten ist.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Einzahlungen für Kapitalaufnahmen	–	0,2
Auszahlungen für Kapitalaufnahmen	–	–1,9
Auszahlungen für Dividenden	–39,5	–115,7
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	924,3	782,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–1.733,2	–1.316,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten[2]	–456,7	–29,4
Auszahlungen für Mietereinbauten	–18,1	–
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–397,3	–317,7
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–103,7	9,4
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	6,6	43,4
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	**–1.817,6**	**–945,6**
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**–158,9**	**23,0**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	**657,1**	**604,9**
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13,4	29,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–158,9	23,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	**511,6**	**657,1**

[2] Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 werden die Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten seit dem ersten Halbjahr 2019 als separater Posten in der Konzernkapitalflussrechnung gezeigt. Der Posten Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden ist entsprechend vermindert. Der im neuen Posten ausgewiesene Vorjahreswert betrifft Auszahlung aus der Rückführung von Finanzierungsleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Eigenkapital der Aktionäre	
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklagen
Stand 1.1.2018	**175,8**	**2.637,4**
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 9	–	–
Angepasster Stand 1.1.2018	**175,8**	**2.637,4**
Gesamtergebnis	**–**	**–**
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden	**–**	**–**
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Antizipierter Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Kapitalerhöhung bei Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Abgang von Anteilen und sonstige Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	–	–
Entkonsolidierung	**–**	**–**
Stand 31.12.2018	**175,8**	**2.637,4**
Stand 1.1.2019	**175,8**	**2.637,4**
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	–	–
Angepasster Stand 1.1.2019	**175,8**	**2.637,4**
Gesamtergebnis	**–**	**–**
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden	**–**	**–**
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Stand 31.12.2019	**175,8**	**2.637,4**

der Hapag-Lloyd AG									
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	**Summe**	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	**Summe Eigenkapital**
3.174,9	**–118,8**	**11,0**	**–1,0**	**167,5**	**–1,0**	**57,7**	**6.045,8**	**12,5**	**6.058,3**
10,3	–	–	–	–	–	–	10,3	–	10,3
3.185,2	**–118,8**	**11,0**	**–1,0**	**167,5**	**–1,0**	**57,7**	**6.056,1**	**12,5**	**6.068,6**
36,8	**6,2**	**14,6**	**–18,1**	**271,8**	**–**	**274,5**	**311,3**	**9,6**	**320,9**
36,8	–	–	–	–	–	–	36,8	9,2	46,0
–	6,2	14,6	–18,1	271,8	–	274,5	274,5	0,4	274,9
–	**–**	**–26,4**	**11,4**	**–**	**–**	**–15,0**	**–15,0**	**–**	**–15,0**
–104,2	**–**	**–**	**–**	**–**	**0,5**	**0,5**	**–103,7**	**–11,5**	**–115,2**
–100,2	–	–	–	–	–	–	–100,2	–	–100,2
–	–	–	–	–	0,5	0,5	0,5	–	0,5
–	–	–	–	–	–	–	–	0,2	0,2
–4,6	–	–	–	–	–	–	–4,6	–11,6	–16,2
0,6	–	–	–	–	–	–	0,6	–0,1	0,5
–0,4	**–**	**–**	**–**	**0,4**	**–**	**0,4**	**–**	**–**	**–**
3.117,4	**–112,6**	**–0,8**	**–7,7**	**439,7**	**–0,5**	**318,1**	**6.248,7**	**10,6**	**6.259,3**
3.117,4	**–112,6**	**–0,8**	**–7,7**	**439,7**	**–0,5**	**318,1**	**6.248,7**	**10,6**	**6.259,3**
–17,4	–	–	–	–	–	–	–17,4	–	–17,4
3.100,0	**–112,6**	**–0,8**	**–7,7**	**439,7**	**–0,5**	**318,1**	**6.231,3**	**10,6**	**6.241,9**
362,0	**–60,8**	**–13,2**	**–14,1**	**120,8**	**–**	**32,8**	**394,8**	**11,7**	**406,5**
362,0	–	–	–	–	–	–	362,0	11,4	373,4
–	–60,8	–13,2	–14,1	120,8	–	32,8	32,8	0,4	33,1
–	**–**	**–**	**11,7**	**–**	**–**	**11,7**	**11,7**	**–**	**11,7**
–31,2	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–31,2**	**–8,3**	**–39,5**
–26,4	–	–	–	–	–	–	–26,4	–	–26,4
–4,8	–	–	–	–	–	–	–4,8	–8,3	–13,2
3.430,8	**–173,3**	**–14,0**	**–10,2**	**560,5**	**–0,5**	**362,6**	**6.606,6**	**14,0**	**6.620,6**

KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Vorstand und Aufsichtsrat haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und der Öffentlichkeit auf der Internetseite des Unternehmens (www.hapag-lloyd.com) dauerhaft zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 und wurde am 10. März 2020 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernanhang am 19. März 2020 prüfen und billigen.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Darüber hinaus wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB in der Fassung, die für das Geschäftsjahr anzuwenden ist, zusätzlich zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Dies ist der erste Abschluss des Konzerns, in dem IFRS 16 Leasingverhältnisse angewendet wurde. Die damit verbundenen Änderungen der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ dargestellt.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2019 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- Änderungen an IFRS 9: Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung,
- IFRS 16: Leasingverhältnisse,
- Änderungen an IAS 19: Planänderungen, -kürzungen und Abgeltungen,
- Änderungen an IAS 28: Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen,
- Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2015 – 2017 (Änderungen an IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 und IAS 23),
- IFRIC 23: Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung.

Im Folgenden werden die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Änderungen durch den erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Standard IFRS 16 erläutert. Aus den übrigen erstmals im Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

IFRS 16 Leasingverhältnisse

i. Allgemeines

IFRS 16 Leasingverhältnisse wurde im Januar 2016 vom IASB veröffentlicht und am 31. Oktober 2017 von der EU in europäisches Recht übernommen. Für Unternehmen, die nach IFRS bilanzieren, wie sie in der EU anzuwenden sind, legt IFRS 16 den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung sowie die Angabepflichten für Leasingverhältnisse fest. IFRS 16 ersetzt IAS 17 Leasingverhältnisse sowie die zugehörigen Interpretationen IFRIC 4 Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC – 15 Operating-Leasingverhältnisse – Anreize sowie SIC – 27 Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen.

IFRS 16 beinhaltet unterschiedliche Regelungen für die Leasingnehmer- und Leasinggeberseite. Für den Leasingnehmer sieht der Standard ein einheitliches Bilanzierungsmodell (Single accounting model) vor. Für Leasingverhältnisse werden nun Nutzungsrechte für das gemietete Objekt und korrespondierend Leasingverbindlichkeiten, die die Zahlungsverpflichtung zeigen, in der Bilanz angesetzt. Der Leasinggeber unterscheidet für Bilanzierungszwecke weiterhin zwischen Finanzierungs- oder Mietleasingvereinbarungen.

Die Neuregelungen wirken sich bei Hapag-Lloyd als Leasingnehmer in erheblichem Umfang insbesondere auf den Ansatz und die Bewertung von Miet- und Leasingobjekten aus, die bisher als Mietleasingvereinbarungen klassifiziert wurden. Hierbei handelt es sich um folgende Vermögenswertklassen:

(1) angemietete Containerschiffe,
(2) angemietete Container,
(3) angemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze,
(4) angemietete Fahrzeuge sowie
(5) sonstige mietweise überlassene Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Wie eigene Vermögenswerte werden Nutzungsrechte für die vorstehenden Vermögenswertklassen in dem Bilanzposten Sachanlagen ausgewiesen.

Da Hapag-Lloyd nur in sehr geringem Umfang als Leasinggeber auftritt, entstehen durch IFRS 16 keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Zum 1. Januar 2019 wendet Hapag-Lloyd den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 Leasingverhältnisse erstmalig nach der modifiziert retrospektiven Methode an, ohne die Vergleichsperiode 2018 anzupassen. Aus diesem Grund wurde der kumulative Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16 als eine Anpassung der Eröffnungsbilanzwerte des Erwirtschafteten Konzerneigenkapitals zum 1. Januar 2019 erfasst. Die Darstellung der Vorjahreszahlen 2018 erfolgt nach den Regelungen des IAS 17 und der zuvor genannten Interpretationen.

Ausgehend von den operativen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 ergab sich folgende Überleitung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019:

Mio. EUR	1.1.2019
Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (undiskontiert)	**1.102,9**
Abzinsung	–149,5
Zum 31. Dezember 2018 angegebene Verpflichtungen aus Operating-Leasingverhältnissen (diskontiert)	**953,4**
Zzgl. zum 31. Dezember 2018 bilanzierte Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	99,0
(Abzgl.) Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16.4 für andere immaterielle Vermögenswerte	–157,0
(Abzgl.) kurzfristige Leasingverhältnisse, die linear als Aufwand erfasst werden	–146,1
(Abzgl.) Verträge, die als Dienstleistungsverträge neu eingeschätzt wurden	–126,8
(Abzgl.) Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringem Wert, die linear als Aufwand erfasst werden	–0,3
Zzgl. kündbarer Operating-Leasingverhältnisse	291,4
Zzgl. Anpassungen aufgrund unterschiedlicher Einschätzungen von Vertragsoptionen	100,2
Zzgl. sonstiger Anpassungen	32,8
Am 1. Januar 2019 bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	**1.046,6**

Die Leasingverbindlichkeiten wurden unter Verwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019 abgezinst. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz betrug 6,0 %.

Auf die folgenden Bilanzposten ergeben sich folgende Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019:

Mio. EUR	1.1.2019
Nutzungsrechte ausgewiesen im Sachanlagevermögen	858,2
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	–17,4
Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen unter Finanzschulden	947,6
Sonstige Verbindlichkeiten	–41,2
Sonstige Rückstellungen	–30,7

In den ausgewiesenen Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sind keine Vermögenswerte und Schulden enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden. Die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 bilanzierten Finanzierungsleasingverhältnisse führten zum 1. Januar 2019 zu Buchwerten für Nutzungsrechte in Höhe von 172,1 Mio. EUR und für Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 99,0 Mio. EUR.

ii. Wesentliche Bilanzierungsgrundsätze

Hapag-Lloyd nutzt die Vereinfachungsregelung bezüglich der Beibehaltung der Definition eines Leasingverhältnisses bei der Umstellung auf IFRS 16. Der Konzern wendet daher IFRS 16 zum Zeitpunkt der Erstanwendung auf die Vereinbarungen an, die zuvor unter Anwendung von IAS 17 und IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft wurden. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

Das single accounting model nach IFRS 16 führt dazu, dass sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Leasingvereinbarungen in der Bilanz zu erfassen sind, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit beträgt 12 Monate oder weniger oder (2) es handelt sich um einen geringwertigen Vermögenswert. Nimmt der Leasingnehmer eine der beiden zuvor aufgeführten Erleichterungsvorschriften in Anspruch, entspricht die bilanzielle Darstellung dem bisherigen Mietleasing.

Werden die Erleichterungsvorschriften nicht in Anspruch genommen wird das Nutzungsrecht zu Beginn zu Anschaffungskosten bewertet. Die Folgebilanzierung erfolgt zu den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen. Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag impliziert festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

Hapag-Lloyd berücksichtigt ein- und zweiseitig vorliegende Verlängerungs- und Kündigungsrechte gemäß IFRS 16. Bei einseitigen Verlängerungs- bzw. Kündigungsrechten, die bei Hapag-Lloyd vor allem bei Containerschiffsverträgen und bei angemieteten Bürogebäuden, -flächen und Parkplätzen vorliegen können, wird für die Bestimmung der Laufzeit des Vertrags die Wahrscheinlichkeit der Ausübung der bestehenden Option unter Beachtung ökonomischer Gegebenheiten und auf Einzelbasis bewertet.

Beidseitige Kündigungsrechte bestehen im Wesentlichen bei einer überwiegenden Anzahl von Containermietverträgen. Diese Kündigungsrechte können von beiden Seiten flexibel und unabhängig voneinander ausgeübt werden. Bei der Bestimmung der bilanziellen Laufzeit dieser Containermietverhältnisse hat Hapag-Lloyd in Übereinstimmung mit IFRS 16.B34 zu beurteilen, ob bei Rückgabe von Containern oder bei Kündigung dieser Containermietverhältnisse Strafzahlungen in einem nicht nur insignifikanten Umfang auftreten können. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen nach Ansicht von Hapag-Lloyd auch bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur

insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert. Die Beurteilung hat wesentliche Auswirkungen auf den Betrag der Leasingverbindlichkeiten und der Nutzungsrechte.

Hapag-Lloyd trennt bei Leasingverträgen, die ein Leasingverhältnis beinhalten, eine Leasingkomponente von einer Nichtleasingkomponente und ordnet die vertragliche Gegenleistung jeder Leasing- und Nichtleasingkomponente auf der Grundlage ihres relativen Einzelveräußerungspreises zu. Vom praktischen Behelf, auf eine Trennung von Leasing- und Nichtleasingkomponente zu verzichten, macht Hapag-Lloyd keinen Gebrauch.

Ein Teil der Containermietverträge wird auf Basis eines Portfolioansatzes bilanziert, da die einzelnen Leasingverträge im gebildeten Portfolio ähnlich ausgestaltet sind.

Die neuen Vorschriften werden nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

iii. Übergangszeitpunkt

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren und für die keine praktischen Behelfe zum Erstanwendungszeitpunkt in Anspruch genommen wurden, eine Leasingverbindlichkeit. Diese wird mit dem Barwert der verbleibenden Leasingzahlungen bewertet, abgezinst unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum 1. Januar 2019. Ebenso erfasst Hapag-Lloyd als Leasingnehmer ein Nutzungsrecht für Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, die zuvor gemäß IAS 17 als Mietleasingvereinbarungen eingestuft waren.

Grundsätzlich bewertet Hapag-Lloyd das Nutzungsrecht aus der Leasingverbindlichkeit einzeln und in den Vermögenswertklassen (1), (2), (3) und (4) in Höhe der Leasingverbindlichkeit, die um den Betrag der im Voraus geleisteten oder abgegrenzten Leasingzahlungen berichtigt wird, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 ausgewiesen waren. In den Vermögenswertklassen (1) und (2) wird in ausgewählten Fällen zur Bewertung des Nutzungsrechts bei Hapag-Lloyd der Buchwert angesetzt, als ob der Standard bereits seit dem Bereitstellungsdatum angewendet worden wäre, und dieser unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung abgezinst. An dieser Stelle ergibt sich ein kumulierter Effekt aus der erstmaligen Anwendung des neuen Standards, der ergebnisneutral zum Erstanwendungszeitpunkt mit den Gewinnrücklagen verrechnet wird.

Im Übergangszeitpunkt zum 1. Januar 2019 nahm Hapag-Lloyd zudem die folgenden Erleichterungsvorschriften in Anspruch:

Hapag-Lloyd wendet IFRS 16 auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Containermietverträge an.

Hapag-Lloyd wendet zum Erstanwendungszeitpunkt einen von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung abhängigen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen zum Umstellungszeitpunkt anzuwendenden Grenzfremdkapitalzinssatz für die fünf definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Leasingfahrzeuge.

Hapag-Lloyd nimmt bei Leasingverhältnissen, bei denen es sich um belastende Verträge nach IAS 37 Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen handelt, den praktischen Behelf in Anspruch und berichtigt das Nutzungsrecht zum 1. Januar 2019 um den Betrag, der in der Bilanz zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Verträge ausgewiesen war.

Zum Erstanwendungszeitpunkt behandelt Hapag-Lloyd Leasingverhältnisse aller Vermögenswertklassen, deren Laufzeit innerhalb von 12 Monaten nach dem 1. Januar 2019 endet, grundsätzlich als kurzfristige Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Die entsprechenden Aufwendungen, die im Wesentlichen aus in 2019 auslaufenden Containerschiffsverträgen resultieren, werden in den Angaben für die Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse des Geschäftsjahres 2019 ausgewiesen.

Anfängliche direkte Kosten wurden zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung für die Berechnung der Höhe des Nutzungsrechts unberücksichtigt gelassen.

Im Hapag-Lloyd Konzern ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die bestehenden Finanzierungsleasingverhältnisse. Hapag-Lloyd als Leasingnehmer erfasst für Leasingverhältnisse, die zuvor gemäß IAS 17 als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft waren, den Buchwert des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zum 1. Januar 2019 in Höhe des Buchwerts, der sich bei der Bewertung des geleasten Vermögenswerts und der Leasingverbindlichkeit gemäß IAS 17 zum 31. Dezember 2018 ergibt. Ab dem 1. Januar 2019 kommen die Regelungen von IFRS 16 auf diese Leasingverhältnisse zur Anwendung.

In sämtlichen Finanzierungsverträgen, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene (Financial Covenant) enthalten, wurden Anpassungen vorgenommen. Im Hapag-Lloyd Konzern hat die Anwendung von IFRS 16 keine Auswirkungen auf seine Fähigkeit, die Darlehensbedingungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindesteigenkapitalquote auf Konzernebene zu erfüllen.

Im Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2019 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard / Interpretation		Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 3	Änderungen an IFRS 3 Definition eines Geschäftsbetriebs	1.1.2020	nein
IFRS 9 IAS 39 IFRS 7	Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7: Referenzzinssatzreform	1.1.2020	ja
IAS 1 IAS 8	Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition von wesentlich	1.1.2020	ja
Rahmen-konzept	Änderungen der Verweise in den IFRS auf das Rahmenkonzept	1.1.2020	ja
IFRS 17	Versicherungsverträge	1.1.2021	nein
IAS 1	Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig	1.1.2022	nein
IFRS 10 IAS 28	Änderungen an IFRS 10 und IAS 28: Verkauf oder Einlage von Vermögenswerten zwischen einem Anleger und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	offen	nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2020 oder später anzuwenden sind. Eine vorzeitige Anwendung der Standards findet im Hapag-Lloyd Konzern nicht statt. Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern bedeutenden Vorschriften erläutert.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7: Referenzzinssatzreform

Durch die Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 sollen Auswirkungen, die sich durch die Reform von Referenzzinssätzen (sog. IBOR-Reform) auf die Finanzberichterstattung ergeben, gemildert werden. Die Erleichterungen zielen darauf ab, dass die Bilanzierung bestimmter Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) fortzusetzen ist, die ansonsten infolge der mit der erwarteten Ablösung verschiedener Referenzzinssätze verbundenen Unsicherheiten beendet werden müssten. Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Die Anwendung der Änderungen führt dazu, dass jene trotz der bestehenden Unsicherheiten über die Ablösung bestimmter Referenzzinssätze fortgeführt werden. Eine frühzeitige Anwendung dieser Änderungen wird im Hapag-Lloyd Konzern nicht vorgenommen. Auch dies hat im vorliegenden Konzernabschluss keine Auswirkungen auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen.

Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition von wesentlich

Mit den Änderungen an IAS 1 und IAS 8 wird in den IFRS ein einheitlicher und genauer umrissener Definitionsbegriff der Wesentlichkeit von Abschlussinformationen geschaffen und durch begleitende Beispiele ergänzt. In diesem Zusammenhang findet eine Harmonisierung der Definitionen aus dem Rahmenkonzept, IAS 1, IAS 8 und dem IFRS Practice Statement 2: Making Materiality Judgements statt. Die Änderungen werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Hapag-Lloyd Konzernabschluss haben.

Änderungen der Verweise in den IFRS auf das Rahmenkonzept

Das überarbeitete Rahmenkonzept besteht aus einem neuen übergeordneten Abschnitt „Status and purpose of the conceptual framework“ sowie aus nunmehr 8 vollständig enthaltenen Abschnitten. Dabei sind jetzt Abschnitte zu „The reporting entity“ und „Presentation and disclosure“ enthalten; der Abschnitt „Recognition“ wurde um „Derecognition“ ergänzt. Zudem wurden Inhalte geändert. So wurde beispielsweise die Unterscheidung von „income“ in „revenues“ einerseits und „gains“ andererseits aufgegeben. Einhergehend mit dem geänderten Rahmenkonzept wurden Referenzen auf das Rahmenkonzept in diversen Standards angepasst. Aus den Änderungen der Verweise in den Standards auf das Rahmenkonzept ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Hapag-Lloyd Konzernabschluss.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Änderungen an IFRS 3: Definition eines Geschäftsbetriebs

Mit der Änderung an IFRS 3 stellt das IASB klar, dass ein Geschäftsbetrieb eine Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten umfasst, die mindestens einen Ressourceneinsatz (Input) und einen substanziellen Prozess beinhalten, die dann zusammen signifikant zur Fähigkeit beitragen, Leistungen (Output) zu produzieren. Weiterhin wird im Hinblick auf die Leistungen (Output) nun auf die Erbringung von Waren und Dienstleistungen an Kunden abgestellt; der Verweis auf Kostenreduktionen entfällt. Die neuen Vorschriften enthalten darüber hinaus auch einen optionalen „Konzentrationstest“, der eine vereinfachte Identifikation eines Geschäftsbetriebs ermöglichen soll. Die Änderungen an IFRS 3 können Auswirkungen auf den Hapag-Lloyd Konzern haben, sofern zukünftig entsprechende Unternehmenstransaktionen auftreten.

Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig

Die Änderungen an IAS 1 betreffen eine Anpassung der Kriterien für die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig. Es wird klargestellt, dass die Klassifizierung von Schulden als kurzfristig von dem Recht eines Unternehmens zum Abschlussstichtag abhängt, die Erfüllung der Schuld um mindestens 12 Monate nach Ende des Berichtszeitraums zu verschieben: Liegen solche Rechte vor, ist die Schuld als langfristig zu klassifizieren. Das Recht, die Erfüllung der Schuld zu verschieben, muss hierbei substantiell sein. Sofern das Unternehmen für die Ausübung eines derartigen Rechts bestimmte Bedingungen zu erfüllen hat, müssen diese am Abschlussstichtag erfüllt werden; anderenfalls ist eine Klassifizierung als kurzfristig vorzunehmen. Des Weiteren wird klargestellt, dass es für die Klassifizierung einer Schuld unerheblich ist, ob das Management beabsichtigt oder erwartet, dass die Schuld tatsächlich innerhalb von 12 Monaten nach dem Abschlussstichtag erfüllt wird. Entscheidend für die Klassifizierung sind lediglich am Abschlussstichtag bestehende Rechte, die Erfüllung der Schuld um mindestens 12 Monate zu verschieben. Dies gilt auch im Falle der Erfüllung innerhalb des Wertaufhellungszeitraums. Die Auswirkungen dieser Änderungen auf den Hapag-Lloyd Konzern werden derzeit geprüft.

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden
In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

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

Die Erstkonsolidierung eines Tochterunternehmens erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei wird zunächst eine vollständige Zeitwertbewertung aller identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Die zum Zeitwert bewertete Gegenleistung für den Erwerb des Beteiligungsanteils wird mit dem auf den erworbenen Anteil entfallenden Eigenkapital verrechnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt. Ein verbleibender passiver Unterschiedsbetrag wird zum Zeitpunkt der Entstehung sofort erfolgswirksam erfasst und im sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwerts auf nicht beherrschende Anteile wird nicht angewendet. Mit einem Unternehmenszusammenschluss verbundene Transaktionskosten werden als Aufwand erfasst.

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

Basis für die Erstellung des Konzernabschlusses bilden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt sind.

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

Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital eines Tochterunternehmens werden innerhalb des Konzerneigenkapitals als Anteile nicht beherrschender Gesellschafter ausgewiesen. Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung als solche ausgewiesen. Transaktionen, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern Anteile an einem bestehenden Tochterunternehmen hinzuerwirbt oder Anteile veräußert, ohne dass damit ein Kontrollwechsel einhergeht, werden als

Eigenkapitaltransaktionen zwischen Gesellschaftern bilanziert. Der Unterschiedsbetrag zwischen der erhaltenen / transferierten Gegenleistung und den veräußerten / erhaltenen Anteilen wird im Konzerneigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen

Gemeinschaftliche Vereinbarungen sind vertragliche Vereinbarungen, auf deren Grundlage zwei oder mehr Parteien eine wirtschaftliche Aktivität begründen, die sie gemeinschaftlich beherrschen. Gemeinschaftliche Beherrschung liegt vor, wenn die Partner zusammenarbeiten müssen, um die relevanten Aktivitäten zu steuern, und Entscheidungen einstimmig getroffen werden müssen. Hat der Hapag-Lloyd Konzern zusammen mit anderen Parteien gemeinschaftliche Beherrschung über ein Unternehmen, wird untersucht, ob es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen handelt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet.

Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

Gesellschaften, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), oder bei denen gemeinschaftliche Kontrolle mit anderen Parteien besteht (Gemeinschaftsunternehmen), werden in den Konzernabschluss ab dem Erwerbszeitpunkt nach der Equity-Methode einbezogen. In der Regel wird ein maßgeblicher Einfluss vermutet, wenn die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt einen Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % besitzt. Der Erwerbszeitpunkt stellt den Zeitpunkt dar, ab dem die mögliche Ausübung des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinschaftlichen Kontrolle gegeben ist.

Ein aktivischer Unterschiedsbetrag aus der Gegenüberstellung der Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten zum Erwerbszeitpunkt ist als Geschäfts- oder Firmenwert im Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens enthalten.

Der Anteil des Hapag-Lloyd Konzerns am Periodenergebnis bzw. sonstigen Ergebnis von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung bzw. im sonstigen Ergebnis des Konzerns erfasst. Die kumulierten Veränderungen nach dem Erwerbszeitpunkt erhöhen oder vermindern den Buchwert des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens. Anteilige Verluste, die den Wert des Beteiligungsbuchwerts des assoziierten Unternehmens oder Gemeinschaftsunternehmens im Konzern übersteigen, werden nicht erfasst, sofern nicht weitere Instrumente an das Unternehmen ausgegeben werden.

Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Wertminderungen des Buchwerts werden im Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2019 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 141 (Vorjahr: 151) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	**Gesamt**
31.12.2018	4	141	1	5	151
Zugänge	0	2	0	0	2
Abgänge	0	12	0	0	12
31.12.2019	**4**	**131**	**1**	**5**	**141**

Verschiedene Tochtergesellschaften, die im Rahmen der Einbringung des Containerschifffahrtsgeschäfts der CSAV in 2014 und im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen wurden, sind liquidiert worden. Hierdurch hat sich im Geschäftsjahr 2019 der Konsolidierungskreis um 8 Gesellschaften reduziert. Weiterhin sind 4 Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden, da sie abgewickelt werden und von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind. Aus den Entkonsolidierungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Durch Neugründung von 2 Gesellschaften hat sich der Konsolidierungskreis entsprechend erweitert.

Folgende Gesellschaften werden vollkonsolidiert, da die Hapag-Lloyd AG jeweils die Stimmrechtsmehrheit besitzt und somit Beherrschung besteht:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	49,0
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	45,0
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	49,0
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	49,0
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C.	Safat	49,0
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,9
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	49,0
United Arab Shipping Agencies Company PJS	Amman	50,0
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	49,0
United Arab Shipping Agencies Co. LLC (UAE)	Dubai	49,0
United Arab Shipping Agency Co. (Qatar) WLL	Doha	49,0
United Arab Shipping Agency Co. S.A.E. (Egypt)	Alexandria	49,0
United Arab Shipping Co. Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,945

An der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, hält die Hapag-Lloyd AG zwar nur 48,95 % der stimmberechtigten Anteile, stellt aber die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 % der dividendenberechtigten Anteile, sodass das wirtschaftliche Eigentum ausschließlich in der Hapag-Lloyd AG liegt.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter finden sich unter Anmerkung (21).

9 vollkonsolidierte Gesellschaften und ein nach der Equity-Methode bilanziertes Unternehmen haben im Berichtsjahr ein vom Konzern abweichendes Geschäftsjahr. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die fortgeschriebenen Werte jeweils zum 31. Dezember verwendet. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Geschäftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd AG überein.

Eine Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns ist unter Anmerkung (39) aufgeführt.

Währungsumrechnung

Jahresabschlüsse werden in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft aufgestellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfelds bezeichnet, in dem die Gesellschaft primär tätig ist. Die funktionale Währung im Hapag-Lloyd Konzern ist der US-Dollar. Die Berichtserstattung erfolgt hingegen in Euro.

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

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

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft werden seit dem Berichtsjahr 2019 im sonstigen betrieblichen Ergebnis und im Zusammenhang mit Ertragsteuern im Posten Ertragsteuern gezeigt. Resultieren wechselkursbedingte Gewinne und Verluste aus der Bilanzierung von Finanzschulden werden diese ab dem laufenden Geschäftsjahr in den übrigen Finanzposten gezeigt.

Wechselkurse für bedeutende Währungen

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
je EUR	**31.12.2019**	31.12.2018	**2019**	2018
US-Dollar	1,12230	1,14510	1,11950	1,18150
Indische Rupie	80,10977	80,25200	78,83536	80,82087
Brasilianischer Real	4,52340	4,43666	4,41678	4,31896
Chinesischer Renminbi	7,82964	7,85905	7,73267	7,81640
Britisches Pfund Sterling	0,85048	0,89690	0,87725	0,88591
Kanadischer Dollar	1,46174	1,55960	1,48537	1,53151
Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate	4,12221	4,20630	4,11189	4,33963
Japanischer Yen	121,77516	125,89810	122,06369	130,46391
Australischer Dollar	1,60074	1,62240	1,61054	1,58237

Bilanzierung und Bewertung

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt.

Geschäfts- oder Firmenwerte

Geschäfts- oder Firmenwerte unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, sondern werden einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte, z. B. vorteilhafte Verträge, Markenrechte oder der Kundenstamm werden mit dem beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt aktiviert. Übrige immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten erfasst.

Sofern immaterielle Vermögenswerte nur über einen begrenzten Zeitraum nutzbar sind, erfolgt eine planmäßige lineare Abschreibung über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Geschäfts- oder Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichen Wertminderungstest unterzogen. Darüber hinaus werden Überprüfungen vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe nachstehenden Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

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

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	20–25
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Andere Marken	5–20
Computersoftware	3–8

Der weltweite Containerliniendienst wird fast ausschließlich unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung bzw. Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad durch die weltweiten Tätigkeiten bereits erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

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

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten werden die Ausgaben für die Entwicklungsphase aktiviert, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Zu den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen zählen Aufwendungen zur Entwicklung von unternehmensspezifischer Individualsoftware, die zum Ziel hat, die Produktivität zu steigern und die Geschäftsprozesse effektiver zu gestalten. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit den Kosten angesetzt, die in der Entwicklungsphase nach dem Zeitpunkt der Feststellung der technologischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit bis zur Fertigstellung entstanden sind. Die Entwicklungsphase gilt als abgeschlossen, sobald die IT-Abteilung formell dokumentiert, dass der aktivierte Vermögenswert zur Nutzung bereitsteht und in der Art und Weise eingesetzt werden kann, wie es durch das Management beabsichtigt ist. Die aktivierten Herstellungskosten werden auf Grundlage von Einzel- und der Herstellung direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Sachanlagen

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

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen.

Nachträgliche Ausgaben werden als nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, wenn es wahrscheinlich ist, dass der mit den Ausgaben verbundene künftige wirtschaftliche Nutzen dem Hapag-Lloyd Konzern zufließen wird.

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

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

Die Trockendockarbeiten zur Erzielung der Betriebsgenehmigung (Klassekosten) werden als separate Komponente über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben. Gleiches gilt für die Einbauten von Abgasreinigungssystemen (sog. Scrubber) in Schiffen, die als separate Komponente zu betrachten sind und einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von 7 Jahren unterliegen. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswerts erwarteten Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihres Schrottwerts ermittelt.

Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft. Überprüfungen auf Werthaltigkeit werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe nachstehenden Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 werden zum Zugangszeitpunkt grundsätzlich einzeln und in den entsprechenden Vermögensklassen in Höhe der jeweiligen Leasingverbindlichkeit bewertet. Das Nutzungsrecht wird planmäßig über die Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben und bei Vorliegen einer Wertminderung entsprechend um diese Wertminderung reduziert. Für detaillierte Informationen zur Bilanzierung von Nutzungsrechten siehe Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

Werthaltigkeitsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer und Sachanlagen werden regelmäßig dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise/Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, indes zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Dabei wird der erzielbare Betrag des zu prüfenden Vermögenswerts dem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit, „CGU“).

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

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

Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist. Sofern ein Wertminderungsbedarf ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüberhinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte verteilt.

Ergibt sich zu einem späteren Zeitpunkt nach einer in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sind unzulässig.

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value Less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder des einzelnen Vermögenswerts. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht notwendig, beide Werte zu ermitteln.

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

Leasing

Ein Leasingverhältnis ist ein Vertrag, der das Recht auf Nutzung eines Vermögenswerts (des Leasinggegenstands) für einen vereinbarten Zeitraum gegen Entgelt überträgt. Hierunter fallen im Wesentlichen angemietete Containerschiffe, angemietete Container sowie angemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze.

Ansatz- und Bewertungsgrundsätze seit dem 1. Januar 2019

Leasingnehmer

Seit dem 1. Januar 2019 bilanziert Hapag-Lloyd als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse in der Konzernbilanz Vermögenswerte für die Nutzungsrechte an den Leasinggegenständen und Verbindlichkeiten für die eingegangenen Zahlungsverpflichtungen zu Barwerten. Für eine ausführliche Darstellung der Ansatz- und Bewertungsgrundsätze nach IFRS 16 verweisen wir auf die Ausführungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“.

Leasinggeber

In einem sehr geringen Umfang tritt Hapag-Lloyd als Leasinggeber in Erscheinung. In diesen Fällen erfolgt eine Klassifizierung der Leasingverhältnisse in Finance oder Operating Lease.

Als Leasinggeber bei einem Operating Lease weist Hapag-Lloyd das Leasingobjekt weiterhin als Vermögenswert zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen aus. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden unter dem sonstigen betrieblichen Ergebnis gezeigt.

Im Wesentlichen unterscheiden sich die Ansatz- und Bewertungsgrundsätze für die Leasinggeberbilanzierung nach IFRS 16 (ab 1. Januar 2019) nicht von denen nach IAS 17 (bis einschließlich 31. Dezember 2018) im Hapag-Lloyd Konzern.

Sale-and-Leaseback-Transaktionen

Hapag-Lloyd überträgt Vermögenswerte, wie Containerschiffe und Container, auf andere Unternehmen und least diese Vermögenswerte anschließend vom anderen Unternehmen zurück (sog. Sale-and-Leaseback-Transaktionen). Da Hapag-Lloyd auf Basis der vertraglichen Grundlagen das Recht hat, den Vermögenswert zurückzukaufen, sind die Anforderungen von IFRS 15 an die Bilanzierung eines Vermögenswerts als Verkauf regelmäßig nicht erfüllt. Hapag-Lloyd erfasst dementsprechend weiterhin die übertragenen Vermögenswerte in der Konzernbilanz und eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe der Erlöse aus der Übertragung gemäß IFRS 9.

Ansatz- und Bewertungsgrundsätze bis zum 31. Dezember 2018

Bis zum 31. Dezember 2018 wurde ein Leasingverhältnis als eine Vereinbarung definiert, in der der Leasinggeber dem Leasingnehmer gegen eine Zahlung oder eine Reihe von Zahlungen das Recht an der Nutzung eines Vermögenswerts für einen bestimmten Zeitraum überträgt. Anhand der wirtschaftlichen Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wurde beurteilt, ob dem Leasingnehmer (Finance Lease) oder dem Leasinggeber (Operating Lease) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Leasingnehmer – Finance Lease

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

Gleichzeitig wurde eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, die in ihrer Höhe dem Buchwert des Leasinggegenstands im Zugangszeitpunkt entsprach. Jede Leasingrate wurde in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wurde ergebniswirksam in der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung erfasst; der Tilgungsanteil verringerte die angesetzte Leasingverbindlichkeit.

Leasingnehmer – Operating Lease

Mietaufwendungen aus Operating-Lease-Verträgen wurden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Am Ende der Laufzeit anfallende Einmalkosten wurden linear über die Laufzeit abgegrenzt.

Leasinggeber – Operating Lease

Tritt der Hapag-Lloyd Konzern als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen auf, wird der überlassene Leasinggegenstand weiterhin in der Konzernbilanz erfasst und planmäßig abgeschrieben. Mieterträge aus Operating-Lease-Verhältnissen wurden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge als Umsatzerlöse bzw. im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

Sale-and-Leaseback-Transaktionen

Gewinne oder Verluste aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verträgen führen, werden sofort vereinnahmt, wenn die Transaktionen zu Marktwerten durchgeführt wurden. Wird ein entstandener Verlust durch zukünftige, unter dem Marktpreis liegende Leasingraten ausgeglichen, wird dieser Verlust über die Laufzeit des Leasingvertrages abgegrenzt. Übersteigt der vereinbarte Verkaufspreis den beizulegenden Zeitwert, wird der Gewinn aus der Differenz zwischen diesen beiden Werten ebenfalls abgegrenzt.

Finanzinstrumente

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

Nach IFRS 9 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC), „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet“ (FVOCI) und „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ (FVTPL) unterteilt.

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, Vermögenswerte zu halten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen (Zahlungsstromkriterium).

Ein Schuldinstrument wird erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es wird im Rahmen eines gemischten Geschäftsmodells gehalten, bei dem sowohl vertragliche Zahlungsströme vereinnahmt als auch Verkäufe getätigt werden.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen (Zahlungsstromkriterium).

Sofern die oben genannten Kriterien für die Klassifizierung als AC bzw. FVOCI nicht erfüllt sind, werden die Schuldinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Ungeachtet der oben beschriebenen Kriterien zur Klassifizierung von Schuldinstrumenten in die Kategorien AC oder FVOCI kann ein Unternehmen seine finanziellen Vermögenswerte beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich als „erfolgswirksam zum Fair Value bewertet“ einstufen, wenn dadurch eine Rechnungslegungsanomalie vermieden oder erheblich verringert wird (Fair-Value-Option).

Die Klassifizierung und Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten erfolgt grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Davon abweichend besteht für originäre Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, beim erstmaligen Ansatz die unwiderrufliche Möglichkeit, die Fair-Value-Änderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen (OCI-Option).

Im Hapag-Lloyd Konzern sind die finanziellen Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums als „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert. Es wird weder von der Fair-Value-Option noch von der OCI-Option Gebrauch gemacht.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet oder ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Sie sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder beim erstmaligen Ansatz – unter bestimmten Voraussetzungen – als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ designiert wurden (FV-Option). Originäre finanzielle Verbindlichkeiten bestehen im Hapag-Lloyd Konzern lediglich in der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) eingebunden sind, sondern „zu Handelszwecken gehalten“ werden, sind der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zuzuordnen.

Nicht derivative Basisverträge, bei denen es sich nicht um finanzielle Vermögenswerte im Anwendungsbereich von IFRS 9 handelt, werden bezüglich der Existenz von eingebetteten Derivaten analysiert. Eingebettete Derivate sind hierbei getrennt vom Basisvertrag als eigenständiges Finanzinstrument auszuweisen, wenn unter anderem beide Komponenten unterschiedliche wirtschaftliche Eigenschaften aufweisen, die nicht eng miteinander verbunden sind. Liegt eine Trennungspflicht vor, sind eingebettete Derivate erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Im Geschäftsjahr 2019 gab es wie im vorangegangenen Geschäftsjahr keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei originären finanziellen Vermögenswerten, die nicht der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zugeordnet sind, werden zusätzlich dem Erwerb direkt zurechenbare Transaktionskosten bei der Erstbewertung berücksichtigt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet. Der erstmalige Ansatz erfolgt mit der Entstehung des unbedingten Anspruchs auf Zahlung bei Übergabe der Ware an den Verfrachter.

Die Folgebewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, eines Großteils der sonstigen finanziellen Forderungen sowie von Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode.

Erwartete Kreditverluste bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden als Wertberichtigung erfasst. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente sind dabei die Wertberichtigungen stets in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste zu bemessen.

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert. Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt.

Ein Ausfall bei einem finanziellen Vermögenswert gilt als eingetreten, wenn die vertraglichen Zahlungen nicht eingetrieben werden konnten und von einer Uneinbringlichkeit ausgegangen wird.

Einige sonstige finanzielle Forderungen von Hapag-Lloyd werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Hierbei handelt es sich um Wertpapiere und Beteiligungen. Die Bewertungsgewinne und -verluste solcher Finanzinstrumente werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren erfasst.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion übertragen werden, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswerts verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden. Werden alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an einem finanziellen Vermögenswert weder übertragen noch behalten und wird die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert nicht behalten, findet ebenfalls eine Ausbuchung statt. Darüber hinaus werden finanzielle Vermögenswerte, die als ausgefallen gelten, dann ausgebucht, wenn alle Maßnahmen zur Eintreibung erfolglos blieben.

Transaktionen, bei denen bilanzierte Vermögenswerte übertragen werden, aber entweder alle oder alle wesentlichen Risiken und Chancen aus den übertragenen Vermögenswerten behalten werden, führen zu keiner Ausbuchung der übertragenen Vermögenswerte.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten.

Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht saldiert, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen sowie der hohen Bonität der kontrahierenden Kreditinstitute, sind die erwarteten Kreditausfälle bei Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen geringfügig (niedriges Ausfallrisiko am Abschlussstichtag) und werden nicht angesetzt.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

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

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Führt eine Überprüfung von geänderten Vertragsbedingungen anhand quantitativer und qualitativer Kriterien zu der Einschätzung, dass beide Vertragswerke als substanziell gleich anzusehen sind, so wird die alte Verbindlichkeit zu geänderten Bedingungen fortgeführt, indem der Buchwert ergebniswirksam angepasst wird. Der neue Buchwert der Verbindlichkeit ergibt sich dabei aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme, die mit dem ursprünglichen Effektivitätszinssatz diskontiert werden.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit künftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktionen (Cashflow Hedge) klassifiziert. Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in der Form von Cashflow Hedges abgebildet.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrundeliegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, inwieweit die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte kompensieren.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird in der Rücklage für Cashflow-Hedges im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Der nicht designierte Teil des Derivats wird in einer separaten Rücklage für Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern werden die Veränderungen der Zeitwerte von Commodityoptionen sowie die Wertänderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften von der Sicherungsbeziehung ausgeschlossen.

Führt die abgesicherte Transaktion später zum Ansatz eines nicht finanziellen Postens, so wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag von der separaten Eigenkapitalkomponente umgegliedert und bei den anfänglichen Kosten oder beim sonstigen Buchwert des abgesicherten Vermögenswerts oder der abgesicherten Verbindlichkeit als sog. Basis Adjustment berücksichtigt.

Bei allen anderen Cashflow-Hedges hingegen wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag in der Periode oder den Perioden, in der sich die abgesicherten Zahlungsströme auf die GuV auswirken, als Reklassifizierungsbeträge in die GuV umgegliedert.

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

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

Vorräte

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

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoffbestände.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

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

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

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

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

Sonstige Rückstellungen

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

Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gebildet wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsauflösungen im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

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

Für am Abschlussstichtag noch nicht abgeschlossene Transportaufträge, die im Zusammenhang mit belastenden Verträgen stehen, wird eine Rückstellung passiviert. Der zurückzustellende Betrag wird unter Berücksichtigung der den Transportaufträgen zurechenbaren variablen Kosten sowie den anteiligen Fixkosten berechnet. Bevor eine Rückstellung passiviert wird, wird ein Wertminderungsaufwand für die Vermögenswerte, die mit dem Vertrag verbunden sind, erfasst.

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

Vertragsverbindlichkeiten
Eine Vertragsverbindlichkeit reflektiert die zum Abschlussstichtag tatsächlich noch zu erbringende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit noch nicht beendeten Schiffsreisen. Die Leistungsverpflichtung bemisst sich aus dem unbedingten Anspruch auf Zahlung des Transportentgelts und wird mit Übergabe der Ware an den Verfrachter, entsprechend der zugehörigen Forderung aus Lieferung und Leistung, erfasst.

In der Folge wird die Vertragsverbindlichkeit gemäß Leistungsfortschritt gegen die Umsatzerlöse ratierlich aufgelöst.

Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile
Geschriebene Put-Optionen, die bei Ausübung zum Kauf von nicht beherrschenden Anteilen verpflichten, werden gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts des Ausübungspreises bilanziert. Dabei wird die sog. „Anticipated Acquisition Method“ angewendet, bei der davon ausgegangen wird, dass der Erwerb der nicht beherrschenden Anteile bereits stattgefunden hat: Es wird eine finanzielle Verpflichtung zum Erwerb eigener Eigenkapitalinstrumente passiviert. Die nicht beherrschenden Anteile werden aus dem Eigenkapital ausgebucht und die Differenz aus den nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis wird im übrigen Eigenkapital erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit in der Folgezeit werden erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst.

Der antizipierte Erwerb der nicht beherrschenden Anteile wurde in der Eigenkapitalveränderungsrechnung gesondert dargestellt.

Anteilsbasierte Vergütungen
Bei den im Konzern existierenden anteilsbasierten Vergütungsplänen handelt es sich um Vergütungspläne, die durch Barausgleich abgegolten werden. Dafür wird zu den Zeitpunkten der Leistungserbringung durch den Anspruchsberechtigten die daraus resultierende Schuld des Konzerns zu ihrem beizulegenden Zeitwert aufwandswirksam angesetzt (ratierliche Zuführung). Bis zum Ende des Leistungszeitraums wird der beizulegende Zeitwert der Schuld zu jedem Bilanzstichtag neu bemessen. Alle Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgswirksam erfasst.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung
Realisierung von Umsatzerlösen
Im Hapag-Lloyd Konzern werden Umsätze im Wesentlichen im Zusammenhang mit Transportdienstleistungen innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden generiert. Pro Transportauftrag (Shipment) besteht eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise führt hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunkts der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt nach der inputorientierten Methode zur Messung des Leistungsfortschritts.

Weitere Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

Zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus in Sicherungsbeziehungen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung (27) Finanzinstrumente.

Dividenden aus Beteiligungen, die nicht nach der At-Equity-Methode bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

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

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient, aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl. Im Geschäftsjahr 2019 sowie im Vorjahr entsprach das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags werden keine Steuerverbindlichkeiten oder Steuerforderungen für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive latente Steuer für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge angepasst. Ertragsteuerverbindlichkeiten werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

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

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen bzw. aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2020 bis 2024, die für steuerliche Zwecke auf zehn Jahre verlängert wurde.

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

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

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

Beizulegender Zeitwert

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

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

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

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

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

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

Weitere Erläuterungen zu den jeweiligen beizulegenden Zeitwerten finden sich in Anmerkung (27) Finanzinstrumente.

Beihilfen der öffentlichen Hand

Hapag-Lloyd erhält verschiedene erfolgsbezogene Beihilfen und Zuschüsse der öffentlichen Hand. Die erhaltenen Beihilfen werden von den entsprechenden Aufwendungen abgesetzt.

Weitere Erläuterungen zur Art der Beihilfen finden sich in Anmerkung (28) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Wesentliche Annahmen und Schätzungen

Die Aufstellung eines Konzernabschlusses gemäß den IFRS erfordert Schätzungen und Annahmen, um die bilanzierten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen. Schätzungen und Annahmen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

- Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
- Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen
- Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte
- Ansatz aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge
- Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen
- Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen
- Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder
- Bestimmung der unterjährig zu erfassenden nicht manifestierten Rabatte
- Klassifizierung gegenwärtiger Verpflichtungen als Eventualverbindlichkeit

Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

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

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

Die Angaben zu den Nutzungsdauern finden sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen sind den Anmerkungen (11) Immaterielle Vermögenswerte und (12) Sachanlagen zu entnehmen.

Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht

Im Rahmen der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen bei Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Wahrscheinlichkeit der Ausübung bestehender Optionen getroffen. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Verträgen mit beidseitigem Kündigungsrecht bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert.

Bei ähnlich ausgestalteten Containermietverträgen werden die Laufzeiten sowie grundsätzlich die als Leasingzahlungen zu berücksichtigenden festen Zahlungen auf Basis eines Portfolioansatzes bestimmt und einheitlich für alle Leasingverträge des Portfolios angewendet.

Siehe auch die weiteren Ausführungen im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ sowie Anmerkung (31) Leasing.

Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte

Die Bemessung erwarteter Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzieller Vermögenswerte umfasst Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, der geographischen Region, der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen sowie zukunftsbezogenen wirtschaftlicher Bedingungen beruhen. Bei Anpassungen von Forderungssalden wird auf Basis der relevanten Tatsachen und Umstände beurteilt, ob Kreditverluste oder Transaktionspreisänderungen vorliegen.

Ansatz aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge

Die Höhe der im Konzern aktivierten latenten Steuern auf Verlustvorträge ist wesentlich abhängig von der Einschätzung über die künftige Nutzbarkeit der steuerlichen Verlustvorträge. Insofern ist der Betrag der aktiven latenten Steuern von der Planung künftiger steuerlicher Ergebnisse abhängig. Aufgrund von Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten Entwicklung kann es in künftigen Perioden zu Anpassungen dieser Beträge kommen. Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern erfolgen unter Anmerkung (9) Ertragsteuern.

Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen unter anderem Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen.

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Sterbetafeln von Heubeck RT 2018 G angewendet.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder künftiger Entwicklungen, z. B. der zur Verpflichtungsbewertung anzusetzenden Kosten, treffen. Diese können vor allem bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen.

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

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (23) Sonstige Rückstellungen.

Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder
Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage & Detention) werden grundsätzlich erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden. Die Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder erfordert Schätzungen hinsichtlich der erwarteten Höhe des Anspruchs bzw. der Forderung und der Frage, ob es hoch wahrscheinlich ist, dass es zu keiner bedeutenden Korrektur der erfassten Erlöse in der Zukunft kommt. Diese Schätzungen basieren auf Erfahrungen der Vergangenheit.

Bestimmung der unterjährig zu erfassenden nicht manifestierten Rabatte
Nicht manifestierte Rabatte werden auf Basis individuell festgelegter Rabattkonditionen monatlich geschätzt und erlösschmälernd dem Transaktionspreis in Abzug gebracht. Am Ende des Jahres wird der Betrag der Rabatte auf Basis der tatsächlichen Gegebenheiten ermittelt und entsprechend berücksichtigt.

Klassifizierung gegenwärtiger Verpflichtungen als Eventualverbindlichkeit
Gegenwärtige Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen, werden bilanziell nicht erfasst, wenn die Erfüllung dieser Verpflichtung nicht wahrscheinlich ist. Ob die Erfüllung einer Verpflichtung nicht wahrscheinlich ist, unterliegt einer Beurteilung durch das Management, das auf der Basis von Beurteilungen durch Rechtsanwälte und Steuerberater ausgeübt wird.

Für detailliertere Erläuterungen zu den Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken siehe Anmerkung (30) Rechtsstreitigkeiten.

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

Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Hapag-Lloyd hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) angepasst. Bisher erfolgte eine Aufgliederung nach den Hauptaufwandsarten, wobei die Bewertungseffekte aus Währungsschwankungen in der jeweiligen GuV-Position ausgewiesen wurden. Die neue Struktur basiert auf der separaten Darstellung der einzelnen Bestandteile der Leistungserstellung im Hapag-Lloyd Konzern und trennt operative Effekte von Bewertungseffekten. Zielsetzung der Änderung ist die Zurverfügungstellung einer detaillierteren Informationsbasis und die stärkere Harmonisierung zwischen der extern kommunizierten GuV-Struktur und dem internen Management Reporting. Die vorgenommenen Anpassungen ergeben sich aus folgender Tabelle:

	Konzern-GuV vor Anpassungen	Anpassungen			
Mio. EUR	**1.1.2018– 31.12.2018**	Umgliederung Währungs-umrechnungs-effekte	Umgliederung Zuschüsse	Umgliederung Kommissionen	Umgliederung nicht abzieh-bare indirekte Steuern
Umsatzerlöse	11.515,1	52,1	–	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	115,1	–	–19,8	–	–
Transportauf-wendungen	–9.396,6	–32,4	–	–66,9	–40,1
Personalauf-wendungen	–659,4	–6,3	19,8	–	–
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–695,1	–	–	–	–
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–479,5	–	–	66,9	40,1
	–	–13,3	–	–	–
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**399,6**	**–**	**–**	**–**	**–**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	30,7	–	–	–	–
Übriges Finanzergebnis	12,7	–	–	–	–
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**443,0**	**–**	**–**	**–**	**–**
Zinserträge	15,8	–	–	–	–
Zinsaufwendungen	–381,0	–	–	–	–
	–	–	–	–	–
Ergebnis vor Steuern	**77,8**	**–**	**–**	**–**	**–**
Ertragsteuern	–31,8	–	–	–	–
Konzernergebnis	**46,0**	**–**	**–**	**–**	**–**

[1] Die sonstigen Umgliederungen betreffen im Wesentlichen Kostenrückerstattungen.
[2] In der Position übrige Finanzposten sind sowohl realisierte als auch unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedgeeffekte als auch Fair-Value Änderungen aus Finanzinstrumenten enthalten.

Anpassungen				Konzern-GuV nach Anpassungen
Umgliederung Währungsumrechnungsgewinne / -verluste aus Finanzierungen	Zusammenführung sonstige betriebliche Erträge / Aufwendungen	Sonstige Umgliederungen[1]		**1.1.2018 – 31.12.2018**
–	–	50,4	Umsatzerlöse	11.617,5
–	–95,3	–		–
–	–	–50,4	Transportaufwendungen	–9.586,4
–	–	0,9	Personalaufwendungen	–645,0
–	–	–	Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–695,1
0,5	372,0	–		–
–	–276,7	–0,9	Sonstiges betriebliches Ergebnis	–290,9
–	**–**	**–**	**Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit**	**400,1**
–	–	–	Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	30,7
–	–	–	Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	12,7
–	**–**	**–**	**Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)**	**443,5**
–	–	–	Zinserträge und ähnliche Erträge	15,8
–	–	–	Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	–381,0
–0,5	–	–	Übrige Finanzposten[2]	–0,5
–	**–**	**–**	**Ergebnis vor Steuern**	**77,8**
–	–	–	Ertragsteuern	–31,8
–	**–**	**–**	**Konzernergebnis**	**46,0**

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschifffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschifffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet[1]

TTEU	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Atlantik	1.960	1.856
Transpazifik	1.945	1.960
Fernost	2.327	2.234
Mittlerer Osten	1.391	1.419
Intra-Asien	900	1.036
Lateinamerika	2.837	2.774
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	676	595
Gesamt	**12.037**	**11.874**

[1] Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet[1]

USD/TEU	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Atlantik	1.389	1.337
Transpazifik	1.318	1.271
Fernost	910	943
Mittlerer Osten	744	762
Intra-Asien	541	511
Lateinamerika	1.153	1.132
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.046	967
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	**1.072**	**1.044**

[1] Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet[1]

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[2]
Atlantik	2.431,9	2.099,4
Transpazifik	2.290,8	2.108,7
Fernost	1.891,7	1.782,9
Mittlerer Osten	924,8	915,4
Intra-Asien	435,4	448,4
Lateinamerika	2.921,6	2.658,8
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	631,7	486,9
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.080,0	1.117,1
Gesamt	**12.607,9**	**11.617,5**

[1] Aufgrund von organisatorischen Veränderungen werden zum einen die Transportvolumina von/nach Djibouti, Sudan und Eritrea seit dem 1. Januar 2019 dem Fahrtgebiet EMA zugeordnet. Seit dem dritten Quartal 2019 werden zudem die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.
[2] Infolge der Darstellungsänderung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung kommt es zu einer Anpassung der Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2018 um 102,4 Mio. EUR von 11.515,1 Mio. EUR auf 11.617,5 Mio. EUR.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlösen sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage & Detention) sowie Erlöse aus Chartermieten und Ausgleichzahlungen für Schiffsraum enthalten. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergab sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) und das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprachen dem des Konzerns (siehe Anmerkung (13)).

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018[1]
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	**1.985,8**	**1.138,6**
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.174,4	–695,1
EBIT	**811,4**	**443,5**
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**416,3**	**77,8**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	**35,5**	**30,7**

[1] Aufgrund der Darstellungsänderung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. Infolgedessen erhöht sich das EBIT für das Geschäftsjahr 2018 um 0,5 Mio. EUR von vormals 443,0 Mio. EUR auf 443,5 Mio. EUR.

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.600,7	1.568,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.716,9	1.773,2
Sachanlagen	10.064,9	9.119,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	333,6	328,1
Gesamt	**13.716,1**	**12.789,8**
davon Inland	10.765,9	9.692,2
davon Ausland	2.950,2	3.097,6
Gesamt	**13.716,1**	**12.789,8**

Eine regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aufgrund ihres gemeinschaftlichen Nutzens bei der Betrachtung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit („CGU“) nicht möglich. Diese wurden daher im Wesentlichen der Konzernmutter im Inland zugeordnet. Die im Ausland gehaltenen langfristigen Vermögenswerte sind mit einem Betrag von 2.777,6 Mio. EUR (Vorjahr: 2.877,3 Mio. EUR) den Vereinigten Arabischen Emiraten zuzuweisen.

Im Geschäftsjahr 2019 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) Umsatzerlöse

Umsatzerlösströme

Der Hapag-Lloyd Konzern erbringt Transportdienstleistungen von Containern über See aber auch daran gekoppelte Hinterlandtransporte für Kunden und somit das Angebot des Transports von Tür zu Tür. Demzufolge erzielt der Hapag-Lloyd Konzern Umsatzerlöse hauptsächlich aus Seefracht, Containerinlandtransporten und Terminal-Handling-Gebühren.

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt „Segmentberichterstattung“ entnommen werden.

Vertragssalden

Die Vertragsverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen die zum Abschlussstichtag verbleibende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit auf nicht beendeten Reisen befindlichen Transportaufträgen. Die in der Berichtsperiode erfassten Erlöse, die zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 260,3 Mio. EUR.

Bei Hapag-Lloyd bestehen auch Verträge mit Kunden, deren Laufzeit gemäß IFRS 15 ein Jahr übersteigen. Betrachtet man indes die damit zusammenhängende Umsatzrealisierung im Zeitablauf, wird ersichtlich, dass die Laufzeit der Verträge keine Auswirkungen auf die zeitliche Realisierung der Umsätze innerhalb eines Jahres hat. Der Grund besteht in der maximalen Dauer einer Schiffsreise, die unter einem Jahr liegt. Somit überschreitet die Umsatzrealisierung eines einzelnen Transportdienstauftrages nicht den Zeitraum eines Jahres. Folgerichtig bestehen im Hapag-Lloyd Konzern hinsichtlich der Ertragsrealisierung nur Verträge mit einer kurzfristigen Ausrichtung von unter einem Jahr. Auf dieser Grundlage wird gemäß IFRS 15.121 (a) in Verbindung mit IFRS 15.122 von weiteren Angaben zu verbleibenden Leistungsverpflichtungen zugeordneter Transaktionspreisen abgesehen.

Leistungsverpflichtungen und Methoden der Erlöserfassung

Im Hapag-Lloyd Konzern wird der Umsatz auf Basis der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Die Umsatzerlöse werden mit der Erbringung von Transportdienstleistung im Hapag-Lloyd Konzern realisiert. Die Erfüllung dieser Leistungsverpflichtung und die Realisierung der Umsatzerlöse erfolgt über den Zeitraum, über den die Transportdienstleistung vom Hapag-Lloyd Konzern erbracht wird, d. h. zeitraumbezogen.

Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich nach Maßgabe des Leistungsfortschritts. Zur Ermittlung des Leistungsfortschritts im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Reisen zum Stichtag wird von Hapag-Lloyd das inputorientierte Verfahren unter Berücksichtigung der bis zum Abschlussstichtag angefallenen Aufwendungen angewendet. Aufgrund der über den Reiseablauf verteilten transportbezogenen Aufwendungen wird das Verfahren als verlässlich und geeignet erachtet. Der Fertigstellungsgrad bzw. Transportfortschritt wird aus dem Verhältnis der angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen ermittelt.

Die Zahlungsbedingungen bei Hapag-Lloyd variieren auf lokaler Ebene. Die im Konzern überwiegend genutzte Zahlungsbedingung stellt die Zahlung innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ausgangsrechnung dar.

Transaktionspreis und Transaktionspreisbestandteile

Bei der Erbringung von Transportdienstleistungen gemäß dem Transportauftrag eines Kunden besteht für Hapag-Lloyd eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15.22(a), da die Zusage an den Kunden nur eine unterscheidbare Dienstleistung umfasst. Dies ist die Zusage, Ware von einem bestimmten Ursprung zu einem vereinbarten Ziel zu transportieren. Für die Transportdienstleistung wird ein fixierter Transaktionspreis im Rahmen eines Vertrags vereinbart. Der Transaktionspreis umfasst unter anderem auch variable Bestandteile wie Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Diese werden basierend auf Erfahrungen der Vergangenheit erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden.

Als weitere Transaktionspreisbestandteile ist im Hapag-Lloyd Konzern auf die Nachlässe aller Art, z. B. Barzahlungs-, Mengen- oder Sondernachlässe hinzuweisen. Es handelt sich hierbei um manifestierte und nicht manifestierte Rabatte. Letztere werden auf monatlicher Basis erlösschmälernd dem Transaktionspreis in Abzug gebracht und basieren auf festgelegten Rabattkonditionen, die eine Begrenzung der variablen Gegenleistung sicherstellen. Sie führen somit zu einer Minderung des Transaktionspreises. Da die Gewährung des Rabatts im Nachgang durch eine Zahlung an den Kunden erfolgt, ist auf monatlicher Basis für die voraussichtliche Inanspruchnahme eine Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung (Erstattungsverbindlichkeit) zu erfassen. Bei manifestierten Rabatten hingegen wird die Rabattgewährung bereits bei der Buchung der Forderungen berücksichtigt. Es werden dementsprechend bereits um die gewährten Rabatte reduzierte Umsatzerlöse erfasst.

(2) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Transportaufwendungen für beendete Reisen	9.721,1	9.565,8
Brennstoff	1.625,6	1.585,3
Handling & Haulage	4.922,7	4.744,0
Container und Repositionierung[1]	1.205,0	1.229,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)[1]	1.967,8	2.006,6
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen[2]	–14,0	20,6
Gesamt	**9.707,0**	**9.586,4**

1 Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge sind in den Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) sowie Container und Repositionierung enthalten.

2 Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen Periode und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in der Vorperiode erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind im aktuellen Geschäftsjahr als Transportaufwendungen für beendete Reisen innerhalb der Aufwandspositionen Brennstoffe, Handling & Haulage, Container und Repositionierung sowie Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) dargestellt.

Die Aufwendungen für Handling & Haulage umfassen im Wesentlichen Aufwendungen für Containerinlandtransporte und Terminal-Handling Gebühren. Die Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) betreffen insbesondere Hafen- und Kanalkosten, Aufwendungen für Schiffs- und Slotchartering sowie für Reparaturen und Instandhaltungen von Seeschiffen.

(3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Löhne und Gehälter	562,8	526,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	119,7	118,4
Gesamt	**682,5**	**645,0**

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Personalaufwendungen wurden um die erteilten Beihilfen der öffentlichen Hand in Höhe von 10,4 Mio. EUR (Vorjahr 11,2 Mio. EUR) erfolgswirksam gemindert. Im Vorjahr erfolgte der Ausweis unter den sonstigen betrieblichen Erträgen. Weitere Erläuterungen erfolgen unter Anmerkung (28) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Seepersonal	2.026	1.985
Landpersonal	10.655	10.251
Auszubildende	225	234
Gesamt	**12.905**	**12.470**

(4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Planmäßige Abschreibung	1.174,4	694,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	99,6	99,3
Abschreibungen auf Sachanlagen[1]	1.074,7	594,9
Wertminderungen	–	0,9
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte	–	0,9
Gesamt	**1.174,4**	**695,1**

[1] Der Konzern hat am 1. Januar 2019 erstmalig IFRS 16 angewendet. In diesem Zusammenhang wurden 436,5 Mio. EUR planmäßige Abschreibungen für entsprechende Leasingverhältnisse in 2019 angesetzt.

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

(5) Sonstiges betriebliches Ergebnis[1]

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Sonstige betriebliche Erträge	**81,2**	**73,7**
Erträge/Verluste aus dem Abgang von Vermögenswerten	20,2	15,0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	11,4	14,4
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	6,8	3,8
Übrige betriebliche Erträge	42,8	40,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**350,0**	**364,5**
IT- und Kommunikationskosten	155,7	142,1
Büro- und Verwaltungskosten	41,8	65,0
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	35,8	34,3
Training und sonstige Personalkosten	26,9	27,3
Fahrt- und Reisekosten	19,4	17,4
Sonstige Steuern	12,5	11,3
Wechselkursgewinne/-verluste	10,2	36,9
Bankgebühren	8,3	9,1
Übrige betriebliche Aufwendungen	39,4	21,2
Gesamt	**–268,8**	**–290,9**

[1] Im Zuge der Änderungen der Struktur der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung werden die sonstigen betrieblichen Erträge und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen zusammengefasst unter dem Posten sonstiges betriebliches Ergebnis ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Weitere Erläuterungen sind in Abschnitt Darstellungsänderungen der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung zu finden.

Die Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten ergeben sich weitestgehend aus Containerveräußerungen im aktuellen Geschäftsjahr.

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind überwiegend Auflösungen von Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken sowie für Versicherungsprämien enthalten.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen. Hierunter fallen unter anderem Erträge aus Weiterbelastungen für Serviceleistungen.

Die Wechselkursgewinne und -verluste sind saldiert unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen und resultieren im Wesentlichen aus Kursveränderungen von Vermögenswerten und Schulden (ausgenommen Finanzschulden).

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.

(6) Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren

Das Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren betrug im Vorjahr 12,7 Mio. EUR und beinhaltete im Wesentlichen den Gewinn von 12,9 Mio. EUR aus der Beteiligungsveräußerung der INTTRA Inc., New Jersey.

(7) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Zinserträge	**12,2**	**15,8**
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,7	3,4
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	8,5	12,4
Zinsaufwendungen	**432,5**	**375,8**
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	9,0	8,6
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	72,6	7,9
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	350,9	359,3
Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate	**23,6**	**–5,2**
Gesamt	**–396,7**	**–365,2**

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Bewertung von Zinsswaps und aus der Verzinsung von Bankguthaben. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie aus Zinsen aus sonstigen Finanzschulden zusammen.

Zu den Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Leasingverbindlichkeiten entstanden sind, verweisen wir auf Anmerkung (31) Leasing.

(8) Übrige Finanzposten

Die übrigen Finanzposten in Höhe von 1,6 Mio. EUR beinhalten im Wesentlichen realisierte und unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedgeeffekte.

(9) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2019 sowie 2018 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen in 2019 zwischen 6,0 % und 39,0 % (Vorjahr: zwischen 6,0 % und 39,0 %).

Außerdem werden in dieser Position gem. IAS 12 Ertragsteuern latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und ggf. realisierbare Verlustvorträge erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	40,4	41,4
davon Inland	5,9	4,5
davon Ausland	34,5	36,9
Latenter Steuerertrag / -aufwand	2,5	–9,6
davon aus zeitlichen Differenzen	2,0	0,6
davon aus Verlustvorträgen	0,5	–10,2
Gesamt	**42,9**	**31,8**

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 4,3 Mio. EUR enthalten, die auf die Tonnagesteuer entfallen (Vorjahr: 2,7 Mio. EUR).

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 5,6 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von 2,8 Mio. EUR) enthalten.

Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2019 sowie 2018 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2019 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,3 % und 34,9 % (Vorjahr: zwischen 8,3 % und 34,0 %).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Konzernergebnis zuerst zwischen dem Ergebnis, das unter die Tonnagebesteuerung fällt, und dem Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, aufgeteilt. Das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, wird mit dem im Geschäftsjahr jeweils gültigen gesetzlichen Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 % multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Ergebnis vor Steuern	416,3	77,8
davon unter Tonnagesteuer	176,8	–93,7
davon unter Regelbesteuerung	239,5	171,5
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (–) (Steuersatz 32,3 %)	**77,3**	**55,3**
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	–24,9	–13,3
Steuersatz- und Steuerrechtsänderungen	0,2	
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	–0,4	–2,8
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	4,1	7,3
Effekte aus Ansatzkorrekturen	–4,5	–13,4
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	–5,6	2,8
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–11,4	–9,4
Kursdifferenzen	0,6	0,8
Sonstige Abweichungen	3,3	1,8
Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung	**38,7**	**29,1**
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuerbemessungsgrundlage	4,2	2,7
davon: Effekte aus Ansatzkorrekturen	–	–1,4
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (–)	**42,9**	**31,8**

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

In der Position Effekte aus Ansatzkorrekturen sind Erträge in Höhe von 4,3 Mio. EUR (Vorjahr: 12,0 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind auch ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1,5 Mio. EUR).

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

	31.12.2019		31.12.2018	
Mio. EUR	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	1,3	7,0	2,3	4,2
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	2,6	0,6	1,9	0,5
Bewertung von Pensionsrückstellungen	6,4	0,7	5,1	0,7
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,5	–	4,3	–
Sonstige Transaktionen	7,6	2,1	4,7	1,3
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	19,0	–	19,1	–
davon: realisierbar durch Tonnage-steuerbemessungsgrundlage	2,7	–	4,8	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–1,7	–1,7	–1,4	–1,4
Bilanzansatz	**39,7**	**8,7**	**36,0**	**5,3**

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2018	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs-differenz erfasst	Stand zum 31.12.2018
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	–1,1	–0,8	–	–	–1,9
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,8	–0,4	–	–	1,4
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,5	–0,1	–1,0	–	4,4
davon erfolgsneutral	5,4	–	–1,0	–	4,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,5	–0,8	–	0,6	4,3
Sonstige Transaktionen	1,8	1,5	–	0,1	3,4
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	8,2	10,2	–	0,7	19,1
Bilanzansatz	**20,7**	**9,6**	**–1,0**	**1,4**	**30,7**

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2019	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	**Stand zum 31.12.2019**
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	–1,9	–3,7	–	–0,1	–5,7
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,4	0,6	–	–	2,0
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,4	–1,0	2,2	0,1	5,7
davon erfolgsneutral	4,4	–	2,2	–	6,6
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,3	0,2	–	–	4,5
Sonstige Transaktionen	3,4	1,9	–	0,2	5,5
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	19,1	–0,5	–	0,4	19,0
Bilanzansatz	**30,7**	**–2,5**	**2,2**	**0,6**	**31,0**

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

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 64,8 Mio. EUR (Vorjahr: 59,3 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

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

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

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	**67,6**	**77,3**
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	**1.282,6**	**1.267,0**
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	1,0	1,0
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.281,6	1.266,0
davon Zinsvorträge	–	–
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	**1.350,2**	**1.344,3**

(10) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	362,0	36,8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	**2,06**	**0,21**

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Im Geschäftsjahr 2019 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(11) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden-stamm	Vorteil-hafte Verträge	Marke	Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2018	1.486,8	1.723,0	22,0	288,4	123,9	–	3.644,1
Erwerb durch Unternehmens-zusammenschlüsse	12,1	–	–	–	–	–	12,1
Zugänge	–	–	–	–	3,1	3,6	6,7
Abgänge	–	–	22,3	–	4,9	–	27,2
Wechselkursdifferenzen	69,9	80,9	0,3	13,2	6,3	0,2	170,8
Stand zum 31.12.2018	**1.568,8**	**1.803,9**	**–**	**301,6**	**128,4**	**3,8**	**3.806,5**
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2018	–	233,8	18,7	10,2	109,1	–	371,8
Zugänge[1]	–	78,5	3,4	9,8	8,5	–	100,2
Abgänge	–	–	22,3	–	4,9	–	27,2
Wechselkursdifferenzen	–	13,4	0,2	0,5	5,6	–	19,7
Stand zum 31.12.2018	**–**	**325,7**	**–**	**20,5**	**118,3**	**–**	**464,5**
Buchwerte 31.12.2018	**1.568,8**	**1.478,2**	**–**	**281,1**	**10,1**	**3,8**	**3.342,0**
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2019	1.568,8	1.803,9	–	301,6	128,4	3,8	3.806,5
Erwerb durch Unternehmens-zusammenschlüsse	–	–	–	–	–	–	–
Zugänge	–	–	–	–	0,4	6,8	7,2
Abgänge	–	–	–	–	0,1	–	0,1
Umbuchungen	–	–	–	–	0,0	–	0,0
Wechselkursdifferenzen	31,9	36,6	–	6,1	2,6	0,1	77,3
Stand zum 31.12.2019	**1.600,7**	**1.840,6**	**–**	**307,7**	**131,3**	**10,6**	**3.891,0**
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2019	–	325,7	–	20,5	118,3	–	464,5
Zugänge	–	82,8	–	10,4	6,5	–	99,6
Abgänge	–	–	–	–	–0,0	–	–0,0
Umbuchungen	–	–	–	–	0,0	–	0,0
Wechselkursdifferenzen	–	6,4	–	0,4	2,5	–	9,3
Stand zum 31.12.2019	**–**	**415,0**	**–**	**31,3**	**127,2**	**–**	**573,4**
Buchwerte 31.12.2019	**1.600,7**	**1.425,6**	**–**	**276,4**	**4,2**	**10,6**	**3.317,6**

[1] Die Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte sind in den Zugängen zu den kumulierten Abschreibungen enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.600,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1.568,8 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 228,7 Mio. EUR (Vorjahr: 224,2 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2019 für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit „Containerschifffahrt“ ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Der erzielbare Betrag wurde auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Kosten der Veräußerung bestimmt. Die Bewertung basiert dabei auf Inputfaktoren der Stufe 1 (unveränderte Übernahme des notierten Aktienpreises der Hapag-Lloyd AG und eines Anleihepreises) und auf Inputfaktoren der Stufe 2 (Verwendung beobachtbarer Marktpreisnotierungen, die nicht Stufe 1 sind, zur Bemessung der restlichen Finanzschulden). Hinsichtlich der wesentlichen Bewertungsannahmen wird auf das Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ verwiesen. In der Gesamtheit ist der beizulegende Zeitwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschifffahrt“ der Stufe 2 zuzuordnen, da diese dem niedrigsten Inputfaktor entspricht, der für die Bewertung insgesamt wesentlich ist.

Zum Bilanzstichtag lag der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung über den Buchwerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschifffahrt“, sodass keine Wertminderung zu erfassen war.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 25,5 Mio. EUR (Vorjahr: 17,8 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen in 2019 bei 6,8 Mio. EUR (Vorjahr: 3,8 Mio. EUR) und werden vollumfänglich in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau ausgewiesen.

(12) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container	Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2018	8.867,9	2.248,6	213,7	5,9	11.336,1
Zugänge	49,3	295,9	9,9	4,5	359,6
Abgänge	15,0	37,9	1,8	–	54,7
Umbuchungen	3,8	–	0,2	–4,0	–
Wechselkursdifferenzen	417,5	113,8	10,0	–	541,3
Stand zum 31.12.2018	**9.323,5**	**2.620,4**	**232,0**	**6,4**	**12.182,3**
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2018	1.707,0	589,2	73,4	–	2.369,6
Zugänge	397,4	183,4	14,1	–	594,9
Abgänge	14,6	19,9	0,3	–	34,8
Wechselkursdifferenzen	92,3	32,9	7,7	–	132,9
Stand zum 31.12.2018	**2.182,1**	**785,6**	**94,9**	**–**	**3.062,6**
Buchwerte 31.12.2018	**7.141,4**	**1.834,8**	**137,1**	**6,4**	**9.119,7**
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2019	9.323,5	2.620,4	232,0	6,4	12.182,3
Erstanwendung IFRS 16[1]	374,3	394,7	89,2	–	858,2
Angepasster Stand zum 1.1.2019	9.697,8	3.015,1	321,2	6,4	13.040,5
Zugänge	461,7	439,6	36,5	62,3	1.000,0
Abgänge	6,0	100,4	5,7	–	112,1
Umbuchungen	3,6	–	–1,7	–3,6	–1,8
Wechselkursdifferenzen	195,7	60,4	5,0	–0,1	261,1
Stand zum 31.12.2019	**10.352,8**	**3.414,7**	**355,2**	**65,0**	**14.187,7**
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2019	2.182,1	785,6	94,9	–	3.062,6
Zugänge	649,0	387,4	38,3	–	1.074,7
Abgänge	6,0	65,2	2,8	–	73,9
Umbuchungen	–	–	–0,6	–	–0,6
Wechselkursdifferenzen	42,7	15,2	2,1	–	60,0
Stand zum 31.12.2019	**2.867,9**	**1.123,0**	**132,0**	**–**	**4.122,9**
Buchwerte 31.12.2019	**7.484,9**	**2.291,7**	**223,3**	**65,0**	**10.064,9**

[1] Der Zugang in den Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 erfolgt netto (saldiert mit den kumulierten Abschreibungen).

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 7.620,0 Mio. EUR (Vorjahr: 7.710,0 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypotheken für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

Die Entwicklungen der Nutzungsrechte je Assetklasse im Geschäftsjahr sind in Anmerkung (31) Leasing dargestellt.

(13) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2019 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen.

		Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
Name des Unternehmens	Sitz	**2019**	2018
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.[1]	San Isidro	47,93	47,93
Texas Stevedoring Services LLC[3]	Wilmington	50,00	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd[1]	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH[2]	Hamburg	25,10	25,10
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.[1]	Bangkok	49,00	49,00
Djibouti Container Services FZCO[1]	Djibouti	19,06	19,06

1 Schiffsagenten und lokale Linienreedereien
2 Containerterminal
3 Servicegesellschaft am Containerterminal

Der Hapag-Lloyd Konzern hat maßgeblichen Einfluss auf die Djibouti Container Services FZCO, Djibouti, da der Stimmrechtsanteil im Konzern 21,25 % beträgt.

Im Geschäftsjahr blieben anteilige kumulierte Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: –2,6 Mio. EUR) unberücksichtigt. Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

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

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH 2019	2018
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	300,5	267,2
Jahresüberschuss	99,3	81,5
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	–28,6	–30,9
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	97,3	96,6
Langfristige Vermögenswerte	75,2	72,0
Kurzfristige Schulden	34,0	50,2
Langfristige Schulden	58,1	37,9
Nettovermögen	**80,4**	**80,5**
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	20,2	20,2
Geschäfts-oder Firmenwert	276,8	276,8
Anteil am Gewinn des laufenden Geschäftsjahres	34,0	28,6
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	**331,0**	**325,6**

Der bilanzierte Anteil an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen hat sich folgendermaßen entwickelt:

	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH		Nicht wesentliche assoziierte Unternehmen		Gemeinschafts-unternehmen	
Mio. EUR	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Anteil 1.1.	**325,6**	**327,9**	**2,0**	**4,0**	**0,5**	**–**
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	–	–	–	–	–	0,1
Abgänge	–	–	–	–2,0	–	–
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	34,0	28,6	1,3	1,7	0,1	0,4
Ausschüttungen	–28,6	–30,9	–1,3	–1,8	–	–
Wechselkursdifferenzen	–	–	0,1	0,1	–	–
Anteil 31.12.	**331,0**	**325,6**	**2,1**	**2,0**	**0,6**	**0,5**

Im Geschäftsjahr 2019 sind keine Erwerbe durch Unternehmenszusammenschluss sowie Abgänge zu verzeichnen.

(14) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2019 Gesamt	31.12.2019 Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2018 Gesamt	31.12.2018 Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.239,8	–	1.217,7	–
gegen fremde Dritte	–	–	1.217,7	–
Sonstige Forderungen	257,2	12,5	230,6	6,7
Beteiligungen und Wertpapiere	8,5	8,5	2,9	2,9
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	146,8	–	139,3	–
Forderungen aus finanziellen Vermögenswerten	5,1	2,7	0,7	0,1
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	15,5	1,0	12,8	3,6
Einbehaltene Barsicherheiten	–	–	6,4	–
Übrige Vermögenswerte	81,3	0,3	68,5	0,1
Summe	**1.497,0**	**12,5**	**1.448,3**	**6,7**
Nichtfinanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	113,4	11,2	80,7	3,8
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	61,1	0,7	49,1	0,9
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	7,8	3,4	3,0	1,2
Rechnungsabgrenzungsposten	27,4	0,3	17,8	0,8
Übrige Vermögenswerte	17,1	6,8	10,8	0,9
Summe	**113,4**	**11,2**	**80,7**	**3,8**

Es bestanden zum 31. Dezember 2019 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

Zusätzlich wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen verpfändet. Solche Forderungen werden im Konzern nicht ausgebucht, sondern im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen (Held to collect).

Kreditrisiken

Die Bruttobuchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, betrugen zum 31. Dezember 2019 1.517,4 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 1.477,0 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität bzw. ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 123,4 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 125,9 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 282,4 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (31. Dezember 2018: 281,8 Mio. EUR).

Die folgende Tabelle zeigt neben der oben dargestellten Risikokategorisierung die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen:

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018[1]
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Nicht überfällig	1.288,0	1.160,2
Überfällig bis 30 Tage	142,5	208,0
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	38,6	49,7
Überfällig über 90 Tage	48,3	59,1
Bruttobuchwert	**1.517,4**	**1.477,0**
Wertberichtigung	–28,9	–31,6
Buchwert	**1.488,4**	**1.445,4**

[1] Werte angepasst.

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige finanzielle Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2019	2018[1]
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Wertberichtigungen zum 1.1.	**31,6**	**39,8**
Inanspruchnahmen	7,4	5,4
Wertminderungsaufwendungen/-erträge	4,0	–4,3
Veränderung der Währungsrücklage	0,7	1,6
Wertberichtigungen zum 31.12.	**28,9**	**31,6**

[1] Werte angepasst.

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2019 (28,9 Mio. EUR) entfallen mit 27,0 Mio. EUR auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

(15) Derivative Finanzinstrumente

	31.12.2019		31.12.2018	
Mio. EUR	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	42,1	27,6	8,1	4,5
davon Derivate im Hedge Accounting[1]	14,8	0,3	4,4	0,8
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	27,3	27,3	3,7	3,7

[1] Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

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

(16) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	247,2	236,5
Geleistete Anzahlungen	1,3	1,6
Gesamt	**248,5**	**238,1**

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoffbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 233,8 Mio. EUR auf 233,0 Mio. EUR verringert haben.

Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 1.625,6 Mio. EUR (Vorjahr 1.585,3 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr sind zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 28,0 Mio. EUR) als Aufwand angefallen. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

Der Buchwert der zum Nettoveräußerungswert angesetzten Vorräte beträgt 123,8 Mio. EUR (Vorjahr: 99,3 Mio. EUR).

(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Guthaben bei Kreditinstituten	490,6	638,3
Kassenbestand und Schecks	21,0	18,8
Gesamt	**511,6**	**657,1**

Zum 31. Dezember 2019 war ein Betrag in Höhe von 10,0 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 11,1 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 2,3 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

(18) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2019 ist wie im Vorjahr in 175,8 Mio. auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt wie im Vorjahr ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital.

Genehmigtes Kapital

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

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2019 beträgt das Genehmigte Kapital nach Teilausnutzung noch 11,3 Mio. EUR.

(19) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

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

Dividendenausschüttung 2019

Am 17. Juni 2019 wurde eine Dividende von 0,15 EUR je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. insgesamt 26,4 Mio. EUR an die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG ausgezahlt.

Verwendung Bilanzgewinn

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags aus 2018 in Höhe von 208,8 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 431,7 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 1,10 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 193,3 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 238,4 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(20) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2019: –173,3 Mio. EUR; 31. Dezember 2018: –112,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im Geschäftsjahr 2019 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens erhöhte die negative Rücklage um 60,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verringerung um 6,2 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2019 – 14,0 Mio. EUR. (31. Dezember 2018: –0,8 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –31,7 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: – 38,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 18,5 Mio. EUR(Vorjahreszeitraum: 52,9 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2019 – 10,2 Mio. EUR (31. Dezember 2018: –7,7 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2019 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –40,9 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –47,3 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 27,0 Mio. EUR(Vorjahreszeitraum: 29,4 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 560,5 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 439,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2019 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 121,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 272,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

In der Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wird die Differenz aus den betreffenden nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis zum Zeitpunkt des Zugangs der Put-Option erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit werden in der Folgezeit erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst. Zum 31. Dezember 2019 belief sich die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile wie zum Jahresende 2018 auf – 0,5 Mio. EUR.

(21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich. Im Geschäftsjahr 2019 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.

(22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Leistungsorientierte Pensionspläne

Die Hapag-Lloyd AG unterhält inländische und ausländische leistungsorientierte Pensionspläne.

Die Rückstellungen für inländische Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen werden im Wesentlichen aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten gebildet. Die Höhe der Leistungen richtet sich dabei nach der Zugehörigkeit zu einer Versorgungsgruppe pro Dienstjahr und damit auch nach der gesamten Dienstzeit. Als monatliche Rente wird der Betrag gewährt, der dem Stand des Versorgungskontos des Betriebsangehörigen bei Eintritt des Versorgungsfalles entspricht. Das Versorgungskonto hat zu Beginn des Beschäftigungsverhältnisses den Stand null. Es erhöht sich für jedes Jahr der anrechnungsfähigen Dienstzeit um den Steigerungsbetrag der Versorgungsgruppe. Nach dem 25. Dienstjahr steigt der jährliche Betrag um ein Fünftel des für die Versorgungsgruppe geltenden Steigerungsbetrages. Für die Arbeitnehmer besteht keine Verpflichtung, sich an dem Pensionsplan in Form von Beitragszahlungen zu beteiligen.

Weiterhin bestehen einzelvertragliche Pensionszusagen mit Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten, deren Höhe in den entsprechenden Verträgen festgelegt ist. Für einen eingeschränkten Personenkreis besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Tantieme-zahlungen zugunsten einer betrieblichen Altersversorgung zu verzichten.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder bestehen Versorgungszusagen nach einem gesonderten leistungsorientierten Plan. Danach besteht ebenfalls Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich nach einem individuell festgelegten Prozentsatz der ruhegehaltsfähigen Bezüge richtet und teilweise durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gesichert ist. Aktive Vorstandsmitglieder haben bis auf eine Ausnahme keine Zusagen auf betriebliche Altersversorgung. Für ein Vorstandsmitglied besteht hiervon abweichend eine Zusage auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich aus einem Festbetrag bestimmt. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

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

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

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	273,9	221,5
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,2	10,3
Unterdeckung (Nettoschuld)	**263,7**	**211,2**
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	208,0	178,3
abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	131,5	116,0
Unterdeckung (Nettoschuld)	**76,5**	**62,3**
Summe	**340,2**	**273,5**

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	37,7	28,4
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,7	1,6
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	38,4	33,2
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	17,3	19,6
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
durch (Sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,0	5,4
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	–	–
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,2	5,8
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,1	3,2
Rückdeckungsversicherung	10,2	10,3
Immobilien	9,3	8,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1,2	1,2
Sonstiges	9,7	9,5
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	**141,7**	**126,3**

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

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

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

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

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

Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2019	2018
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	**399,8**	**429,0**
Laufender Dienstzeitaufwand	10,9	12,9
Zinsaufwand	9,0	8,6
Neubewertungen:		
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,6	3,5
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	75,8	–14,2
Gewinne (–)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	–3,5	–3,2
(Negativer (–)) Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–0,3	1,2
Plankürzungen	–1,9	–
Planabgeltungen	–2,1	–8,5
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,3	0,4
Geleistete Pensionszahlungen	–12,5	–29,9
Wechselkursveränderungen	5,7	0,4
Zugänge zum Konsolidierungskreis	–	–0,4
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	**481,9**	**399,8**

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2019 auf 20,7 Jahre (Vorjahr: 19,6 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

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

Mio. EUR	2019	2018
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	**126,3**	**138,1**
Zinserträge	3,7	3,4
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	10,6	–5,2
Beiträge des Arbeitgebers	2,9	4,0
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,1	0,2
Planabgeltungen	–1,1	–8,7
Geleistete Pensionszahlungen	–5,2	–4,8
Wechselkursveränderungen	4,4	–0,4
Zugänge zum Konsolidierungskreis	–	–0,3
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	**141,7**	**126,3**

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Laufender Dienstzeitaufwand	10,9	12,9
Zinsaufwand	9,0	8,6
Zinserträge	–3,7	–3,4
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	–0,3	1,2
Planabgeltungen/Plankürzungen	–4,0	–8,6
Nettopensionsaufwand	**12,0**	**10,7**

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019	1.1.–31.12.2018
Personalaufwendungen	6,7	5,5
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (–)	5,4	5,2
Gesamt	**12,0**	**10,7**

Versicherungsmathematische Annahmen

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

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage die Richttafeln 2018 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2019	2018
Abzinsungsfaktoren	0,90	1,80
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80

Für die Bewertung der wesentlichen ausländischen Pensionsverpflichtungen wurden zur Bestimmung der demografischen Annahmen lokale allgemeingültige Richttafeln zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2019	2018
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	2,05	2,85
Niederlande	0,90	1,80
Mexiko	7,48	9,97
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,13	2,85
Niederlande	2,00	2,00
Mexiko	3,50	3,65

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

Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2019 für das Geschäftsjahr 2019 – 63,1 Mio. EUR (Vorjahr: 7,2 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (–) aus		
Änderungen demographischer Annahmen	–0,6	–3,5
Änderungen finanzieller Annahmen	–75,8	14,2
erfahrungsbedingten Anpassungen	3,5	3,2
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	10,6	–5,2
Wechselkursänderungen	–0,7	–1,5
Neubewertungen	**–63,1**	**7,2**

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2019 –173,4 Mio. EUR (Vorjahr: –112,6 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2020 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2020 voraussichtlich 5,5 Mio. EUR (Vorjahr: 5,3 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2019 folgende Auswirkungen:

	Δ Barwert	Δ Barwert
Mio. EUR	**31.12.2019**	31.12.2018
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	–69,4	–55,2
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	88,4	69,3
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	11,2	8,9
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	–10,8	–8,6
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	18,4	13,9

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2019 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2019 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuften versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweisen Informationen bzw. Tendenzaussagen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 27,8 Mio. EUR (Vorjahr: 28,1 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd existieren zwei leistungsorientierte Gemeinschaftspläne mehrerer Arbeitgeber. Dabei handelt es sich sowohl um einen Plan für Altersvorsorge- und medizinische Versorgungspflichten in den USA als auch um den im Vereinigten Königreich registrierten „Merchant Navy Officer's Pension Fund" (MNOPF), der weltweit für britische Offiziere gegründet wurde.

Da von den gemeinschaftlichen Pensionsplänen keine ausreichenden und rechtzeitigen Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeiter des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, werden diese Pläne seitdem als beitragsorientierte Pläne bilanziert.

Die beiden Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber sind im Hapag-Lloyd Konzern quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

(23) Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2018	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2018
Personalbereich	103,1	–	67,0	4,7	78,9	1,6	111,9
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	68,5	27,5	52,4	5,4	28,6	3,2	70,0
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	66,7	88,6	119,8	–	115,3	5,3	156,1
Versicherungsprämien	15,5	–	5,7	–	3,0	0,6	13,4
Restrukturierung	13,0	–	7,4	–	9,8	0,6	16,0
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,1	–	4,8	–	3,5	0,4	9,2
Übrige Rückstellungen	47,3	–	10,4	7,9	11,6	1,9	42,5
Sonstige Rückstellungen	**324,2**	**116,1**	**267,5**	**18,0**	**250,7**	**13,6**	**419,1**

Mio. EUR	**Stand zum 1.1.2019**	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	**Stand zum 31.12.2019**
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	156,1	–30,7	120,5	–	164,5	2,4	171,8
Personalbereich	111,9	–	81,1	3,9	101,2	1,4	129,5
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	69,9	–	40,2	2,9	59,0	1,4	87,1
Restrukturierung	16,1	–	5,6	2,0	9,5	0,3	18,3
Versicherungsprämien	13,4	–	3,3	–	2,3	0,3	12,7
Rückstellungen für sonstige Steuern	9,3	–	0,6	–	1,4	0,2	10,3
Übrige Rückstellungen	42,4	–	7,6	13,1	13,3	0,3	35,3
Sonstige Rückstellungen	**419,1**	**–30,7**	**258,9**	**22,0**	**351,2**	**6,3**	**464,9**

Die Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten betreffen im Wesentlichen bestehende Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Schiffsreisen. Des Weiteren sind im Vorjahr in diesem Posten nachteilige Leasingverträge enthalten, die im Rahmen von Kaufpreisallokationen gemäß IFRS 3 identifiziert wurden. Im Vergleich zu den im Zeitpunkt des Erwerbs vorherrschenden Marktkonditionen weisen diese Verträge einen negativen Marktwert auf. Sie wurden als Rückstellungen bilanziert und über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht. Mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 wurden diese Rückstellungen für unvorteilhafte Verträge mit einem Betrag von 30,7 Mio. EUR ausgebucht und der Buchwert der Nutzungsrechte zum Zeitpunkt der Erstanwendung um diesen Betrag reduziert.

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, noch nicht genommenen Urlaub, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung (33) dargestellt. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Die wesentlichen Schäden an Schiffen, Ladung und Gerätschaften sowie der Kosten für Rettungen belaufen sich auf einen Rückstellungsbetrag von 17,7 Mio. EUR. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstige Forderungen aktiviert.

Im Berichtsjahr wurden im Zuge der Implementierung der Strategy 2023 Maßnahmenpläne zur Optimierung der Organisation verabschiedet, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens weiter zu stärken und auszubauen. In diesem Zusammenhang wurde für zu erbringende Abfindungsleistungen ein Betrag in Höhe von 9,5 Mio. EUR zurückgestellt.

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

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

	31.12.2019				31.12.2018			
		Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	171,8	170,4	1,5	–	156,1	142,3	13,8	–
Personalbereich	129,5	97,0	21,4	11,1	111,9	81,9	20,3	9,7
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	87,1	68,5	14,3	4,3	70,0	55,5	10,2	4,3
Restrukturierung	18,3	18,3	–	–	16,0	13,4	2,6	–
Versicherungsprämien	12,7	12,7	–	–	13,4	13,4	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,3	10,3	–	–	9,2	9,1	0,1	–
Übrige Rückstellungen	35,3	22,2	4,8	8,3	42,5	27,9	6,8	7,8
Sonstige Rückstellungen	**464,9**	**399,3**	**42,0**	**23,7**	**419,1**	**343,5**	**53,8**	**21,8**

(24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

	31.12.2019				31.12.2018			
		Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	5.203,8	758,7	3.089,0	1.356,1	5.918,9	677,7	3.241,1	2.000,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten[1]	4.292,9	678,5	2.433,3	1.181,1	4.483,5	584,8	2.559,7	1.339,0
Anleihen	458,3	10,2	448,1	–	923,7	23,8	450,2	449,7
Sonstige Finanzschulden	452,6	70,1	207,6	175,0	511,7	69,1	231,2	211,4
Leasingverbindlichkeiten	1.193,4	482,4	604,3	106,6	99,0	38,6	59,3	1,1
Gesamt	**6.397,2**	**1.241,2**	**3.693,3**	**1.462,7**	**6.017,9**	**716,3**	**3.300,4**	**2.001,2**

[1] Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 (bis zum 31. Dezember 2018 gemäß SIC–27) wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, sofern die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten oder gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.472,9	4.714,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	736,1	1.118,2
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	152,0	194,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	56,6	–
Zinsverbindlichkeiten	32,5	49,8
Transaktionskosten	–52,9	–58,8
Gesamt	**6.397,2**	**6.017,9**

Die Finanzschulden enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und sonstige Finanzschulden.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und von Containern.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm und verbrieften Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 456,4 Mio. EUR (Vorjahr: 414,0 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2019 hat Hapag-Lloyd 7 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von Investitionen in Reefer- und Standardcontainer durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases [„JOLs"]). Die Leasingvereinbarungen enthalten substanzielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen betrug insgesamt 290,9 Mio. EUR.

Weiterhin wurden Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von 2 Containerschiffen durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs")). Die Leasingvereinbarungen enthalten ebenfalls substanzielle Kaufoptionen, die das Recht einräumen, die Containerschiffe nach 8 bzw. 7,5 Jahren zurück zu kaufen. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug 168,8 Mio. EUR. Die vormals mit diesen beiden Schiffen im Zusammenhang stehenden Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 115,3 Mio. EUR wurden vollständig zurückgezahlt.

Diese Transaktionen sind in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 1.293,7 Mio. EUR (Vorjahr: 933,3 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 443,3 Mio. EUR (Vorjahr: 501,4 Mio. EUR). Es wurden im Geschäftsjahr 2019 Zinsen in Höhe von insgesamt 75,6 Mio. EUR (Vorjahr: 54,2 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Anleihen

Nach der am 31. Januar 2019 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG beschlossenen vorzeitigen Teilrückführung einer in 2022 fälligen Anleihe in Höhe von 170,0 Mio. EUR wurde am 14. Juni 2019 die vollständige Rückführung der Anleihe mit einem verbleibenden Betrag in Höhe von 280,0 Mio. EUR beschlossen. Sowohl die am 11. Februar 2019 erfolgte Teilrückführung als auch die am 24. Juni 2019 durchgeführte Rückführung des Restbetrags fand zu einem Rückführungskurs von 103,375 % statt. Die Anleihe wurde im Februar 2017 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 450,0 Mio. EUR und einem Koupon von 6,75 % aufgelegt.

Leasingverbindlichkeit

Angaben zu Leasingverbindlichkeiten im Hapag-Lloyd Konzern sind im Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften" enthalten.

Kreditlinien

Zum 31. Dezember 2019 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 521,3 Mio. EUR (31. Dezember 2018: 475,9 Mio. EUR).

Überleitung der Veränderungen der Finanzschulden zum Cashflow aus Finanzierungtätigkeit

	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (–) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		
Mio. EUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Anleihen	Sonstige Finanzschulden	Leasingverbindlichkeiten	Devisentermingeschäfte	Zins-Swaps	**Gesamt**
Stand zum 1.1.2018	**4.747,4**	**923,8**	**540,7**	**123,6**	**–31,2**	**9,4**	**6.313,7**
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	782,1	–	–	–	–	–	782,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–1.250,7	–	–65,1	–29,6	–	–	–1.345,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	–	–	–	–
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	13,4	–4,0	9,4
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–230,9	–53,9	–25,1	–7,7	–	–	–317,6
Summe aus Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	**–699,5**	**–53,9**	**–90,2**	**–37,3**	**13,4**	**–4,0**	**–871,5**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	197,9	1,1	23,7	4,9	1,5	0,4	229,5
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	78,7	6,4	85,1
Sonstige Veränderungen	237,7	52,7	37,5	7,8	–	–4,2	331,5
Stand zum 31.12.2018	**4.483,5**	**923,7**	**511,7**	**99,0**	**62,4**	**8,0**	**6.088,3**

	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+)/ Forderungen (–) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		
Mio. EUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Anleihen	Sonstige Finanzschulden	Leasingverbindlichkeiten	Devisentermingeschäfte	Zins-Swaps	**Gesamt**
Stand zum 1.1.2019	**4.483,5**	**923,7**	**511,7**	**99,0**	**62,4**	**8,0**	**6.088,3**
Erstanwendung IFRS 16	–	–	–	947,6	–	–	947,6
Angepasster Stand zum 1.1.2019	**4.483,5**	**923,7**	**511,7**	**1.046,6**	**62,4**	**8,0**	**7.035,9**
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	924,3	–	–	–	–	–	924,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–1.206,3	–456,8	–70,2	–	–	–	–1.733,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	–456,7	–	–	–456,7
Einzahlungen (+)/ Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	–98,4	–5,3	–103,7
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–234,5	–62,3	–27,7	–72,6	–	–	–397,1
Summe aus Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	**–516,5**	**–519,1**	**–97,9**	**–529,3**	**–98,4**	**–5,3**	**–1.766,5**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	85,6	7,3	10,5	20,0	1,4	0,1	124,9
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	45,7	19,7	65,4
Sonstige Veränderungen[1]	240,3	46,4	28,2	656,1	–	–	971,0
Stand zum 31.12.2019	**4.292,9**	**458,3**	**452,5**	**1.193,4**	**11,1**	**22,5**	**6.430,7**

[1] Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 591,5 Mio. EUR.

(25) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten

	31.12.2019				31.12.2018			
		Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.779,4	1.779,4	–	–	1.774,1	1.774,1	–	–
davon gegen fremde Dritte	1.779,4	1.779,4	–	–	1.772,9	1.772,9	–	–
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	–	–	–	–	1,2	1,2	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	105,6	103,8	1,7	0,2	101,1	97,7	3,2	0,2
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	9,0	8,8	–	0,2	4,4	4,2	–	0,2
Put-Option	1,6	–	1,6	–	1,7	–	1,7	–
Übrige Verbindlichkeiten	95,0	95,0	–	–	95,0	93,5	1,5	–
Summe	**1.885,0**	**1.883,2**	**1,7**	**0,2**	**1.875,2**	**1.871,8**	**3,2**	**0,2**
Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten								
Vertragsverbindlichkeiten	372,9	372,9	–	–	260,3	260,3	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	26,4	22,9	3,4	0,1	65,9	60,2	5,6	0,1
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	13,7	12,0	1,7	0,1	13,3	11,7	1,5	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	9,0	9,0	–	–	10,5	10,5	–	–
Rechnungsabgrenzungsposten	3,5	1,8	1,7	–	41,7	37,6	4,1	–
Übrige Verbindlichkeiten	0,1	0,1	–	–	0,4	0,4	–	–
Summe	**399,2**	**395,7**	**3,4**	**0,1**	**326,2**	**320,5**	**5,6**	**0,1**

(26) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2019 Gesamt	31.12.2019 Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2018 Gesamt	31.12.2018 Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	34,4	22,8	72,5	8,5
davon Derivate im Hedge Accounting[1]	26,4	14,9	70,1	6,1
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	8,0	8,0	2,4	2,4

[1] Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren aus Devisentermingeschäften und Zinsswaps. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung (27)).

(27) Finanzinstrumente

Finanzwirtschaftliche Risiken und Risikomanagement

Grundsätze Risikomanagement

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

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

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest.

Der Abschluss der zur Begrenzung der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Dem Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Die zur Reduktion der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente stimmen hinsichtlich der Zahlungstermine und dem zugrundeliegenden Risiko („Underyling“) mit den Grundgeschäften überein. Die als Cashflow Hedge designierten Finanzinstrumente sichern somit die Höhe der Zahlungsflüsse und erhöhen demnach die finanzielle Sicherheit. Die Bilanzierung der Sicherungsbeziehung führt zu einer Reduktion der Volatilität in der Gewinn- und Verlustrechnung, da die ergebniswirksame Erfassung des Grundgeschäfts zum entsprechenden Zeitpunkt durch die gegenläufige Wertänderung des Sicherungsgeschäftes in derselben GuV-Position abgedeckt wird.

Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, das die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstruments aufgrund von zugrundeliegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Hapag-Lloyd Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG, dem Treibstoffverbrauch sowie Zinsrisiken, die aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

Währungsrisiko

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cashflow des Hapag-Lloyd Konzerns beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cashflows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskursschwankungen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Neben dem Euro sind die Währungen Indische Rupie (INR), Brasilianischer Real (BRL), Chinesischer Renminbi (CNY), Britisches Pfund Sterling (GBP), Kanadischer Dollar (CAD), Dirham der Vereinigten Arabischen Emirate (AED), Japanischer Yen (JPY) und Australischer Dollar (AUD) von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen CAD-Kosten-Exposures mittels Devisentermingeschäften auf 13-Wochen-Horizont ab mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Absicherungsquote der Kosten in CAD beträgt bis zu 80 %.

Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird ebenfalls bis zu 100 % gesichert. Die zur Absicherung der EUR-Schulden abgeschlossenen Termingeschäfte haben in der Regel eine Laufzeit von unter einem Jahr. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (bspw. Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den Kassaanteil der Devisentermingeschäfte. Die Veränderung der Terminkomponente wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen reinen statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Im Falle einer signifikanten Verschlechterung der Bonität eines Bankkontrahenten erfolgt über die Berücksichtigung eines Credit Valuation Adjustments (CVA) eine Fair-Value-Minderung. Dieses Risiko spiegelt sich nicht im Grundgeschäft wieder. Aktuell spielt diese Quelle der Ineffektivität jedoch aufgrund der Unwesentlichkeit des Kontrahentenrisikos keine Rolle
- Zeitliche Differenzen zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Devisentermingeschäften, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market Derivate)

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, das entsteht, falls die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CAD, INR) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von – 516,8 Mio. USD.

	31.12.2019			31.12.2018		
Mio. USD	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
USD / EUR						
+10 %	22,3	–	0,1	13,9	–	0,1
–10 %	–22,3	–	–0,1	–13,9	–	–0,1
USD / CAD						
+10 %	–0,4	1,3	–	–2,0	1,7	–
–10 %	0,4	–1,3	–	2,0	–1,7	–
USD / INR						
+10 %	3,3	–	–	1,5	–	–
–10 %	–3,3	–	–	–1,5	–	–

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

Treibstoffpreisrisiko

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

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 % des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den inneren Wert der Optionen. Die Veränderung des Zeitwerts wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen reinen statistischen Zusammenhang handelt. Aufgrund der IMO2020 Verordnung kommt im Hapag-Lloyd Konzern ab dem 1. Januar 2020 hauptsächlich schwefelarmer Treibstoff (LSFO 0,5 %) zum Einsatz. Da derivative Finanzinstrumente, die auf das Underlying LSFO 0,5 % referenzieren, am Finanzmarkt noch eine unzureichende Liquidität sowie Preistransparenz aufweisen, erfolgt die Treibstoffpreissicherung zunächst durch den Abschluss von Gasoil 0,1 % (Marine Gas Oil) Optionen als Proxy für LSFO 0,5 %.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Im Falle einer signifikanten Verschlechterung der Bonität eines Bankkontrahenten erfolgt über die Berücksichtigung eines CVAs eine Fair-Value-Minderung. Dieses Risiko spiegelt sich nicht im Grundgeschäft wieder. Aktuell spielt diese Quelle der Ineffektivität jedoch aufgrund der Unwesentlichkeit des Kontrahentenrisikos keine Rolle
- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Veränderung der Korrelation zwischen den weltweiten Bunkerpreisnotierungen

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/–10 % unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf das sonstige Ergebnis resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	31.12.2019		31.12.2018	
Mio. EUR	10 %	–10 %	10 %	–10 %
Rücklage für Cashflow Hedges	–	–	–	–
Rücklage für Kosten der Absicherung	36,6	–12,0	5,1	–1,8

Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Des Weiteren werden zur Absicherung des Zinsrisikos seit 2017 auch Zinsswaps eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen

Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus. Zwecks Reduktion des Zinsrisikos designiert Hapag-Lloyd Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts. Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. Somit werden einige der Grundgeschäfte nicht vollständig designiert, sondern lediglich einzelne Risikokomponenten abgesichert.

Die Cashflow Schwankungen des Grundgeschäfts werden wesentlich durch die Veränderung der variablen Zinsen beeinflusst.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen reinen statistischen Zusammenhang handelt. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft stimmen in der Regel hinsichtlich des designierten Nominalvolumens, des Referenzzinssatzes sowie der Zinsfeststellungstage überein.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Im Falle einer signifikanten Verschlechterung der Bonität eines Bankkontrahenten erfolgt über die Berücksichtigung eines CVAs eine Fair-Value-Minderung. Dieses Risiko spiegelt sich nicht im Grundgeschäft wieder. Aktuell spielt diese Quelle der Ineffektivität jedoch aufgrund der Unwesentlichkeit des Kontrahentenrisikos keine Rolle
- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Zinsswaps, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market Derivate)

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2019 wurde um +/–100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal 0 vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 3.042,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3.493,3 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von –22,5 Mio. EUR (Vorjahr: –8,0 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 27,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,7 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2019		31.12.2018	
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	–100 Basispunkte	+100 Basispunkte	–100 Basispunkte
Rücklage für Cashflow Hedges	12,5	–13,0	20,5	–20,9
Ergebnis vor Steuern	–39,5	40,2	–16,3	16,4

Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Kreditrisiken ausgesetzt. Das Kreditrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zusätzlich werden auch kollektive Faktoren, wie Länderrisiken, berücksichtigt. Zum Schutz vor Ausfallrisiken bestehen zudem zum Bilanzstichtag eine Kreditversicherung und Bankgarantien.

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

Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen und Informationen zu Wertberichtigungen auf diese finanziellen Vermögenswerte wird auf Anmerkung (14) und die Beschreibung der Bilanzierung und Bewertung von originären Finanzinstrumenten verwiesen.

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

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

Für die derivativen Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten in Höhe von insgesamt 14,8 Mio. EUR (Vorjahr: 4,4 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –34,4 Mio. EUR (Vorjahr: –72,5 Mio. EUR) ergibt sich unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte und des ISDA-Rahmenvertrags ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von –5,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 27,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,7 Mio. EUR).

Liquiditätsrisiko

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

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

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

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31. Dezember 2018)

	Mittelaufriss				
Mio. EUR	2019	2020	2021 – 2023	ab 2024	**Summe**
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–783,0	–1.015,3	–2.241,4	–1.347,9	–5.387,6
Anleihen	–53,4	–53,4	–564,8	–473,1	–1.144,7
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	–44,6	–21,5	–46,3	–1,2	–113,6
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	–94,0	–90,0	–210,1	–239,1	–633,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–1.774,1	–	–	–	–1.774,1
Sonstige Verbindlichkeiten	–97,8	–1,5	–	–0,1	–99,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	–2,4	–	–2,4
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	**–2.846,9**	**–1.181,7**	**–3.062,6**	**–2.061,4**	**–9.152,6**
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	**–65,7**	**–2,3**	**–5,7**	**–**	**–73,7**

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31. Dezember 2019)

	Mittelaufriss				
Mio. EUR	2020	2021	2022 – 2024	ab 2025	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–839,9	–736,8	–2.202,6	–1.159,3	–4.938,6
Anleihen	–23,1	–23,1	–519,2	–	–565,3
Leasingverbindlichkeiten	–522,3	–290,1	–357,4	–108,2	–1.278,0
Sonstige Finanzschulden	–91,8	–96,1	–169,6	–192,4	–549,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	– 1.779,4	–	–	–	– 1.779,4
Sonstige Verbindlichkeiten	–103,8	–	–	–0,2	–104,0
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	–2,5	–	–2,5
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	**–3.360,3**	**–1.146,1**	**–3.251,3**	**–1.460,0**	**–9.217,6**
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	**–18,3**	**–7,2**	**–9,8**	**–**	**–35,3**

Es wird grundsätzlich nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Zeitpunkten oder in wesentlich anderer Höhe auftreten werden.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2019, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus den Put-Optionen ergeben sich aus dem undiskontierten erwarteten Ausübungspreis der Put-Option.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die zum Stichtag undiskontierten Marktwerte der eingesetzten Devisentermingeschäfte sowie die geschätzten Nettozahlungen der eingesetzten Zinsswaps auf Basis der zum Bilanzstichtag gültigen Zinsstrukturkurve.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus einer in den sonstigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb resultieren aus den undiskontierten erwarteten Zahlungen in Abhängigkeit von der Mengenentwicklung der erworbenen Agentur.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs-, Treibstoffpreis- und Zinsrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisentermingeschäften abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen. Zur Absicherung von Zinsrisiken dienen Zinsswaps.

Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente:

	31.12.2019		31.12.2018	
Mio. EUR	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Commodityoptionen	13,5	–	3,4	–
Devisentermingeschäfte	1,0	–11,6	0,2	–63,7
Zinsswaps	0,3	–14,9	0,8	–6,4
Sicherungsinstrumente[1]	**14,8**	**–26,4**	**4,4**	**–70,1**
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Zinsswaps	–	–8,0	–	–2,4
Eingebettete Derivate	27,3	–	3,7	–
Sonstige derivative Finanzinstrumente	**27,3**	**–8,0**	**3,7**	**–2,4**
Gesamt	**42,1**	**–34,4**	**8,1**	**–72,5**

[1] Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und / oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Der Marktwert der Devisen- und Commodityoptionsgeschäfte wird anhand des Modells von Black & Scholes bzw. des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Devisenkurse, Rohstoffpreise, Devisen- und Rohstoffpreisvolatilitäten, Zinsstrukturkurven und Terminkursen ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Eine Analyse der Basisverträge der seitens Hapag-Lloyd begebenen Anleihen führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit den beizulegenden Zeitwerten ausgewiesen. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte sowie die Durchschnittspreise oder -kurse der Sicherungsinstrumente pro Risikokategorie dar:

	31.12.2019			31.12.2018		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Währungsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	649,1	–	649,1	1.189,6	–	1.189,6
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	52,5	–	52,5	57,5	–	57,5
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/EUR	1,16	–	1,16	1,22	–	1,22
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/CAD	0,76	–	0,76	0,76	–	0,76
Treibstoffpreisrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	539,9	–	539,9	473,2	–	473,2
Durchschnittlicher Sicherungspreis in USD	647,94	–	647,94	491,42	–	491,42
Zinsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	–	561,3	561,3	107,1	783,8	890,9
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	–	2,77 %	2,77 %	3,22 %	2,79 %	2.84 %

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Sicherungsinstrumente haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

	31.12.2018				
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR[1]	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR[1]	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	1.189,6 Mio. EUR	0,2	62,5	Derivative Finanzinstrumente	–43,3
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	57,5 Mio. CAD	–	1,2	Derivative Finanzinstrumente	–1,1
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	963.000 mt	3,4	–	Derivative Finanzinstrumente	–
Zinsrisiko					
Zinsswaps	890,9 Mio. USD	0,8	6,4	Derivative Finanzinstrumente	4,0

[1] Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden

Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR[1]	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR[1]	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
	31.12.2019				
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD / EUR)	649,1 Mio. EUR	0,5	11,6	Derivative Finanzinstrumente	–1,4
Devisentermingeschäfte (USD / CAD)	52,5 Mio. CAD	0,5	–	Derivative Finanzinstrumente	0,5
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	833.250 mt	13,5	–	Derivative Finanzinstrumente	–
Zinsrisiko					
Zinsswaps	561,3 Mio. USD	0,3	14,9	Derivative Finanzinstrumente	–14,6

[1] Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Grundgeschäfte haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
	31.12.2018	
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	43,4	–
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	–0,1	–
Operartive Kosten in CAD	1,1	–0,4
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	–	–
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	0,5	–0,4

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
	31.12.2019	
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	1,4	–
Operartive Kosten in CAD	–0,5	0,2
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	–	–
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	14,6	–14,1

Die vorstehenden Sicherungsbeziehungen haben folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung oder das sonstige Ergebnis des Konzerns:

	31.12.2018				
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungs-gewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgeglie-derter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–49,7	–	–	49,2	Übrige Finanz-posten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,1	–	–	–0,1	Übrige Finanz-posten
Operative Kosten in CAD	–1,5	–	–	1,1	Transportauf-wendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	19,0	–	–	–	–
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–6,4	2,4	Zinsauf-wendungen	2,6	Zinsauf-wendungen

	31.12.2019				
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungs-gewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgeglie-derter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–17,3	–	–	17,3	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	1,5	–	–	–0,9	Transportauf-wendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	–	–	–	–	–
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–15,8	2,2	Zinsauf-wendungen	2,1	Zinsauf-wendungen

Die folgende Tabelle stellt eine Überleitung der Eigenkapitalrücklagen dar, die aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen resultieren:

Cashflow Hedges Mio. EUR	2019 Rücklage für Cashflow Hedges	2019 Rücklage für Kosten der Absicherung	2018 Rücklage für Cashflow Hedges	2018 Rücklage für Kosten der Absicherung
Saldo zum 1.1.	**–0,8**	**–7,7**	**11,0**	**–1,0**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:	–31,7	–40,9	–38,5	–47,3
Währungsrisiko[1]	–15,9	–28,6	–51,1	–29,2
Treibstoffpreisrisiko[2]	–	–12,3	19,0	–18,1
Zinsrisiko	–15,8	–	–6,4	–
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:	18,5	27,0	52,9	29,4
Währungsrisiko[1]	16,4	27,0	50,3	29,4
Treibstoffpreisrisiko[2]	–	–	–	–
Zinsrisiko	2,1	–	2,6	–
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden:	–	11,7	–26,4	11,4
Treibstoffpreisrisiko[2]	–	11,7	–26,4	11,4
Währungsumrechnungs-differenzen:	–	–0,2	0,2	–0,2
Währungsrisiko[1]	–	–	–	–
Treibstoffpreisrisiko[2]	–	–0,2	0,1	–0,2
Zinsrisiko	–	–	0,1	–
Saldo zum 31.12.	**–14,0**	**–10,2**	**–0,8**	**–7,7**

[1] Das Währungsrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit den Terminkomponenten von Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von überwiegend zeitraumbezogenen Grundgeschäften eingesetzt werden.
[2] Das Treibstoffpreisrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit dem Zeitwert von Commodityoptionen zur Absicherung von transaktionsbezogenen Grundgeschäften.

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswerts erhalten würde oder bei Übertragung einer Schuld zu zahlen hätte.

Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Die Buchwerte für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen, und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie wesentliche Teile der sonstigen Forderungen und sonstige Verbindlichkeiten stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.

Die in den sonstigen Forderungen enthaltenen Wertpapiere der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden mit ihren quotierten Marktpreisen bewertet. Die Finanzinstrumente der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“

beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2018

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	**Buchwert 31.12.2018**	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Wertansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam	Wertansatz Bilanz nach IAS 17		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	227,7	227,7	–	–	–	–	227,7
	n.a.[4]	80,7	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	2,9	–	–	2,9	–	–	2,9
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	3,7	–	–	3,7	–	–	3,7
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[4]	4,4	–	4,4	–	–	–	4,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.217,7	1.217,7	–	–	–	–	1.217,7
Finanzmittel	AC	657,1	657,1	–	–	–	–	657,1
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	5.918,0	5.918,0	–	–	–	–	5.925,0
	FVTPL	0,8	–	–	0,8	–	–	0,8
Verbindlichkeiten aus Finance Lease[2]	n.a.[4]	99,1	–	–	–	99,1	–	103,2
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	99,4	99,4	–	–	–	–	99,4
	n.a.[4]	65,9	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[3]	FLAC	1,7	1,7	–	–	–	–	1,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	2,4	–	–	2,4	–	–	2,4
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[4]	70,1	–	70,1	–	–	–	70,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.774,1	1.774,1	–	–	–	–	1.774,1
Vertragsverbindlichkeiten	n.a.[4]	260,3	–	–	–	–	260,3	–
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		2.102,5	2.102,5	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		9,8	–	–	9,8	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		7.793,2	7.793,2	–	–	–	–	–

1 Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.
2 Teil der Finanzschulden
3 Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
4 n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2019

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2019 Gesamt	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9: Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	Wertansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	248,7	248,7	–	–	–	–	248,7
	n.a.[3]	113,4	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	8,5	–	–	8,5	–	–	8,5
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	27,3	–	–	27,3	–	–	27,3
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[3]	14,8	–	14,8	–	–	–	14,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.239,8	1.239,8	–	–	–	–	1.239,8
Finanzmittel	AC	511,6	511,6	–	–	–	–	511,6
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	5.203,2	5.203,2	–	–	–	–	5.277,2
	FVTPL	0,6	–	–	0,6	–	–	0,6
Leasingverbindlichkeiten	n.a.[3]	1.193,4	–	–	–	1.193,4	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	104,0	104,0	–	–	–	–	104,0
	n.a.[3]	26,4	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[2]	FLAC	1,6	1,6	–	–	–	–	1,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	8,0	–	–	8,0	–	–	8,0
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[3]	26,4	–	26,4	–	–	–	26,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.779,4	1.779,4	–	–	–	–	1.779,4
Vertragsverbindlichkeiten	n.a.[3]	372,9	–	–	–	–	372,9	–
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		2.000,0	2.000,0	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		44,4	–	–	44,4	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		7.088,3	7.088,3	–	–	–	–	–

1 Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.
2 Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
3 n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Eine Erläuterung der einzelnen Stufen 1 bis 3 der Fair-Value-Hierarchie befindet sich im Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ des Konzernanhangs. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen 1 bis 3 gegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bemessenen Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Neben den beizulegenden Zeitwerten der nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert zu bilanzierenden Finanzinstrumente enthält die Darstellung auch Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden beizulegenden Zeitwert besitzen.

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	31.12.2018			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	2,2	0,7	–	2,9
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[3]	–	4,4	–	4,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	3,7	–	3,7
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[3]	–	70,1	–	70,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	2,4	–	2,4
Finanzschulden	FVTPL	–	–	0,8	0,8
Finanzschulden	FLAC	909,2	5.015,8	–	5.925,0
Verbindlichkeiten aus Finance Lease[1]	n.a.[3]	–	103,2	–	103,2
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[2]	FLAC	–	–	1,8	1,8

[1] Teil der Finanzschulden
[2] Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
[3] n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	**31.12.2019**			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	1,9	6,6	–	8,5
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[2]	–	14,8	–	14,8
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	27,3	–	27,3
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[2]	–	26,4	–	26,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	8,0	–	8,0
Finanzschulden	FVTPL	–	–	0,6	0,6
Finanzschulden	FLAC	472,8	4.804,4	–	5.277,2
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[1]	FLAC	–	–	1,8	1,8

[1] Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
[2] n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

	31.12.2019			31.12.2018		
Mio. EUR	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	**Netto-ergebnis**	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	**Netto-ergebnis**
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	5,1	–18,2	–13,1	–0,2	–70,0	–70,2
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	–312,7	16,5	–296,2	–327,1	72,3	–254,8
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	17,4	0,2	17,7	–3,3	10,4	7,1
Gesamt	**–290,2**	**–1,5**	**–291,7**	**–330,6**	**12,7**	**–317,9**

Neben den Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Vorrangiges strategisches Ziel der Hapag-Lloyd Gruppe ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge, den operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie dem Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Rendite auf das investierte Kapital. Mittelfristig wird angestrebt über einen Wirtschaftszyklus eine Rendite auf das investierte Kapital zu erwirtschaften, die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten der Gruppe (Weighted Average Cost of Capital [WACC]) entspricht. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns sowie Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2019 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

(28) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt wurden im Berichtsjahr 2019 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 9,7 Mio. EUR (Vorjahr: 10,6 Mio. EUR) gewährt. Insgesamt hat der Konzern im Berichtsjahr Beihilfen und Zuschüsse in Höhe von 10,4 Mio. EUR (Vorjahr: 11,2 Mio. EUR) erhalten, die erfolgswirksam von den Personalaufwendungen abgezogen wurden.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Programm (MSP). Im Geschäftsjahr 2019 betrug die staatliche Zuwendung 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: 25,0 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

(29) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

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

Zum 31. Dezember 2019 bestanden keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

(30) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten. Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren werden gebildet, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und deren Höhe verlässlich bestimmt werden kann. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, zu Zahlungsverpflichtungen führen, die am 31. Dezember 2019 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungsverpflichtungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 10,2 Mio. USD (9,1 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (z. B. Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (z. B. im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 48,5 Mio. EUR (Vorjahr angepasst: 40,7 Mio. EUR).

(31) Leasing

Leasingnehmer

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet Containerschiffe, Container, Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Fahrzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Verpflichtungen aus diesen Verträgen wurden im Wesentlichen bis zum 31. Dezember 2018 als Operating-Lease-Verträge klassifiziert. Des Weiteren leaste Hapag-Lloyd bis zum Ende des Berichtsjahres 2018 Containerschiffe und Container im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen. Die ehemaligen Finance-Lease-Verträge werden seit dem 1. Januar 2019 zusammen mit den ehemaligen Operating-Lease-Verträgen nach IFRS 16 bilanziert. Für weiterführende Angaben wird an dieser Stelle auf Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften“ verwiesen.

Die Charterverträge für Containerschiffe werden fast ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h. der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten die laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charterraten erstattet werden. Nicht-Leasingkomponenten, die in der Preisgestaltung der Charterraten enthalten sind, sind nicht Teil der Leasingverbindlichkeit. Diese Kosten werden entsprechend ihres zeitlichen Anfalls in der (Konzern-) Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein Teil der Charterverträge enthält Verlängerungsoptionen, die es Hapag-Lloyd ermöglichen, flexibel auf Veränderungen am Markt zu reagieren und die Nutzung der Containerschiffe zu sichern. Bei Ausübung der Verlängerungsoptionen würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 0,5 Mrd. EUR entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Die Mietverträge für Container sind unterschiedlich ausgestaltet. Bei einer Vielzahl der Verträge bestehen beidseitige Kündigungsrechte. Die Kündigungsrechte ermöglichen Hapag-Lloyd, flexibel und kurzfristig auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Bei Nichtausübung der Kündigungsrechte würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 0,1 Mrd. EUR pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Die Verträge für die Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sind ebenfalls unterschiedlich ausgestaltet. Bei einem Großteil der Verträge bestehen einseitige Kündigungsrechte. An dieser Stelle verweisen wir auf die weiterführenden Angaben in Abschnitt „Neue Rechnungslegungsvorschriften.

Die Leasingverträge der zuvor aufgeführten Vermögenswertklassen haben Laufzeiten zwischen 1 und 17 Jahren.

Bei Hapag-Lloyd bestehen Leasingverhältnisse für gemietete Containerschiffe, gemietete Büroräume, -flächen und Parkplätze, gemietete Fahrzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung, die eine Laufzeit von weniger als 12 Monaten haben. Für diese kurzfristigen Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte und keine Leasingverbindlichkeiten in der Konzern-Bilanz bilanziert. Darüber hinaus bestehen Leasingverhältnisse für sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung, bei denen der zugrundliegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Auch für die Leasingverhältnisse von geringem Wert werden keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten in der Konzern-Bilanz bilanziert.

Hapag-Lloyd schließt IT-Verträge und Verträge über immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 aus.

Die nachstehende Tabelle stellt die Entwicklung der Nutzungsrechte je Vermögenswertklasse im Geschäftsjahr 2019 dar:

Mio. EUR	Schiffe	Gemietete Container	Gemietete Bürogebäude, -flächen und -parkplätze	Gemietete Fahrzeuge	Sonstige Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Gesamt
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2019	**374,3**	**394,7**	**85,0**	**4,1**	**0,1**	**858,2**
Buchwert Finance Leases zum 1.1.2019	84,0	88,0	–	–	–	172,1
Angepasster Buchwert IFRS 16 Leases	**458,3**	**482,7**	**85,0**	**4,1**	**0,1**	**1.030,2**
Abschreibungen des Berichtsjahres	–241,5	–192,6	–22,9	–2,1	–	–459,2
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	429,3	159,5	22,0	1,9	–	612,8
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	–	–13,9	–0,8	–	–	–14,8
Umbuchungen	–81,2	–3,0	–0,8	–0,4	–	–85,4
Wechselkursdifferenzen	8,8	9,9	1,7	0,1	–	20,5
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2019	**573,8**	**442,5**	**84,3**	**3,7**	**0,0**	**1.104,3**

Die Nutzungsrechte für die aufgeführten Vermögenswertklassen werden unter dem Posten „Sachanlagen“ ausgewiesen.

Die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 sind in der Tabelle zu den Finanzschulden in Anmerkung (24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten dargestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen aus IFRS 16 Leasingverhältnissen auf die Gewinn- und Verlust-Rechnung im Geschäftsjahr 2019:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2019
Transportaufwendungen	9.707,0
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	297,0
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	0,2
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen	–
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.174,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	459,2
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	72,6

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2019 auf 0,9 Mrd. EUR.

Zum 31. Dezember 2019 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 98,6 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2018: 131,0 Mio. EUR). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der Nutzung eines praktischen Behelfs zum Erstanwendungszeitpunkt. Hierbei wurden zum Erstanwendungszeitpunkt alle Leasingverhältnisse mit einer Restlaufzeit von weniger als 12 Monaten als kurzfristige Leasingverhältnisse klassifiziert.

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung (32) Sonstige finanzielle Verpflichtungen verwiesen.

Für Angaben zu durchgeführten Sale-and-Leaseback-Transaktionen im Geschäftsjahr 2019 wird auf Anmerkung (24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten verwiesen.

Im Folgenden finden sich Vergleichsinformationen für Finance- und Operating-Lease-Verträge nach IAS 17 für das Geschäftsjahr 2018, bei denen Hapag-Lloyd Leasingnehmer und -geber war.

Leasingnehmer – Finance Lease

Bis zum 31. Dezember 2018 lagen im Hapag-Lloyd Konzern Finance-Lease-Verträge vor. Bei in diesem Zusammenhang geleasten Leasinggegenständen handelte es sich hauptsächlich um Schiffe und Container. Die Verträge hatten eine Laufzeit von bis zu neun Jahren. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit ist bei den Containern eine weitere Nutzung unter dieser Vertragskonstellation möglich. Die im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen bilanzierten Schiffe hatten zum 31. Dezember 2018 einen Nettobuchwert von insgesamt 84,0 Mio. EUR; die Container hatten einen Nettobuchwert von insgesamt 88,0 Mio. EUR.

Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen sowie deren Barwert stellten sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

	31.12.2018			
	Restlaufzeiten			
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mindestleasingzahlungen	113,5	44,5	67,8	1,2
Zinsanteil	–14,5	–5,9	–8,5	–0,1
Barwert	**99,0**	**38,6**	**59,3**	**1,1**

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 lagen keinerlei erwartete künftige Einnahmen aus unkündbaren Untermietverhältnissen sowie bedingte Mietzahlungen vor.

Leasingnehmer – Operating Lease

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 1.117,3 Mio. EUR aufwandswirksam erfasst. Es wurden in 2018 keine bedingten Mietzahlungen aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen setzte sich im Geschäftsjahr 2018 wie folgt zusammen:

	31.12.2018			
	Restlaufzeiten			
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	813,8	394,6	412,8	6,4
Verwaltungsgebäude	100,3	23,7	49,2	27,4
Sonstiges	188,8	68,8	119,8	0,2
Gesamt	**1.102,9**	**487,1**	**581,8**	**34,0**

Zum 31. Dezember 2018 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 0,2 Mio. EUR.

Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in sehr geringem Umfang als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen auf. Im Geschäftsjahr 2019 wurde ein im Eigentum befindliches Containerschiff im Rahmen eines Operating-Lease-Vertrags kurzfristig vermietet.

(32) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2019 betrafen Bestellobligos

- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 33,3 Mio. EUR,
- für Investitionen in Container in Höhe von 34,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 13,2 Mio. EUR,
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 5,2 Mio. EUR,
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulfur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 2,6 Mio. EUR,
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 3,6 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben, belaufen sich zum Stichtag auf insgesamt 129,5 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2018 betrafen Bestellobligo für Investitionen in Container in Höhe von 33,4 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 11,2 Mio. EUR.

(33) Anteilbasierte Vergütung

Vorstandsmitglieder

Im Zuge des Börsengangs der Gesellschaft wurde eine langfristige variable Vergütung für die Vorstandsmitglieder eingeführt, die auf virtuellen Aktien basiert. Im Rahmen des Long Term Incentive Plans „LTIP“ wird jedem Vorstandsmitglied am Anfang eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro zugeteilt (Zuteilungsbetrag), dem die Leistung des laufenden sowie der drei folgenden Geschäftsjahre gegenübersteht (Leistungszeitraum).

Dieser Zuteilungsbetrag wird auf Basis des durchschnittlichen Aktienkurses der Hapag-Lloyd AG der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Für die zweite Tranche nach dem Börsengang, die am 4. Januar 2016 gewährt wurde, ergab sich eine abweichende Ermittlung des für die Zuteilung maßgeblichen Aktienkurses. Dieser Aktienkurs wurde auf Basis des Durchschnitts der 60 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgten, berechnet.

Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt.

Der Anspruch aus dem langfristigen Anreizprogramm entsteht ratierlich mit Ablauf des Leistungszeitraums. Nach Ablauf des Leistungszeitraums werden die Retention Share Units automatisch unverfallbar und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der Performance Share Units ist von einem Zielerreichungsgrad (Performance-Faktor) abhängig. Dieser ergibt sich aus dem Vergleich der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie (Total Shareholder Return – TSR) im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über die Dauer des vierjährigen Leistungszeitraums. Die Anzahl der Performance Share Units kann dabei nach Ablauf des Leistungszeitraums gemessen an einem Performance-Faktor maximal das 1,5-fache und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums und nach Bestimmung der Performance Share Units gelangt der LTIP automatisch zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Retention- und Performance-Aktien mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende des Leistungszeitraums.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten individuell vereinbarten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt.

Im Falle einer Beendigung der Vorstandstätigkeit verkürzt sich der Leistungszeitraum auf das Ende des Dienstverhältnisses, soweit der Dienstvertrag nicht aus einem wichtigen vom Vorstandsmitglied zu vertretenden Grund oder ohne wichtigen Grund vom Vorstandsmitglied gekündigt wird. In letzterem Fall verfallen sämtliche Ansprüche aus dem Long Term Incentive Plan.

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

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Zuteilungsbetrags. Im Geschäftsjahr wurden 86.800 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 72.744 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR (Vorjahr: 2,5 Mio. EUR) gewährt. Zum 31. Dezember 2019 bestehen 312.988 virtuelle Aktien (Vorjahr: 415.836 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 21,6 Mio. EUR (Vorjahr: 12,4 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 4,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,7 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder erfasst. Die Höhe der Rückstellung für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder beträgt zum 31. Dezember 2019 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 7,0 Mio. EUR).

Obere Management-Ebene

Die Mitglieder der oberen Management-Ebenen erhalten ebenfalls eine langfristige variable Vergütung, die auf virtuellen Aktien basiert. Im Rahmen dieses Long Term Incentive Plans „LTIP“ wird jedem Planteilnehmer am 1. Januar eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro gewährt (Gewährungswert).

Dieser Gewährungswert wird auf Basis des durchschnittlichen Aktienkurses der Hapag-Lloyd AG der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Die virtuellen Aktien stehen grundsätzlich unter einer dreijährigen Sperrfrist, welche am 1. Januar des jeweiligen Kalenderjahres beginnt, in welchem die virtuellen Aktien gewährt werden, und am 31. Dezember des darauffolgenden 3. Jahres endet (Sperrfrist).

Nach Ablauf der Sperrfrist werden die virtuellen Aktien automatisch unverfallbar und der LTIP gelangt zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem sie mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende der Sperrfrist.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an den jeweiligen Planteilnehmer am 31. März des auf das Ende der Sperrfrist folgenden Jahres ausgezahlt. Dabei beträgt der maximale Auszahlungsbetrag das 1,5-fache des Gewährungswerts.

Im Falle eines vorzeitigen Ausscheidens verkürzt sich die Sperrfrist auf das Ende des Arbeitsverhältnisses und die bis zu diesem Zeitpunkt gewährten virtuellen Aktien werden mit dem Ende der verkürzten Sperrfrist unverfallbar. Endet die verkürzte Sperrfrist unterjährig, gelten die im Jahr der Beendigung gewährten virtuellen Aktien pro rata temporis als unverfallbar, der Auszahlungsbetrag wird entsprechend pro rata temporis gekürzt. Endet das Arbeitsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung der Gesellschaft, verfallen sämtliche virtuellen Aktien, bei denen die Sperrfrist noch nicht abgelaufen ist.

Werden während der Laufzeit des LTIP Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Planmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Des Weiteren gelten diesbezüglich die gleichen Regelungen wie oben im Abschnitt zum LTIP der Mitglieder des Vorstands erläutert.

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Gewährungswerts. Im Geschäftsjahr wurden 149.653 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 139.229 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 4,5 Mio. EUR (Vorjahr: 4,7 Mio. EUR) gewährt. Zum 31. Dezember 2019 bestehen 275.016 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 134.418 Stück) Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 19,0 Mio. EUR (Vorjahr: 4,0 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 9,0 Mio. EUR (Vorjahr: 4,0 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierte Vergütung der oberen Management-Ebene erfasst. Die Höhe der Rückstellung für die anteilsbasierte Vergütung der oberen Management-Ebene beträgt zum 31. Dezember 2019 12,6 Mio. EUR (Vorjahr: 3,9 Mio. EUR).

(34) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd AG sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch:

- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg

(35) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2019 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

	1.1.–31.12.2019		1.1.–31.12.2018	
Mio. EUR	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	3,5	2,1	3,4	2,2
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,0	0,0	0,1	0,0
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,0	–	0,0	0,0
Honorar für sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	**3,5**	**2,1**	**3,5**	**2,2**

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragserweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen. Zudem erfolgten prüfungsintegrierte Tätigkeiten im Zusammenhang mit prüferischen Durchsichten von Zwischenabschlüssen und Leistungen im Zusammenhang mit einem Enforcement-Verfahren.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants sowie EMIR-Prüfungen gemäß § 20 WpHG a.F. bzw. § 32 WpHG n.F.

Die sonstigen Leistungen betreffen qualitätssichernde Unterstützungsleistungen.

(36) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd AG in Ausübung ihrer normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Im Geschäftsjahr 2019 erhöhte die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV) ihren Anteil an Hapag-Lloyd von 25,8 % auf 27,8 % und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) ihren Anteil von 25,0 % auf insgesamt 29,6 %. Darüber hinaus blieb die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd nahezu unverändert. Zum 31. Dezember 2019 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnender Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 71 % des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit Kühne und der CSAV und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen berichtet. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd mit Kühne und CSAV sowie deren nahestehenden Unternehmen im Wesentlichen Rechtsgeschäfte im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit durchgeführt. Diese umfassen insbesondere Terminal- und Transportdienstleistungen. Die Vereinbarung von Leistung und Gegenleistung erfolgte zu marktüblichen Bedingungen.

Hinsichtlich der HGV und ihrer Gesellschafterin Freie und Hansestadt Hamburg sowie deren Konzerngesellschaften wendet der Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Hafen- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

Stimmrechtsanteile

in %	2019	2018
Kühne Holding AG / Kühne Maritime GmbH	29,6	25,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	27,8	25,8
Qatar Holding Germany GmbH	14,5	14,5
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	4,0	10,6
Gesamt	**100,0**	**100,0**

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
Mio. EUR	1.1.–31.12. 2019	1.1.–31.12. 2018	1.1.–31.12. 2019	1.1.–31.12. 2018
Gesellschafter	537,5	461,4	93,6	68,9
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	–	0,7
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	8,3	7,2	260,2	206,9
Gesamt	**545,8**	**468,6**	**353,8**	**276,5**

	Forderungen		Verbindlichkeiten	
Mio. EUR	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Gesellschafter	45,0	40,9	9,4	10,1
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,2	0,3
Assozierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternhemen	–	0,6	30,6	33,1
Gesamt	**45,0**	**41,5**	**40,2**	**43,5**

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (545,8 Mio. EUR; Vorjahr: 468,6 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 353,0 Mio. EUR (Vorjahr: 275,9 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen sowie mit 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG. Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

	Vorstand		Aufsichtsrat	
Mio. EUR	**2019**	2018	**2019**	2018
Kurzfristig fällige Leistungen	4,8	4,3	1,9	1,6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,3	0,4	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	4,2	3,7	–	–
Gesamt	**9,3**	**8,6**	**1,9**	**1,6**

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2019 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zur Gesamtvergütung nach §315e HGB

	Vorstand		Aufsichtsrat	
Mio. EUR	**2019**	2018	**2019**	2018
aktive Organmitglieder	7,4	6,8	1,3	1,1
ehemalige Organmitglieder	0,9	1,1	–	–
Gesamt	**8,3**	**7,9**	**1,3**	**1,1**

Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 86.800 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung zugeteilt (Vorjahr: 72.744 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR).

Zum 31. Dezember 2019 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 30,4 Mio. EUR (Vorjahr: 24,5 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

(37) Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat im Juni 2019 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapaglloyd.com in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ https://www.hapaglloyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html dauerhaft zugänglich gemacht worden.

(38) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Transaktionen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag Lloyd-Konzerns hatten.

(39) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanetil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Norduropa			
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Asnieres sur Seine	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00
UASAC (RUS) LLC	St. Petersburg	RUB	100,00
Süduropa			
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00[5]
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Mailand	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valetta	USD	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Denizcilik Nakliyat) A.S.	Istanbul	TRY	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E	Alexandria	EGP	49,00[1]
Asien			
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNV	100,00
Hapag-Lloyd (Cambodia) Co., Ltd.	Phnom Penh	KHR	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanetil in %
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapur	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh Stadt	VND	100,00
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	74,97
UASC Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte Ltd.	Singapur	USD	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Hong Kong) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh Stadt	VND	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
United Arab Shipping Company (Shanghai) Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Mittlerer Osten			
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	AED	49,00[1]
Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Business Services LLP	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	65,00
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00
Hapag- Lloyd (Jordan) Private Limited Company (ehemals United Arab Shipping Agencies Company Private Shareholding Company)	Amman	JOD	50,00
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00[1]
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd.	Karachi	PKR	100,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	QAR	49,00
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd.	Jeddah	SAR	60,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait (K.S.C.C.)	Kuwait Stadt	KWD	49,00[1]
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00[2]
United Arab Shipping Agencies Co. LLC	Dubai	USD	49,00[1]
United Arab Shipping Agency Co. (India) Pvt. Ltd.	Chembur	INR	100,00
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Baghdad	IQD	100,00
United Arab Shipping Company Services DMCCO	Dubai	AED	100,00
Nordamerika			
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00
Lateinamerika			
Agencias Grupo CSAV Mexico S.A. de C.V.	Mexiko Stadt	MXN	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanetil in %
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00
CSAV Ships S.A.	Panama Stadt	USD	100,00
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Bolivia S.R.L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogota	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	CRC	100,00
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	USD	45,00
Hapag-Lloyd Guatemala, S.A.	Guatemala Stadt	GTQ	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexiko Stadt	MXN	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	PEN	60,00
Hapag-Lloyd Quality Service Center Bogotá S.A.S.	Bogota	COP	100,00
Hapag-Lloyd Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada	São Paulo	BRL	100,00
Norasia Alya S.A.	Panama Stadt	USD	100,00
Rahue Investment Co. S.A.	Panama Stadt	USD	100,00
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexiko Stadt	MXN	100,00
Sonstige			
Afif Ltd.	Majuro	USD	100,00
Ain Esnan Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Al Dahna Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Al Dhail Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jasrah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jmeliyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jowf Ltd.	Valetta	USD	100,00
Al Madinah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Mashrab Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Murabba Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Muraykh Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Al Mutanabbi Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Nasriyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nefud Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Al Oyun Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Qibla Ltd.	Valetta	USD	100,00
Al Rawdah Ltd.	Majuro	EUR	100,00
Al Riffa Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Al Wakrah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Zubara Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Alula Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Barzan Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Busaiteen	George Town	USD	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanetil in %
Dhat Al Salasil Ltd.	George Town	USD	100,00
Hira Ltd.	George Town	USD	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Jebel Ali Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Linah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Manamah Ltd.	George Town	USD	100,00
Onayzah Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Qurtuba Ltd.	George Town	USD	100,00
Sajid Ltd.	Majuro	USD	100,00
Salahuddin Ltd.	Majuro	USD	100,00
Ship Management (No. 1) Ltd.	Dubai	USD	99,80
Ship Management (No. 2) Ltd.	Dubai	USD	99,80
Tayma Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Tihama Ltd.	Valetta	EUR	100,00
UASC Ships (No. 1) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 3) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 4) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 5) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 6) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 7) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 8) Ltd.	Dubai	USD	100,00
Umm Qarn Ltd.	Majuro	USD	100,00
Umm Salal Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Gemeinschaftunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	San Isidro	USD	47,93[6]
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Djibouti Container Services FZCO	Djibouti	DJF	19,06[3]
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen			
Ash-Shahaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH	Hamburg	EUR	100,00
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container Ltd.	Barking	EUR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanetil in %
Hapag-Lloyd Quality Service Center Mauritius	Port Louis	MUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Malik Al Ashtar Ltd.	Valetta	EUR	100,00
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama Stadt	USD	100,00
Maule Shipping Co. S.A.	Panama Stadt	USD	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00
Southern Shipmanagement Chile Ltda.	Valparaíso	USD	100,00
Southern Shipmanagement Co. S.A.	Panama Stadt	USD	100,00
UASAC Groupement France G.I.E.	Marseille	EUR	100,00
UASC Services (India) Pvt. Ltd. i.L.	Chembur	INR	99,99[4]
UASAC Uruguay (S.A.)	Montevideo	UYU	60,00
United Arab Shipping Agency Co. (Polska) Sp.z.o.o. i. L.	Warschau	PLN	100,00
United Arab Shipping Agency Company (CEE) Kft.	Budapest	EUR	100,00

1 Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
2 Weitere 5.64 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
3 Weitere 2.19 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
4 Weitere 0.01 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
5 Weitere 16.00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
6 Weitere 2.07 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 10. März 2020

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

Joachim Schlotfeldt

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

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

Hamburg, 10. März 2020

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

Joachim Schlotfeldt

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften, und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Ertrags- und Aufwandsrealisierung“ sowie „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – (1) Umsatzerlöse“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd nach Maßgabe des Transportfortschritts am Abschlussstichtag erfasst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen je Schiffsreise. Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse sichergestellt werden soll, beurteilt. Die von Hapag-Lloyd angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Umsatzrealisierung haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 15 gewürdigt. Außerdem haben wir beurteilt, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und die rechnerische Richtigkeit des Modells beurteilt.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

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

Vollständigkeit, Richtigkeit sowie Bewertung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten nach dem neuen Rechnungslegungsstandards „IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ in Bezug auf Schiffe und Container

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

„IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ ist von Hapag-Lloyd für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwenden. Der neue Standard führt für Leasingnehmer ein einheitliches Rechnungslegungsmodell ein, wonach grundsätzlich sämtliche Leasingverhältnisse in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Ein Leasingnehmer aktiviert ein Nutzungsrecht (right-of-use asset), das sein Recht auf die Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswertes darstellt, und passiviert eine Schuld aus dem Leasingverhältnis für die Verpflichtung zur Zahlung künftiger Leasingraten.

Aus der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsstandards „IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ ergaben sich wesentliche Auswirkungen auf die Eröffnungsbilanzwerte des Geschäftsjahres und deren Fortschreibung zum Bilanzstichtag. Zum 31. Dezember 2019 werden im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG Nutzungsrechte in Höhe von EUR 1.031 Mio. sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von EUR 1.193 Mio. ausgewiesen. Der Anteil der Nutzungsrechte bzw. Leasingverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beläuft sich auf insgesamt 6 % bzw. 7 % und hat somit einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns.

Die Bestimmung der Leasinglaufzeit, der Höhe der Leasingzahlungen und des als Diskontierungszins verwendeten Grenzfremdkapitalzinssatzes können ermessensbehaftet sein und auf Schätzungen beruhen. Zudem erfordern die Ermittlung des Erstanwendungseffekts des IFRS 16 sowie die standardkonforme Fortschreibung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte die Erfassung umfangreicher Daten aus den Leasingverträgen. Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass die Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte nicht vollständig in der Bilanz erfasst wurden. Zudem besteht das Risiko, dass die Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte nicht in der richtigen Höhe erfasst und bewertet sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

In einem ersten Schritt haben wir uns ein Verständnis über den Prozess zur Implementierung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern verschafft. Im Anschluss daran haben wir das Fachkonzept und die Bilanzierungsanweisungen, die der Implementierung zugrunde liegen, im Hinblick auf Vollständigkeit und Konformität mit IFRS 16 analysiert.

Im Rahmen kontrollbasierter Prüfungshandlungen haben wir die Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit von Kontrollen beurteilt, die Hapag-Lloyd zur Sicherstellung der vollständigen und richtigen Ermittlung der Daten zur Bewertung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte eingerichtet hat. Soweit zur Ermittlung und Zusammenführung der relevanten Daten IT-Verarbeitungssysteme zum Einsatz kamen, haben wir die Wirksamkeit der Regelungen und Verfahrensweisen, die sich auf die relevanten IT-Anwendungen beziehen und die Wirksamkeit von Anwendungskontrollen unterstützen, unter Einbindung unserer IT-Spezialisten getestet.

Im Rahmen unserer Einzelfallprüfungen von Leasingverträgen haben wir anhand der Vertragsunterlagen teilweise auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben und teilweise anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente geprüft, ob die relevanten Daten richtig und vollständig ermittelt wurden. Sofern Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der Leasinglaufzeit getroffen wurden, haben wir diese daraufhin überprüft, ob die zugrunde liegenden Annahmen vor dem Hintergrund der Marktverhältnisse und Risiken in der Branche nachvollziehbar und konsistent zu anderen getroffenen Annahmen im Abschluss sind.

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir die den Grenzfremdkapitalzinssätzen zugrunde liegenden Annahmen und Parameter mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zudem haben wir das Berechnungsmodell für den Zinssatz auf Angemessenheit gewürdigt.

Den von Hapag-Lloyd ermittelten Wertansatz der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte haben wir teilweise auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben und teilweise anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente rechnerisch nachvollzogen.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Hapag-Lloyd hat geeignete Verfahren zur Erfassung von Leasingverträgen für Zwecke des IFRS 16 eingerichtet. Die der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte zugrunde liegenden Annahmen und Parameter sind insgesamt angemessen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und
- den uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung zu stellenden gesonderten nichtfinanziellen Bericht, auf den im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

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

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

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO
Wir wurden von der Hauptversammlung am 12. Juni 2019 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 5. August 2019 vom Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Konzernabschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, als kapitalmarktorientiertes Unternehmen tätig.

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

VERANTWORTLICHE WIRTSCHAFTSPRÜFERIN

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

Hamburg, den 11. März 2020

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Madsen	Dr. Röhricht
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

FINANZKALENDER

15. MAI 2020
Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2020

5. JUNI 2020
Ordentliche Jahreshauptversammlung

14. AUGUST 2020
Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2020

13. NOVEMBER 2020
Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2020

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations
Telefon: +49 40 3001 – 2896
E-Mail: ir@hlag.com

Konzernkommunikation
Telefon: +49 40 3001 – 2529
E-Mail: presse@hlag.com

Konzept und Layout
Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group, Hamburg
www.silvestergroup.com

© Hapag-Lloyd Corporate Communications 03/2020

www.hapag-lloyd.com