

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd



WORLDWIDE EXPRESS

KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.–31.12.	1.1.–31.12.	Veränderung
OPERATIVE KENNZAHLEN		2013	2012	absolut
Schiffe ¹⁾ insgesamt, davon:		151	144	+7
eigene Schiffe ¹⁾		57	59	-2
geleaste Schiffe ¹⁾		7	7	0
gecharterte Schiffe ¹⁾		87	78	+9
Kapazität der Schiffe ¹⁾ insgesamt	TTEU	729	670	+59
Container ¹⁾ insgesamt	TTEU	1.072	1.047	+25
Bunkerpreis (Jahresdurchschnitt)	USD/t	613	660	-47
Frachtrate (Jahresdurchschnitt)	USD/TEU	1.482	1.581	-99
Transportmenge	TTEU	5.496	5.255	+241
Umsatzerlöse	Mio. EUR	6.567	6.844	-277
Transportaufwendungen	Mio. EUR	5.773	6.182	-409
EBITDA	Mio. EUR	389	335	+54
EBIT	Mio. EUR	64	3	+61
EBIT bereinigt	Mio. EUR	67	26	+41
Konzernjahresüberschuss	Mio. EUR	-97	-128	+31
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	67	133	-66
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	741	790	-49
RENDITEKENNZAHLEN				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	5,9	4,9	+1,0 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	1,0	0,0	+1,0 ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	1,0	0,4	+0,6 ppt
BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.950	6.851	+99
Eigenkapital	Mio. EUR	2.915	3.114	-229
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	41,9	45,5	-3,6 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	4.035	3.737	+298
FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER				
Finanzschulden	Mio. EUR	2.935	2.372	+563
Liquide Mittel	Mio. EUR	465	561	-96
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	2.470	1.811	+659
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	84,7	58,2	+26,5 ppt
Anlagendeckungsgrad I (Eigenkapital/Anlagevermögen)	%	52,1	57,4	-5,3 ppt
Anlagendeckungsgrad II ((EK + lfr. Schulden)/Anlagevermögen)	%	99,6	99,7	-0,1 ppt
Liquiditätsgrad I (liqu. Mittel/kfr. Schulden)	%	33,7	39,1	-5,4 ppt
MITARBEITERANZAHL ZUM 31. DEZEMBER				
Mitarbeiter auf See		1.339	1.339	0
Mitarbeiter an Land		5.662	5.611	+51
Hapag-Lloyd insgesamt		7.001	6.950	+51

1) Stichtag 31.12.

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

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes befindet sich Hapag-Lloyd in Gesprächen mit der chilenischen Reederei Compania Sud Americana de Vapores (CSAV) über einen möglichen Zusammenschluss des Containergeschäftes. Am 22. Januar 2014 wurde von beiden Unternehmen eine entsprechende Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) unterzeichnet. Nach dem Abschluss einer Due-Diligence-Prüfung könnte ein bindender Vertrag stehen.

Der vorliegende Bericht wurde im März 2014 veröffentlicht.

GESCHÄFTSBERICHT 2013

HAPAG-LLOYD AG

Inhalt

VORWORT DES VORSTANDES	7	
BERICHT DES AUFSICHTSRATES	10	
HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT	14	
KURS HAMBURG	18	
KONZERNLAGEBERICHT	48	
KONZERNABSCHLUSS	110	
BESTÄTIGUNGSVERMERK	206	5
CORPORATE GOVERNANCE	208	
FINANZKALENDER	218	
IMPRESSUM	218	



SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

2013 hat der anhaltend scharfe Wettbewerb über die Frachtraten die Linienschifffahrt erneut stark belastet, obwohl die Raten im Januar noch über dem Niveau des Vorjahres lagen. Dabei waren die Raten im vergangenen Jahr in allen Fahrtgebieten gleichermaßen vom aggressiven Wettbewerb betroffen und entsprechend unter Druck. Bereits ab dem zweiten Quartal konnten Ratenerhöhungen nicht mehr nachhaltig im Markt durchgesetzt werden. Trotz teils guter Auslastung der Kapazitäten fiel die wichtige Peak Season wie im Vorjahr erneut aus. Sie lässt in der Linienschifffahrt normalerweise zwischen Juli und Oktober hohe Preisaufschläge zu, die für das Gesamtergebnis im Jahreszyklus unverzichtbar sind.

Ursächlich für den enttäuschenden Jahresverlauf war insbesondere, dass sich die allgemeinen Prognosen für das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern nicht erfüllt haben. Vor allem in den wichtigen BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China stagnierte das Wirtschaftswachstum oder war sogar leicht rückläufig. Belastend wirkte sich 2013 zudem der massive, lang anhaltende Haushaltsstreit in den USA und die damit einhergehende Verunsicherung der Märkte aus. Namhafte Prognose-Institute wie auch der Internationale Währungsfonds und die Weltbank mussten dadurch im Jahresverlauf ihre Wachstumserwartungen mehrfach nach unten revidieren.

Als einer von vielen Marktteilnehmern kann sich auch Hapag-Lloyd der allgemeinen Ratenentwicklung nicht entziehen. Die Geschäftsentwicklung blieb daher 2013 deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Trotz kontinuierlicher Versuche, die Transportpreise anzuheben, sank die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Vergleich zum Vorjahr um mehr als sechs Prozent auf ein Niveau von 1482 US-Dollar pro TEU. Dieses ist angesichts der anhaltend hohen Brennstoffkosten nicht auskömmlich und völlig unbefriedigend. Hapag-Lloyd hat umgehend gegengesteuert, um die negativen Auswirkungen auf das Ergebnis so gering wie möglich zu halten. 2013 wurden zusätzliche Kosteneinsparungsmaßnahmen aufgelegt und innerhalb weniger Monate erfolgreich umgesetzt. Insgesamt konnte gegenüber dem Vorjahr ein Volumen von 285 Mio. US-Dollar eingespart werden, was für positive Ergebniseffekte gesorgt hat. Zudem kann Hapag-Lloyd dank seiner globalen Ausrichtung und seines weltumspannenden Liniennetzwerks mit fast 100 Diensten Marktchancen überall auf der Welt wahrnehmen. Als weitere Maßnahme gegen den Ratendruck haben wir diese Marktchancen im vergangenen Jahr noch energischer genutzt, um unser Transportvolumen zu steigern. In der Folge wurden 2013 in allen Fahrtgebieten mehr Container transportiert als im Vorjahr – mit dem größten Zuwachs von neun Prozent im wichtigen Europa-Asien-Verkehr. Insgesamt haben wir so ein Wachstum des Transportvolumens von 4,6 Prozent auf rund 5,5 Mio. TEU erreicht. Damit hat Hapag-Lloyd nicht nur das weltweite Marktwachstum von 2,1 Prozent übertroffen, sondern auch einmal mehr seine Stärke im globalen Wettbewerb unter Beweis gestellt. Zugleich ist damit die Gesamttransportleistung zwischen 2010 und 2013 um mehr als elf Prozent gestiegen.



Gleichgerichtet mit dem Mengenwachstum hat sich in dieser Periode die Kapazität der eigenen Flotte entwickelt. Hapag-Lloyd verfügt derzeit über das niedrigste Orderbuch im Verhältnis zur bestehenden Flottenkapazität unter den zehn größten Linienreedereien.

Dank der schnell und konsequent umgesetzten Gegenmaßnahmen konnte Hapag-Lloyd 2013 trotz des äußerst widrigen Marktumfeldes das EBITDA im Vergleich zum Vorjahr sogar noch um 54,6 auf 389,1 Mio. Euro steigern. Zudem konnte Hapag-Lloyd als eine von wenigen Linienreedereien weltweit ein positives operatives Ergebnis in Höhe von 67,2 Mio. Euro erwirtschaften, auch dies eine deutliche Steigerung von 41 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahr. Damit haben wir unser Ziel eines positiven operativen Ergebnisses für das vergangene Jahr erreicht, wenn auch auf einem enttäuschenden und viel niedrigeren Niveau als geplant.

In der Linienschifffahrt ist es angesichts des anhaltenden intensiven Wettbewerbs und hoher Brennstoffkosten unverzichtbar, die Kostenseite fest im Griff zu behalten. Hapag-Lloyd wird auch in Zukunft in allen Bereichen konsequent weiter seine Kosten senken, wo immer dies möglich ist, um auch weiterhin zu den Kostenführern in der Linienschifffahrt zu gehören. Jüngstes Beispiel für die konsequente Fortsetzung dieses Weges ist das neue Fleet Support Center, das im vergangenen Jahr mit modernster Technik am Hamburger Konzernsitz etabliert wurde. Durch einen interdisziplinären Ansatz senkt es nochmals den Brennstoffverbrauch der gesamten Flotte – über die bestehenden technischen Maßnahmen hinaus. Ein Expertenteam überwacht und optimiert dafür von Hamburg aus den operationellen Betrieb aller rund 150 eigenen und gecharterten Hapag-Lloyd-Schiffe weltweit. Angesichts der nach wie vor hohen Bunkerverbrauchspreise von durchschnittlich 613 US-Dollar pro Tonne im vergangenen Jahr sind diese Bemühungen der wirkungsvollste Hebel dafür, unser Ergebnis angesichts einer nicht auskömmlichen Ratensituation zu entlasten. So hat Hapag-Lloyd bereits zwischen 2009 und 2013 den Bunkerverbrauch je Containerstellplatz auf seinen Schiffen durch verschiedene Maßnahmen um 30 Prozent gesenkt. Einen wichtigen Beitrag leisten diesbezüglich auch unsere effizienten neuen 13.200-TEU-Schiffe. Die letzten drei der insgesamt zehn geordneten Neubauten werden im März und April 2014 im Europa-Asien-Verkehr in Fahrt gehen, sodass Hapag-Lloyd in diesem Jahr von den deutlich geringeren Slot-Kosten voll profitieren wird. Nicht zuletzt haben

auch das tägliche Kostenbewusstsein und der herausragende Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit dazu beigetragen, dass Hapag-Lloyd wie in den vergangenen Jahren auch 2013 wieder ergebnisseitig zur Spitzengruppe unserer Industrie gehört hat. Dafür gebührt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern großer Dank und Anerkennung.

Um in einer kapitalintensiven Industrie wie der Linienschifffahrt wieder zu auskömmlichen Margen zurückzukehren, ist neben einer ausgeglichenen Angebots- und Nachfragesituation auch eine Branchenkonsolidierung wünschenswert und unverzichtbar. Ich habe immer betont, dass Hapag-Lloyd in diesem Konsolidierungsprozess eine aktive Rolle spielen möchte. Seit Ende 2013 führen wir vielversprechende Gespräche mit der chilenischen Linienreederei CSAV über eine Übernahme von deren Containergeschäft gegen Anteile an Hapag-Lloyd. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde bereits am 22. Januar 2014 unterzeichnet. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Geschäftsberichtes dauern die weiteren Verhandlungen sowie die Due Diligence an. Eine Übernahme des Containergeschäftes von CSAV würde Hapag-Lloyd von der sechst- zur viertgrößten Linienreederei der Welt machen und uns zur Spitzengruppe der drei größten Reedereien aufschließen lassen. Die Übernahme würde Hapag-Lloyd außerdem zu einem Marktführer in Südamerika machen, während wir in den volumenreichen Ost-West-Fahrtgebieten als Mitglied der G6 Alliance bereits Stärke zeigen.

Für positive Impulse auf der Nachfrageseite sorgen die konjunkturellen Aussichten, die laut Internationalem Währungsfonds für 2014 und 2015 wieder ein deutlicheres Wirtschaftswachstum mit spürbaren Effekten für das weltweite Containertransportaufkommen versprechen. So soll das Weltwirtschaftswachstum nach einem leichten Rückgang auf 3,0 Prozent im vergangenen Jahr in diesem und im nächsten Jahr wieder auf 3,7 und 3,9 Prozent ansteigen. Besonders verbessern soll sich vor allem auch wieder das Wirtschaftswachstum in den etablierten Volkswirtschaften mit 2,2 und 2,3 Prozent nach nur 1,3 Prozent in 2013. Das höhere Wirtschaftswachstum soll sich nach Einschätzung der Prognoseinstitute von 2014 an in einem wieder spürbar steigenden Ladungsvolumen in allen Fahrtgebieten niederschlagen. IHS Global Insight geht für 2014 von einer Verdopplung des weltweiten Mengenwachstums von zuvor 2,1 Prozent auf dann 4,4 Prozent aus. Zwischen 2015 und 2018 soll das globale Transportvolumen jährlich jeweils um mehr als fünf Prozent steigen. Hapag-Lloyd wird von diesem deutlichen Anziehen der Nachfrage überdurchschnittlich profitieren, insbesondere wenn neben dem Mengenwachstum zusätzlich auch die dringend benötigte nachhaltige Verbesserung der Ratensituation eintritt. Denn Hapag-Lloyd ist dank einer soliden Bilanzstruktur, seiner effizienten Systeme sowie der äußerst wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen strategisch und operationell bestens für die Zukunft aufgestellt.



Michael Behrendt

Vorsitzender des Vorstandes



BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr die ihm gemäß Gesetz sowie Satzung obliegenden und durch die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates konkretisierten Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten sowie überwacht.

Maßstab der Handlungen des Aufsichtsrates war dabei stets, die Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, zu wahren.

Arbeit des Aufsichtsrates

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

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2013 zu vier Sitzungen zusammen. Er hat sich durch den Vorstand in den Sitzungen mündlich und schriftlich berichten lassen. Alle Fragen des Aufsichtsrates beantwortete der Vorstand vollständig und umfassend. Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen regelmäßig schriftliche Berichte des Vorstandes. Zudem stand der Vorsitzende des Aufsichtsrates in regelmäßigem Austausch mit dem Vorsitzenden des Vorstandes. Die umgehende Information des Aufsichtsrates war damit jederzeit sichergestellt.

Am 19. März 2013 trat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG zu seiner ersten Sitzung im Berichtszeitraum zusammen. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte den Jahresabschluss, den Konzernabschluss sowie den Konzernlagebericht.

In seiner Sitzung am 12. Juni 2013 beschloss der Aufsichtsrat der Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses zu folgen und der Aufhebung des Dienstvertrages von Herrn Praestensgaard zuzustimmen. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage. Unter anderem diskutierte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand die intensive Wettbewerbssituation und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung. Des Weiteren stimmte der Aufsichtsrat der Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG mit rückwirkender Wirkung zum 1. Januar 2013 zu.

In der Sitzung am 24. September 2013 stellte der Aufsichtsrat frühzeitig die Weichen für Kontinuität in der Unternehmensführung der größten deutschen Linienreederei und bestellte Herrn Rolf Habben Jansen mit Wirkung ab dem 1. April 2014 zum Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG. Herr Habben Jansen wird am 1. Juli 2014 den Vorsitz des Vorstandes übernehmen. Des Weiteren bestellte der Aufsichtsrat Herrn Anthony James Firmin mit Wirkung ab dem 1. Juli 2014 zum Mitglied des Vorstandes. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäftsentwicklung und erörterte diese mit ihm. In Ergänzung zu dem am 13. September im Umlaufverfahren gefassten Beschluss bezüglich der Begebung einer neuen High-Yield-Unternehmensanleihe stimmte der Aufsichtsrat der Aufstockung dieser Anleihe zu. Die Emissionserlöse wurden für allgemeine Geschäftszwecke und für die teilweise Rückführung der in 2015 fälligen Anleihe verwendet.

In der Sitzung am 26. November 2013 erläuterte der Vorstand die aktuelle Geschäftslage unter dem Eindruck des nach wie vor ambitionierten Branchenumfeldes. Im Zentrum der Sitzung stand das Jahresbudget 2014 einschließlich der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung sowie der Vorscheurechnung für die Jahre 2015 bis 2018. Der Vorstand stellte das Budget ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte der Planung des Vorstandes zu. Zudem informierte der Vorstand im Dezember den Aufsichtsrat über die bevorstehenden Gespräche mit der chilenischen Reederei Compania Sud Americana de Vapores (CSAV) über einen möglichen Zusammenschluss des Containergeschäftes.

Arbeit der Ausschüsse des Aufsichtsrates

Der Präsidial- und Personalausschuss tagte 2013 fünfmal und befasste sich in seinen Sitzungen jeweils mit der Vorbereitung der taggleichen Sitzungen des Aufsichtsrates sowie bei Bedarf mit Vorstandsangelegenheiten.

Der Prüfungs- und Finanzausschuss trat im Geschäftsjahr sechsmal zusammen. In seiner ersten Sitzung am 31. Januar 2013 befasste er sich mit unterschiedlichen Szenarien zur Geschäftsentwicklung 2013.

In der Sitzung am 18. März 2013 standen die Jahresabschlussthemen im Mittelpunkt der Beratung. Zudem ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Vorstand verschiedene Geschäftsentwicklungsszenarien sowie mögliche Finanzierungsalternativen vorstellen und erörterte diese. In der Sitzung am 28. Mai 2013 standen die Darstellung des Wettbewerbsvergleichs durch den Vorstand sowie Kosteneinsparungsmaßnahmen im Vordergrund der Beratung. Neben der Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäfts- und Finanzlage sowie zu Finanzierungsthemen befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss in seiner Sitzung am 11. Juni 2013 mit der Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG, dem Rechnungslegungsprozess sowie der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems (IKS) und des Risikomanagementsystems. Ferner ließ sich der Ausschuss vom Vorstand einen Überblick zum Stand der Sicherungsgeschäfte im Hinblick auf Bunkerpreis- und Wechselkursrisiken geben. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit Beschlüssen zur Containerfinanzierung.

In der Sitzung am 23. September 2013 stand der Bericht des Vorstandes zur aktuellen Geschäftslage sowie zu den Finanzierungsthemen und -maßnahmen im Mittelpunkt der Beratung. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht des Compliance Officers sowie dem Bericht der Konzernrevision. Hierzu berichtete der Leiter Revision dem Ausschuss über die im vergangenen Jahr durchgeführten Prüfungshandlungen der Konzernrevision. In seiner Sitzung am 25. November 2013 befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit der Ergebnis-, Finanz- und Investitionsplanung für das Jahr 2014 und der Vorscheurechnung für die Jahre 2015 bis 2018. Der Vorstand erläuterte ausführlich die der Planung zugrunde liegenden Annahmen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Frachtraten sowie die Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dem vorgelegten Jahresbudget 2014 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zuzustimmen.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2013

Der Jahresabschluss und der Lagebericht sowie der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2013 sind durch den vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen dem Aufsichtsrat rechtzeitig vor. Die Unterlagen wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 25. März 2014 im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie des Vorstandes intensiv behandelt und erörtert.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 25. März 2014 dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung der Abschlussunterlagen festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse nebst Lageberichten. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns schloss sich der Aufsichtsrat an.

13

Dank

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

Hamburg, den 25. März 2014



Jürgen Weber

Vorsitzender des Aufsichtsrates

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

ANHALTENDER AUFWÄRTSTREND AN DEN AKTIENMÄRKTEN

Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken sorgte im Berichtszeitraum für neue historische Höchststände an den wichtigsten internationalen Börsen. Zum Jahresende 2013 sorgte vor allem der gelungene Kurswechsel der US-Notenbank mit einem nur langsamen Zurückfahren der sehr expansiven Geldpolitik für eine weiterhin freundliche Stimmung an den Wertpapiermärkten. Die langsam voranschreitende Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Situation in Europa sorgte ebenfalls für Auftrieb der Aktienkurse. Lediglich das deutlich unter den ursprünglichen Prognosen liegende Wirtschaftswachstum in China belastete temporär den Aufwärtstrend an den Börsen.

14

Entwicklung der wichtigsten Indizes

Indizes	31.12. 2013*	31.12. 2012*	31.12. 2011*	Höchst-/ Tiefststand 2013	Verände- rung 2013 vs. 2012
Dow Jones Industrial	16.577	13.104	12.217	16.577 / 13.104	+26,6 %
MSCI World	1.661	1.339	1.182	1.661 / 1.339	+24,1 %
EuroStoxx 50	3.109	2.636	2.316	3.111 / 2.512	+17,9 %
DAX Index	9.552	7.612	5.898	9.589 / 7.460	+25,5 %
Nikkei 225	16.291	10.395	8.455	16.291 / 10.395	+56,7 %

Quelle: Bloomberg; *Kurse 31.12. oder letzter Handelstag

Aufgrund des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten, insbesondere in dem Fahrtgebiet Fernost, und der weiterhin schwachen Ertragszahlen der meisten Containerreedereien verzeichneten die Aktien der börsennotierten Containerliner in 2013 eine unterdurchschnittliche Kursentwicklung.

Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert (Januar 2011 – Dezember 2013)



Quelle: Bloomberg

15

HOHE ANLAGEBEREITSCHAFT BEI UNTERNEHMENSANLEIHEN

Unvermindert reges Interesse der institutionellen und privaten Anleger bestand – trotz des zwischenzeitlich verschärften Etatstreits in den USA – für hoch verzinsliche Unternehmensanleihen. Nach einer Auswertung der Investmentbank Société Générale belief sich das Volumen der in Europa begebenen High-Yield-Unternehmensanleihen in 2013 auf 86,2 Mrd. Euro, nachdem Unternehmen im Vorjahr Anleihen in einem Volumen von 57,8 Mrd. Euro emittierten.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Am 20. September 2013 hat Hapag-Lloyd eine weitere Unternehmensanleihe begeben. Bei institutionellen Anlegern wurde eine Anleihe mit einem Volumen von 250 Mio. Euro platziert. Die Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren hat einen Kupon von 7,75 Prozent p. a. und war mehrfach überzeichnet. Der Ausgabekurs lag bei 100,00 Prozent. Wie die im Oktober 2010 begebenen Anleihen ist auch die neue Unternehmensanleihe an der Luxemburger Börse gelistet. Am 9. Oktober wurde diese in 2018 fällig werdende EUR-Anleihe um weitere 150 Mio. Euro zu einem Ausgabekurs von 101,75 Prozent aufgestockt. Das ausstehende Volumen der EUR-Anleihe 2015 wurde in einem mehrstufigen Rückkaufangebot bis zum 9. November 2013 um 200 Mio. Euro auf 280 Mio. Euro reduziert.

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. Dezember 2013 mit 104,77 Prozent (EUR-Anleihe 2015) und 104,04 Prozent (EUR-Anleihe 2018) bzw. 105,63 Prozent (USD-Anleihe 2017).

16

Stammdaten Anleihen

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs (Erstmission)	Kurs am 31.12.2013
EUR-Anleihe 2015	EUR 280 Mio.	15.10.2015	9,00 %	99,50 %	104,77 %
EUR-Anleihe 2018	EUR 400 Mio.**	01.10.2018	7,75 %	100,00 %	104,04 %
USD-Anleihe 2017	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	105,63 %

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

Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt unverändert über robuste Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 31. Dezember 2013 rd. 42 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit rd. 85 Prozent weiterhin vergleichsweise moderat. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. Dezember 2013 auf rd. sieben Prozent der Bilanzsumme. Der Anlagedeckungsgrad II blieb zum 31. Dezember 2013 mit 99,6 Prozent nahezu unverändert. Die vereinbarten Covenants wurden auch zum 31. Dezember 2013 erfüllt.

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 17. September 2013 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+, hob jedoch den Ausblick von „Negative“ auf „Stable“ an. Am 19. September 2013 veröffentlichte die Ratingagentur Moody's ein unverändertes B2-Rating mit „Negative Outlook“.

OFFENE UND TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. In 2013 nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil:

Kapitalmarktkonferenzen 2013

Datum	Ort	Titel der Konferenz	Veranstalter
15. Januar	London	9 th Annual High Yield and Leveraged Finance Conference 2013	BNP Paribas
21. März	New York	7 th Annual Invest in International Shipping Forum	Capital Link
15. Mai	Düsseldorf	German Credit Conference	IKB
13. Juni	London	17 th Annual European Leveraged Finance Conference	Deutsche Bank
12. September	London	European High Yield and Leveraged Finance Conference 2013	Barclays
13. November	Frankfurt	Anleihetag Deutsches Eigenkapitalforum	Deutsche Börse
12. Dezember	London	European Credit Conference 2013	Citi

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

Die veröffentlichten Berichte stehen auf der Investor Relations-Webseite von Hapag-Lloyd –

www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/reports.html

Eine detaillierte Darstellung der Anleihedaten steht auf

www.hapag-lloyd.com/de/investor_relations/bonds.html

KURS HAMBURG

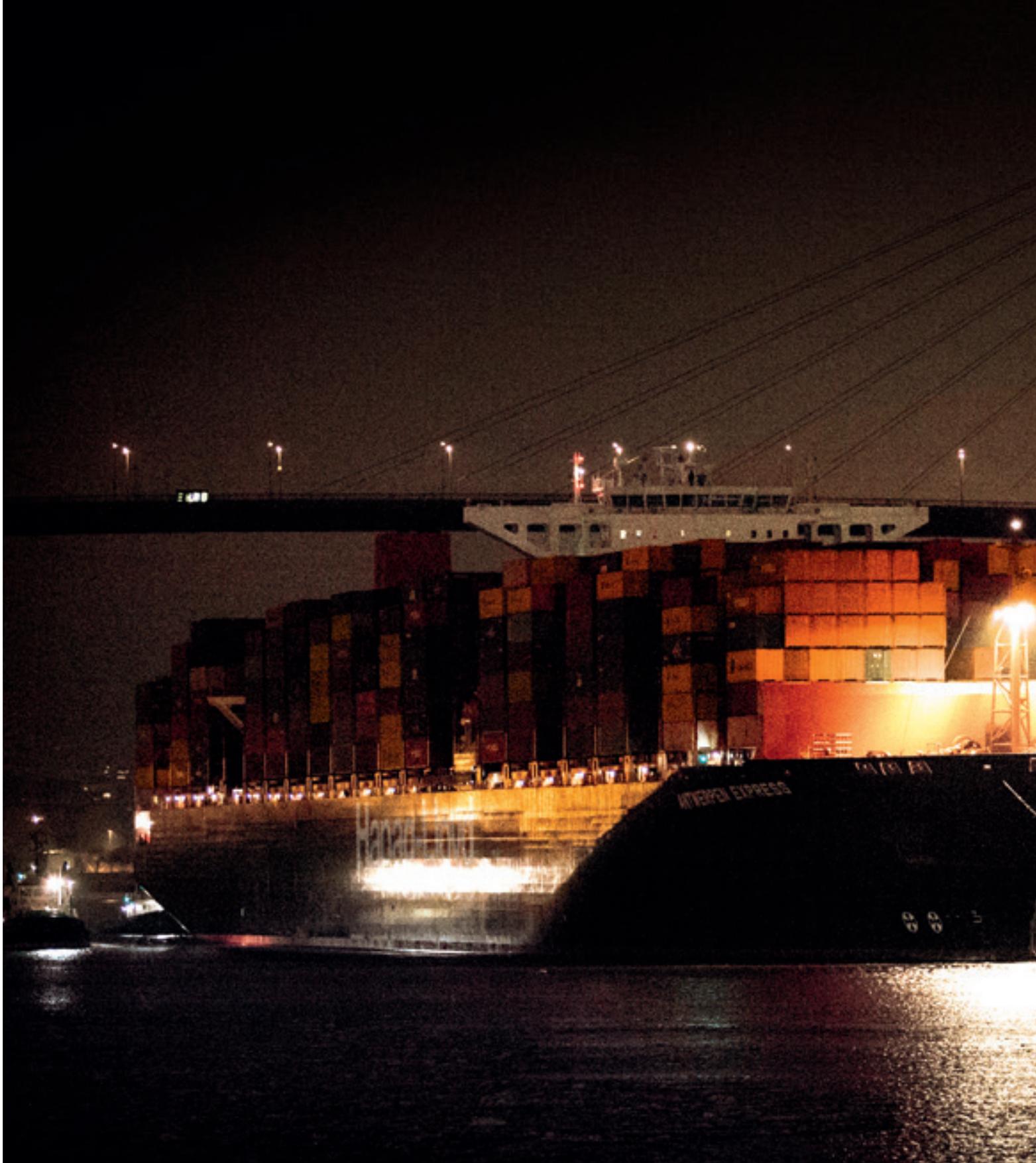
EIN HAFEN, DAS BEDEUTET FÜR DIE CREW AUF EINEM CONTAINERSCHIFF IMMER: VIEL ARBEIT. BESONDERS IN HAMBURG, DER HEIMAT VON HAPAG-LLOYD. WAS PASSIERT AUF EINEM SCHIFF WIE DER „ANTWERPEN EXPRESS“, EINEM DER GRÖSSTEN VON HAPAG-LLOYD, WENN ES DEN HEIMATHAFEN ANLÄUFT?





Elbaufwärts Es ist dunkel, kalter Wind pfeift über Deck.

Die „Antwerpen Express“ kommt aus Asien. Sie schiebt sich langsam mit sieben Knoten stromaufwärts, vorbei an den Elbvororten, den ersten Terminals – so wie mehr als 450-mal im Jahr ein Schiff von Hapag-Lloyd.



Im Köhlbrand Einer von drei Schleppern bugsiert den Riesen in Richtung Terminal Altenwerder. Schwerstarbeit für die kleinen Kraftpakete, in dieser Februar-Nacht trägt die „Antwerpen Express“ 88.000 Tonnen Ladung – unter anderem Jeans, Elektrotechnik, frischen Fisch tiefgekühlt. Das Schiff ist 366 Meter lang und ragt 53 Meter hoch über Wasser. Unter der Köhlbrandbrücke bleibt da nur ein guter Meter Luft.



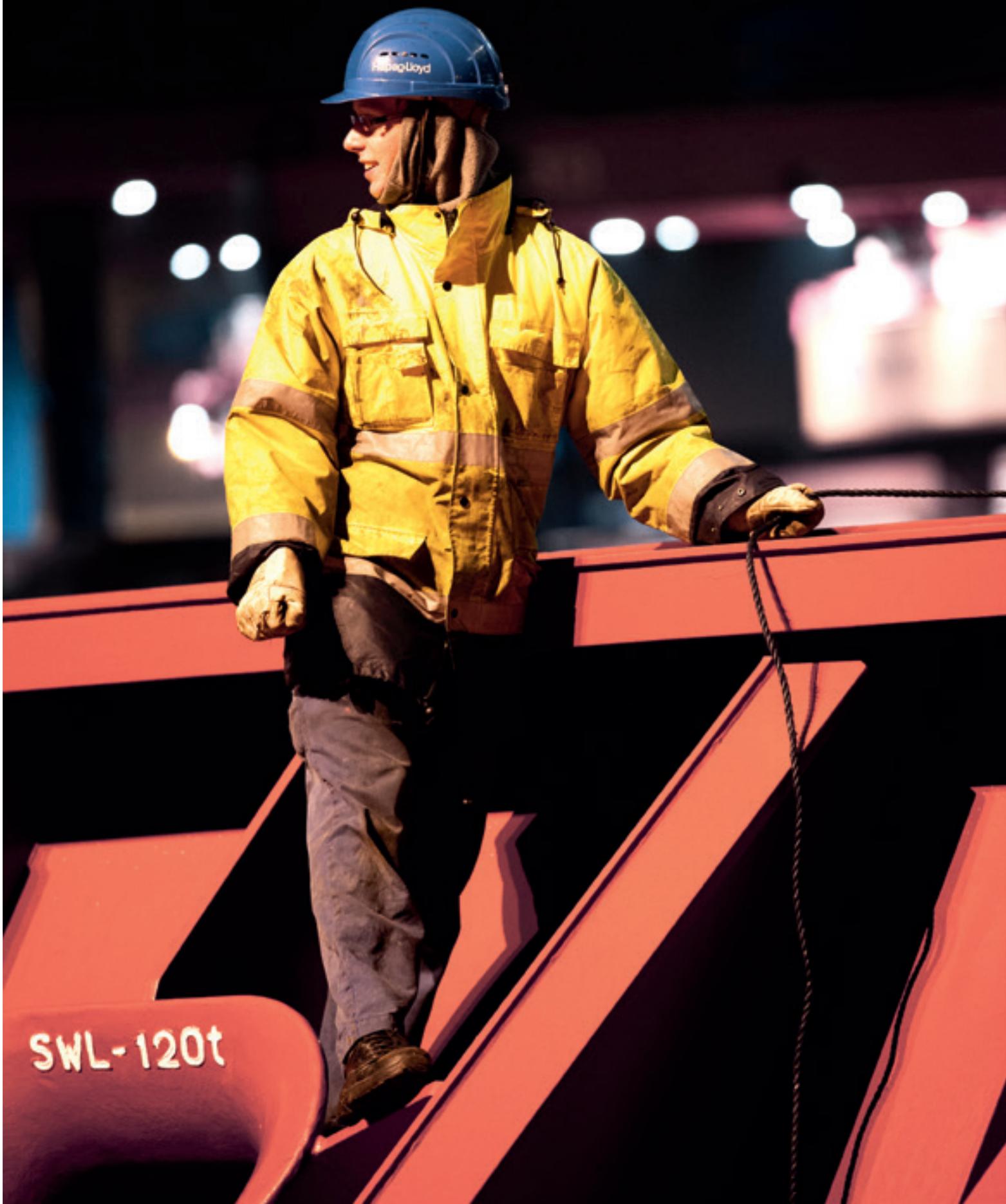




Eisgang am Kai „Bugsier 20“ feigt mit dem Strahl der Schlepperschraube die Eisschollen vor dem Kai weg. Beim Anlegen leisten Lotse und Kapitän dann Maßarbeit vom Steuerstand außen auf der Nock. Nur 20 Meter weiter vorn liegt ein Schwesterschiff, die „Basle Express“. Hinten ist auch nicht mehr Platz.



Echtes Handwerk Die Crew beim Festmachen auf der Back, dem Aufbau auf dem Vorschiff. Seeleute ziehen schwere Leinen über das Deck. Sie halten jeweils bis zu 105 Tonnen, rollen von mannshohen Winden ab hinunter auf den Kai. Bis die Leinen um die Poller liegen, bis das Schiff an Liegeplatz 3 fest vertäut ist.



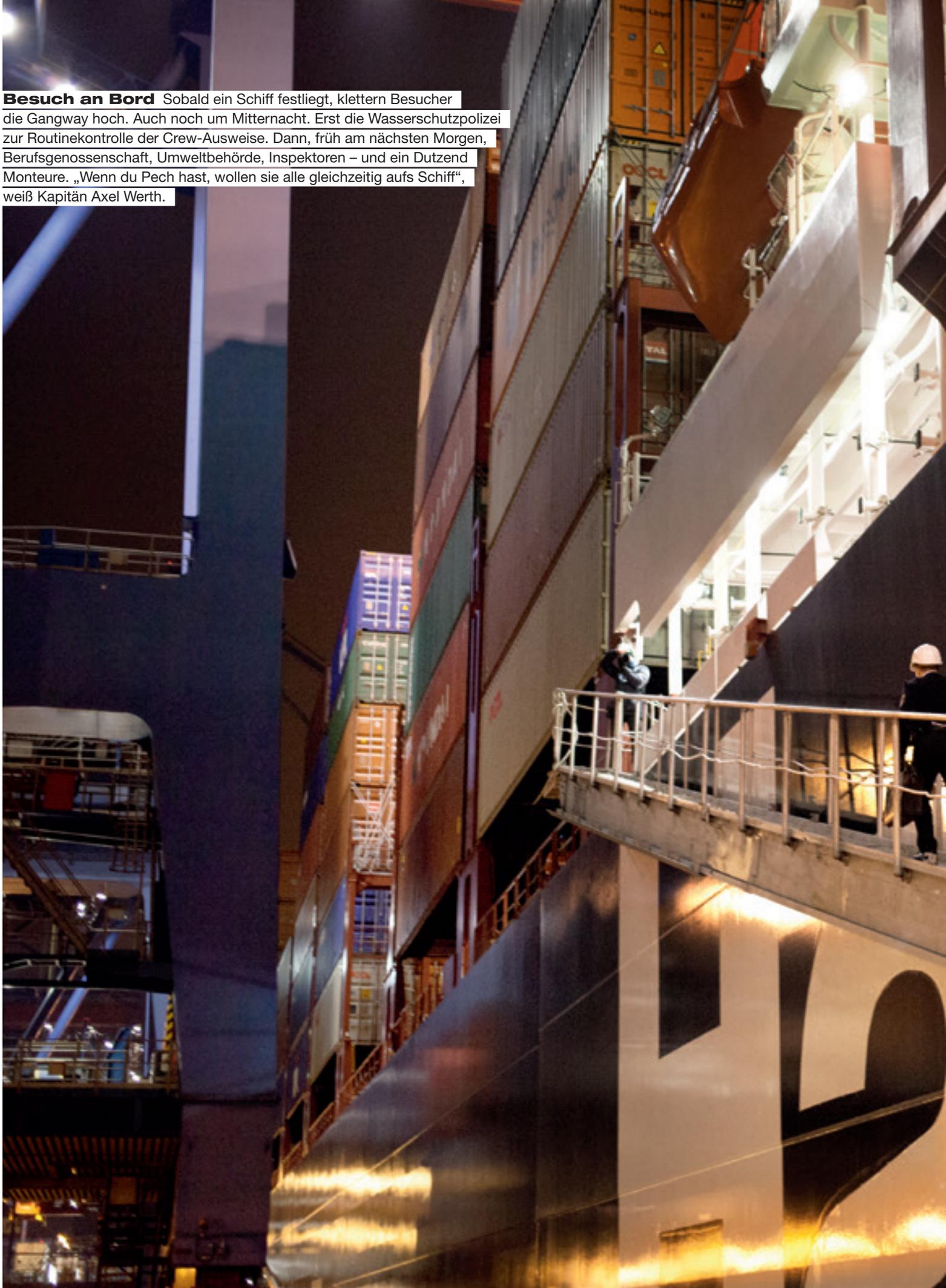
SWL-120t

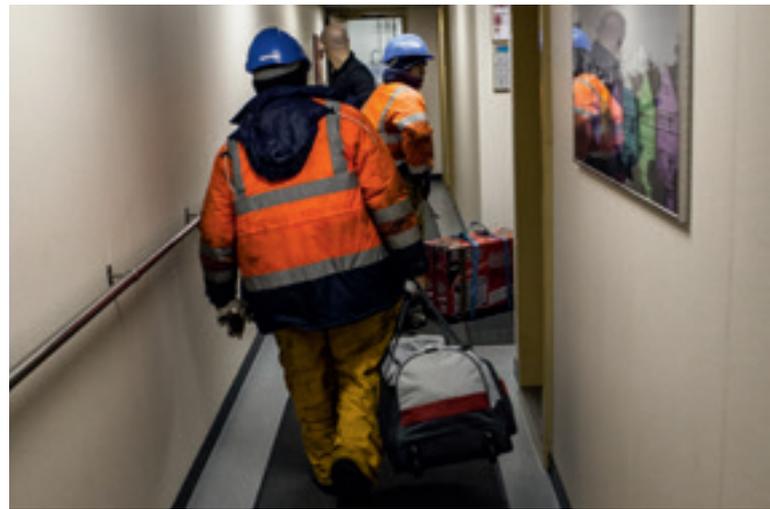
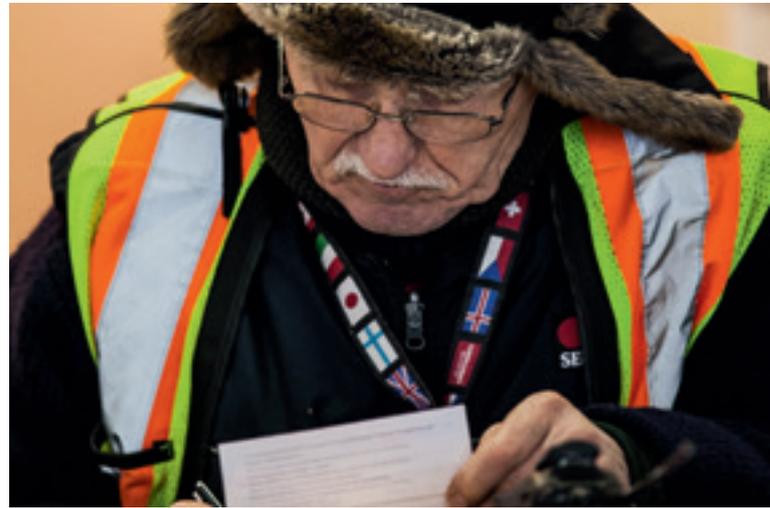
Hamburg ist Hub Im gleißenden Flutlicht senken sich sofort nach Ankunft die langen Ausleger von fünf Containerbrücken fast gleichzeitig über das Schiff – Löschbeginn. Hamburg stellt einen der größten Umschlagplätze weltweit für Hapag-Lloyd dar. 3.749 Container werden hier in den nächsten 48 Stunden von der „Antwerpen Express“ gelöscht. Zwei Drittel ihrer Ladung, so steht es in den Plänen.





Besuch an Bord Sobald ein Schiff festliegt, klettern Besucher die Gangway hoch. Auch noch um Mitternacht. Erst die Wasserschutzpolizei zur Routinekontrolle der Crew-Ausweise. Dann, früh am nächsten Morgen, Berufsgenossenschaft, Umweltbehörde, Inspektoren – und ein Dutzend Monteure. „Wenn du Pech hast, wollen sie alle gleichzeitig aufs Schiff“, weiß Kapitän Axel Werth.







Grüner Koloss Elf Zylinder, 71.000 PS, fünf Decks hoch – das ist die Hauptmaschine der „Antwerpen Express“. In Hamburg wird auch die Technik im Maschinenraum gewartet, Ersatzteile kommen an Bord. Die Logistik ist ausgefeilt, über alles wird penibel Buch geführt. Probleme darf es nicht geben, ein Schiff muss fahren.





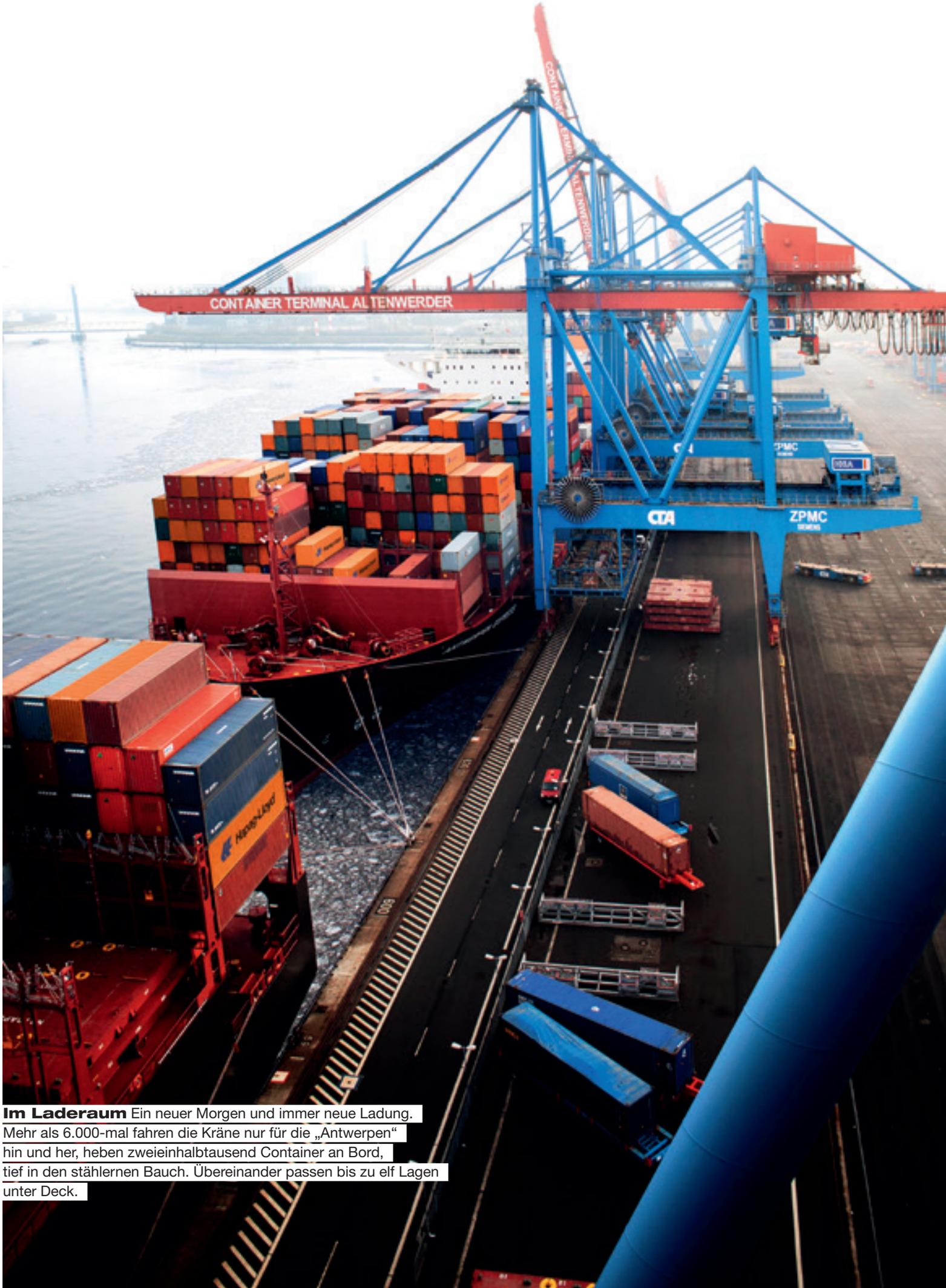


Bunkern Eine Bunkerbarge geht längsseits, ein Schlauch von ihr wird in Höhe des Hauptdecks angeschlossen. Dann fließt der Bunker tonnenweise, der Brennstoff, der die „Antwerpen“ antreibt. Einmal volltanken, das kostet fast fünf Millionen Euro.



Crew-Wechsel 28 Mann Besatzung hat die „Antwerpen Express“, in Hamburg wechselt immer ein Teil. So geht für Axel Werth ein neuer Kapitän an Bord. Übergabe im Captains-Office, Werth wünscht: „gute Reise!“ Dann muss Michael Kowitz erst einmal Akten studieren. Für seine Fahrt bis nach Südkorea und zurück.





Im Laderaum Ein neuer Morgen und immer neue Ladung. Mehr als 6.000-mal fahren die Kräne nur für die „Antwerpen“ hin und her, heben zweieinhalbtausend Container an Bord, tief in den stählernen Bauch. Übereinander passen bis zu elf Lagen unter Deck.







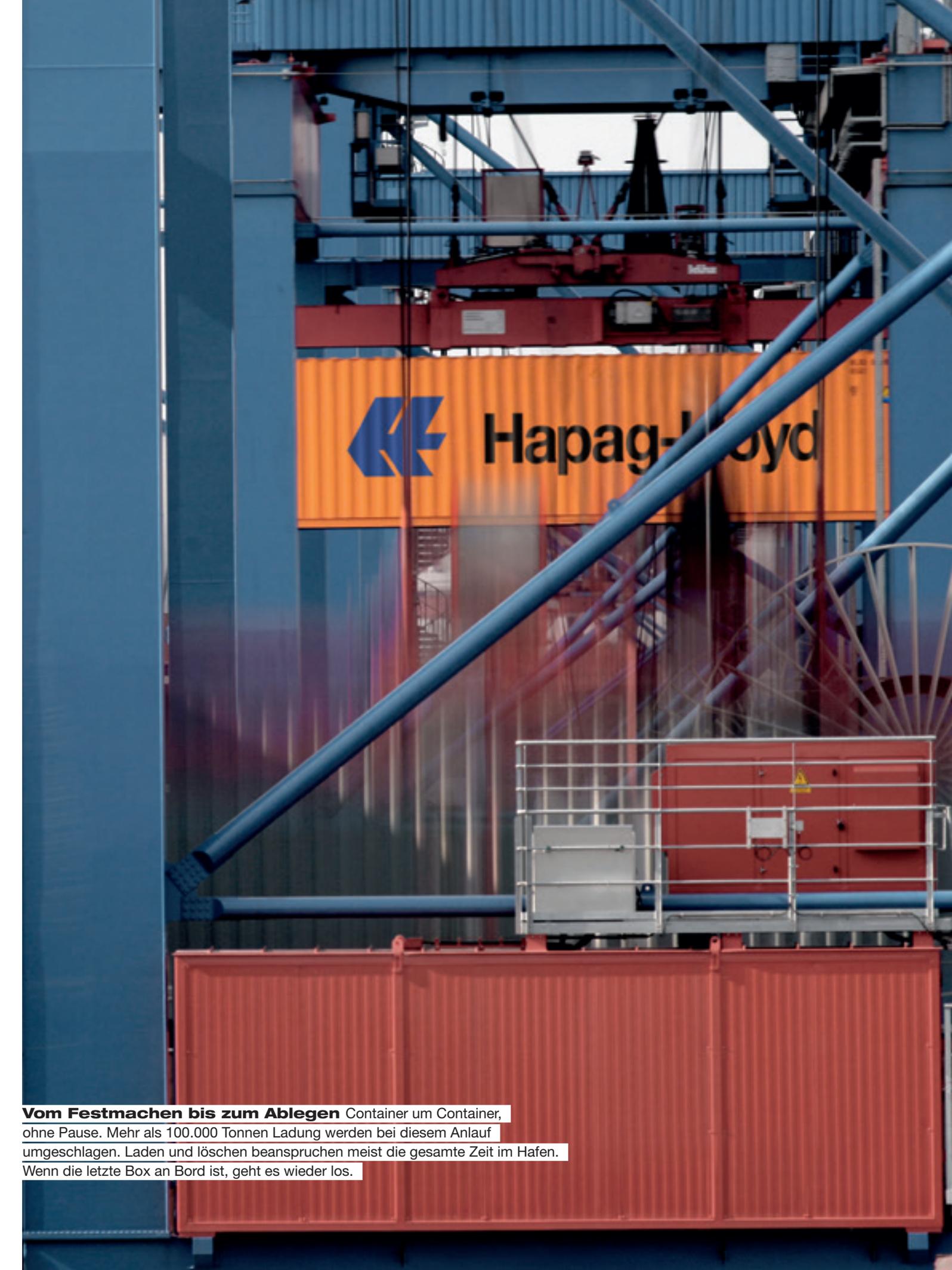
Die Crew Hafentage sind Eintopfstage – einfach, aber lecker
muss es sein, wegen der vielen Gäste an Bord.
Nach der Arbeit bleibt noch Zeit für den Kicker. Und immer
für ein Lächeln von Chief Engineer Marko Elstner.



Besondere Ladung Ein Propeller, 70 Tonnen schwer.

Seine Destination: Schanghai. Per Schwimmkran schwebt die Schiffsschraube von der Wasserseite auf die „Antwerpen Express“. Solch übergroße Ladung bedeutet immer eine Herausforderung. Aber kein Problem für die Männer, die sie unter Deck sorgsam lascht.





Vom Festmachen bis zum Ablegen Container um Container, ohne Pause. Mehr als 100.000 Tonnen Ladung werden bei diesem Anlauf umgeschlagen. Laden und löschen beanspruchen meist die gesamte Zeit im Hafen. Wenn die letzte Box an Bord ist, geht es wieder los.

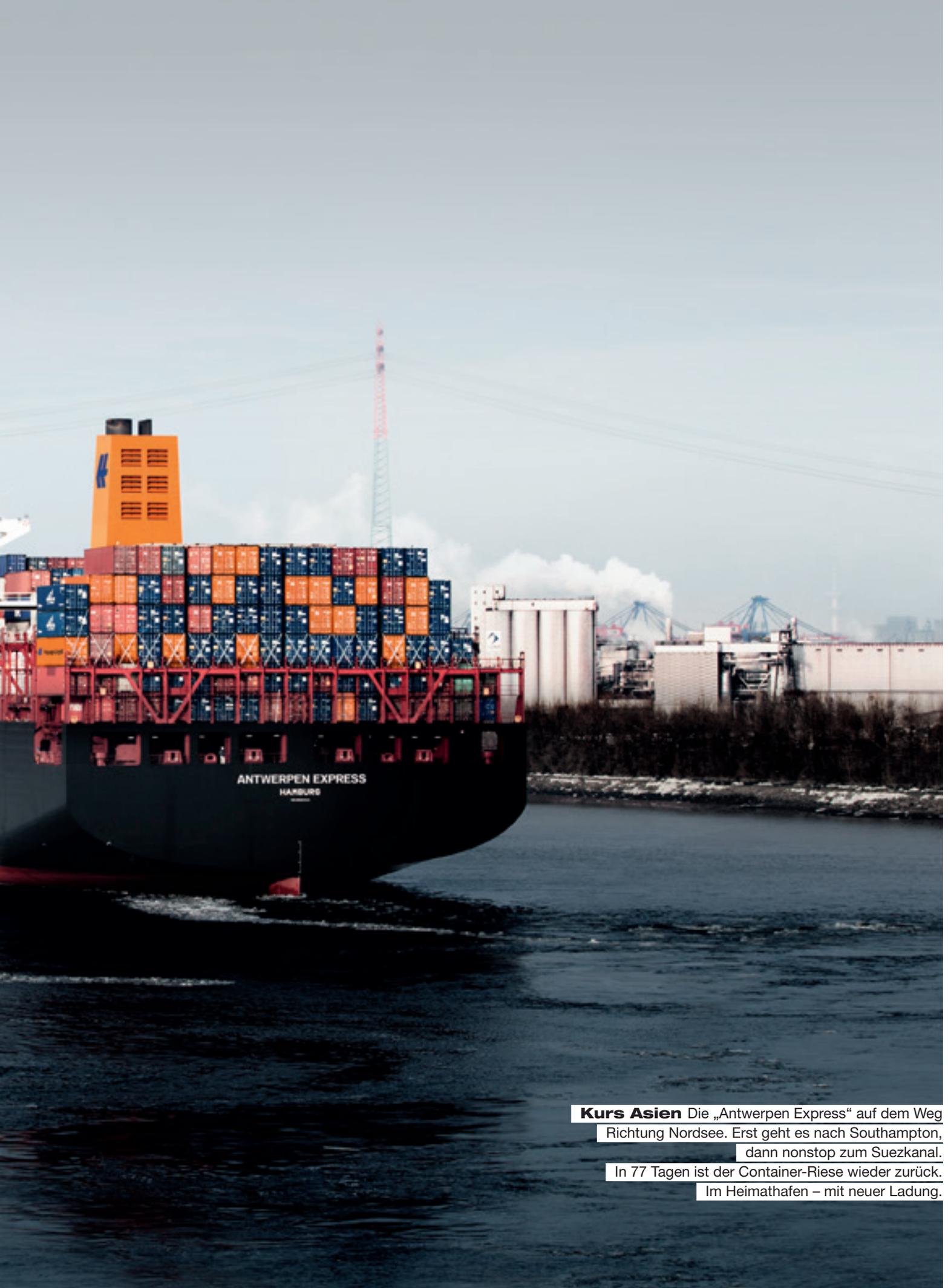






Ablegen Die Tide der Elbe ist hoch, das Schiff legt ab. Leinen los!
Ein Offizier steht über Funk mit der Brücke in Verbindung.
Er gibt Kommandos an die Seemänner am Heck, die die armdicken
Leinen einholen. Und wieder gehen die Schlepper in Einsatz.





Kurs Asien Die „Antwerpen Express“ auf dem Weg Richtung Nordsee. Erst geht es nach Southampton, dann nonstop zum Suezkanal. In 77 Tagen ist der Container-Riese wieder zurück. Im Heimathafen – mit neuer Ladung.

Konzern- lagebericht

GRUNDLAGEN DES KONZERNS	50
Konzernstruktur und Aktionärskreis	50
Geschäftstätigkeit	52
Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren	53
Wichtige nicht finanzielle Grundlagen	53
Konzern-Ziele und -Strategie	58
Unternehmenssteuerung	58
Forschung und Entwicklung	61
Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement	62
WIRTSCHAFTSBERICHT	67
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	67
Branchenspezifische Rahmenbedingungen	68
Ertragslage des Konzerns	73
Finanzlage des Konzerns	78
Vermögenslage des Konzerns	83
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	85
NACHTRAGSBERICHT	86
RISIKO- UND CHANCENBERICHT	87
Risikomanagement	87
Risiken	91
Chancen	103
Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen	107
PROGNOSEBERICHT	108

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

KONZERNSTRUKTUR UND AKTIONÄRSKREIS

50 Mit der Eintragung im Handelsregister am 19. August 2013 wurde die Hapag-Lloyd Holding AG rückwirkend zum 1. Januar 2013 auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Somit ist die Hapag-Lloyd AG die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Die Verschmelzung diente der Vereinfachung der Konzernstruktur von Hapag-Lloyd und hat keine Auswirkungen auf die Anteilshöhe der Gesellschafter. Auf den Konzernabschluss der größten deutschen Linienreederei hat die Verschmelzung ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen.

Die Ausführungen in dem vorliegenden Geschäftsbericht beziehen sich auf das operative Geschäft der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften. Daher wird der Konzern in seiner Gesamtheit im Geschäftsbericht einheitlich als „Hapag-Lloyd Konzern“, „Hapag-Lloyd“ oder „Konzern“ bezeichnet.

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns umfasst die Containerlinienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Beteiligungen, zu denen ein Containerterminal in Hamburg gehört, sind nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Die Beteiligung an einem Containerterminal in Montreal, Kanada, wurde zum Jahresende 2013 verkauft. Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag 48 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie vier at-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd AG. Insgesamt haben 47 Gesellschaften ihren Sitz im Ausland. Zudem zählen fünf inländische Gesellschaften zum Konsolidierungskreis.

Nach der Auflösung des „Albert Ballin“-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums nunmehr direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die Höhe der jeweiligen Beteiligung hat sich nicht geändert.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren zum 31. Dezember 2013:

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

Gespräche mit Compania Sud Americana de Vapores

Hapag-Lloyd und die chilenische Reederei Compania Sud Americana de Vapores (CSAV) führen seit Dezember 2013 Gespräche über einen möglichen Zusammenschluss ihres Containergeschäftes. Am 22. Januar 2014 wurde von beiden Unternehmen eine entsprechende Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) unterzeichnet. Nach dem Abschluss einer Due-Diligence-Prüfung könnte ein bindender Vertrag stehen.

Veränderungen im Aufsichtsrat und Hapag-Lloyd-Vorstand

Mit der Verschmelzung der Hapag-Lloyd Holding AG auf die Hapag-Lloyd AG ist der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG das oberste Kontrollgremium des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Corporate-Governance-Bericht enthält die Angaben zu der Besetzung des Aufsichtsrates.

Mit Aufsichtsratsbeschluss vom 12. Juni 2013 ist Jesper Praestensgaard, seit Januar 2011 im Vorstand der Hapag-Lloyd AG für den Bereich Global Markets und Global Accounts verantwortlich, aus dem Vorstand von Hapag-Lloyd ausgeschieden.

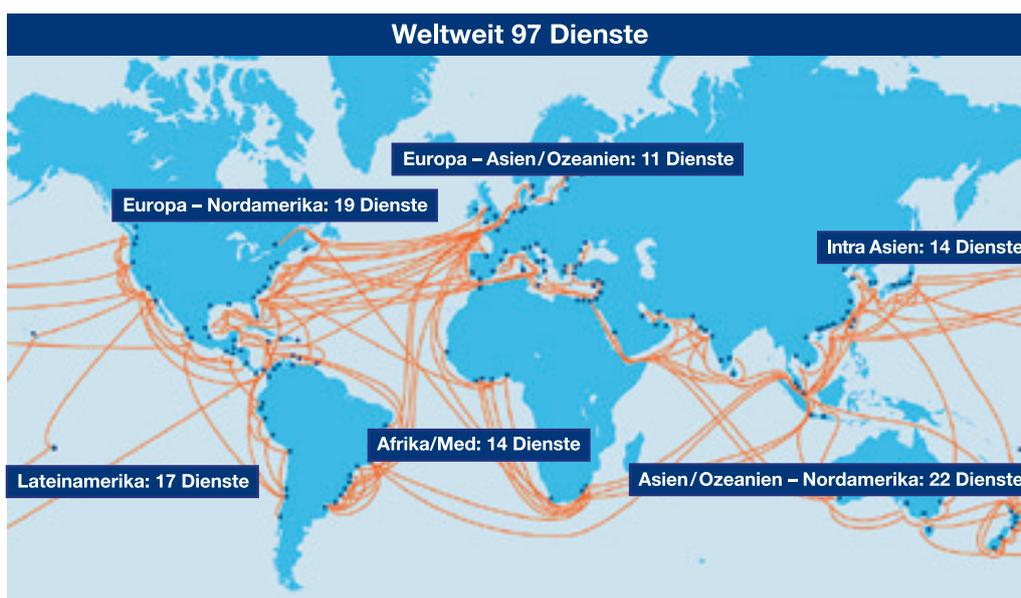
Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG hat in seiner Sitzung am 24. September 2013 frühzeitig die Weichen für Kontinuität in der Unternehmensführung der größten deutschen Linienreederei gestellt. Rolf Habben Jansen wird Nachfolger des zu Jahresmitte 2014 ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden Michael Behrendt. Herr Habben Jansen ist mit Wirkung zum 1. April 2014 in den Vorstand des Unternehmens berufen worden und wird zum 1. Juli 2014 den Vorsitz des Vorstandes übernehmen.

Ebenfalls zum 30. Juni 2014 wird Ulrich Kranich planmäßig nach 38 Jahren aus dem Unternehmen ausscheiden. Herr Kranich ist seit Juli 2006 im Vorstand und dort seit 2008 als COO zuständig für die operative Leitung des weltweiten Schiffahrtsgeschäftes. Zum Nachfolger von Ulrich Kranich wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2014 Anthony James Firmin bestellt, der Hapag-Lloyd seit 18 Jahren angehört und als Mitglied des Executive Committees, des erweiterten Führungskreises der Hapag-Lloyd AG, für Yield Management & Network verantwortlich ist.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



52

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 151 Containerschiffen (31. Dezember 2013). Der Konzern verfügt derzeit über 338 Vertriebsstellen in 113 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 97 Diensten weltweit. Im Geschäftsjahr 2013 betreute Hapag-Lloyd global rd. 20.500 (2012: 22.100) Kunden.

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

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

Rechtliche Rahmenbedingungen

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

53

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBIT (bereinigt), das Transportvolumen und die Frachtrate. Eine Beschreibung und die Berechnung der Leistungsindikatoren sind im Abschnitt „Unternehmenssteuerung“ enthalten. Die Entwicklung der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2013 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

WICHTIGE NICHT FINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Produktivität und Effizienz

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

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

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

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

Die in 2012 begonnene und im April 2014 abgeschlossene Indienststellung von insgesamt 10 Schiffen der neuen „Hamburg Express“-Klasse mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von rd. 13.200 TEU wird zu einer weiteren Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb führen.

54

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

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

Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2013 insgesamt 151 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert sind und ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis besitzen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum Bilanzstichtag rd. 729 TTEU. Mit 4.828 TEU lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte von Hapag-Lloyd um 1.925 TEU über der Durchschnittsgröße der Weltcontainerschiffsflotte. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 665.857 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von rd. 1,072 Mio. TEU. Der Einsatz von Charterschiffen ermöglicht der Gesellschaft, relativ flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren und somit einerseits Wachstumschancen zu nutzen und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten

zu begrenzen. Basierend auf der Gesamtheit der Stellplatzkapazitäten betrug der Anteil der eigenen bzw. geleasten Schiffe zum Jahresende 2013 rd. 53 Prozent (31. Dezember 2012: 53 Prozent).

In 2012 und 2013 wurden insgesamt sieben Schiffe der neuen „Hamburg Express“-Klasse mit einer Stellplatzkapazität von jeweils rd. 13.200 TEU in Dienst gestellt. Das bestehende Orderbuch umfasst weitere drei Schiffe dieser Größenklasse, die bis einschließlich April 2014 in Dienst gestellt werden. Das Orderbuch entspricht zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2013 lediglich rd. fünf Prozent der Transportkapazität der Hapag-Lloyd Flotte. Damit hat Hapag-Lloyd das niedrigste Orderbuch der weltweit zehn größten Containerreedereien. Die Neubauten ermöglichen nicht nur die Nutzung der mittelfristigen Marktchancen, sondern sichern auch die Erreichung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb, z. B. durch einen niedrigeren Bunkerverbrauch pro Containerstellplatz (Slot).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Anzahl der Schiffe	151	144	149	137	114
davon					
Eigene Schiffe	57	59	58	59	56
Geleaste Schiffe	7	7	9	9	9
Gecharterte Schiffe	87	78	82	69	49
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	729	670	679	605	478
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.072	1.047	1.042	1.025	1.009
Anzahl Dienste	97	89	84	77	72

55

Effiziente Transportleistung

In der Containerlinienschifffahrt gibt es strukturell unterschiedlich große Warenströme zu und von einzelnen geografischen Regionen. Diese ergeben sich aus Unterschieden im Ex-

Ungleichgewichte in den Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen in TTEU	2013
Transpazifik	
Fernost – Nordamerika	13.500
Nordamerika – Fernost	6.800
Atlantik	
Europa – Nordamerika	3.700
Nordamerika – Europa	2.700
Fernost	
Fernost – Europa	13.600
Europa – Fernost	6.200

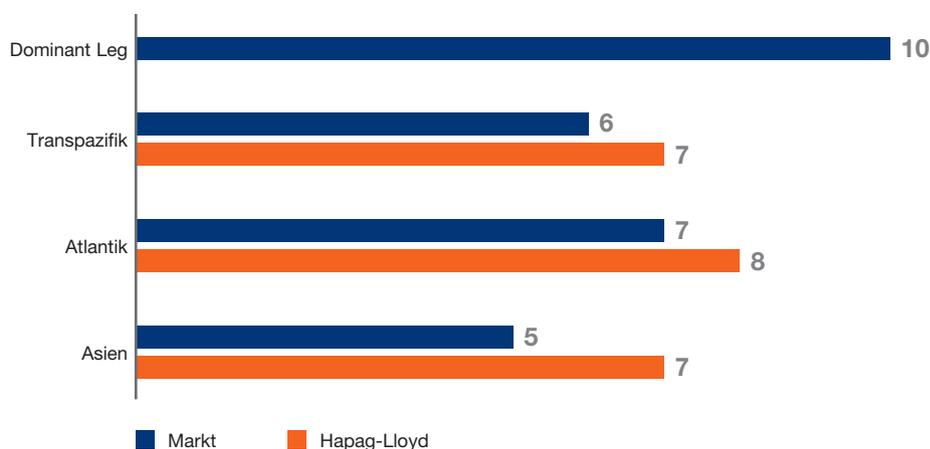
Quelle: IHS Global Insight, Dezember 2013

und Import von Waren. Die meisten Fahrtgebiete haben daher ein sogenanntes „dominant leg“ mit einer höheren Ladungsmenge und ein „non-dominant leg“ mit einer schwächeren Ladungsmenge.

Die Transportkapazitäten sind auf die Volumina des „dominant leg“ auszulegen. Der Rücktransport von Leercontainern ist wiederum mit Kosten verbunden. Der relevante Betrachtungsfaktor ist hier das Verhältnis beladener Container auf dem „dominant leg“ zu der Anzahl beladener Container auf dem „non-dominant leg“. Ziel ist es, die Anzahl von Leercontainertransporten gering zu halten bzw. das Verhältnis möglichst weit auszugleichen. Darüber hinaus werden Leercontainer in die Regionen mit hoher Nachfrage auf dem kürzesten, schnellsten und kostengünstigsten Weg positioniert. Durch den Einsatz moderner IT- und Netzwerkmanagement-Systeme liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container bei Hapag-Lloyd in den wichtigsten Fahrtgebieten weiterhin über dem Marktdurchschnitt.

56

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt¹⁾



¹⁾ Anzahl der vollen Container auf dem „non-dominant leg“ per 10 vollen Containern auf dem „dominant leg“. (Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)
Quelle: IHS Global Insight, Dezember 2013; Hapag-Lloyd FY 2013: Marktdaten gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

Ein weiterer wichtiger Betrachtungsfaktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. 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 den Einsatz moderner IT-Systeme stützen.

Kunden und Kundenorientierung

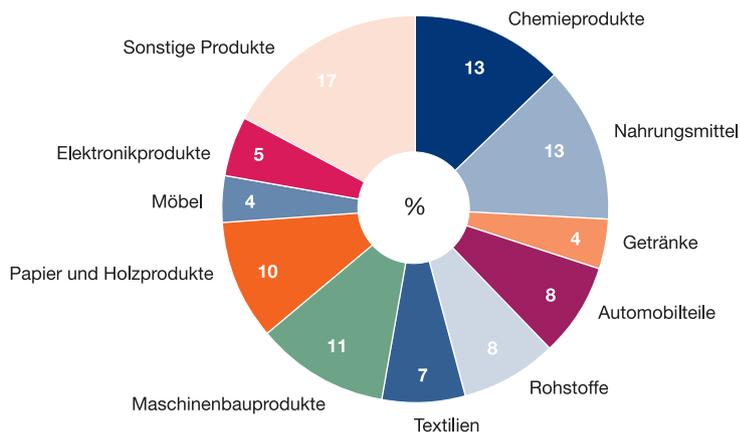
Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelemente des Marktauftritts von Hapag-Lloyd sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Der hohe Bekanntheitsgrad

und die Inhalte der Marke „Hapag-Lloyd“ unterstützen diese Marktpositionierung. Die gezielte Kundenbetreuung leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Kundenbindung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden die größten Kunden vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio, bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen. Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich daran, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 Prozent des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2013 Transportaufträge für rd. 20.500 Kunden (Vorjahr: rd. 22.100 Kunden) durchgeführt.

Ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung ist die globale Präsenz sowohl in Bezug auf die landseitige Organisation als auch in Bezug auf die weltweite Abdeckung durch das Liniennetz der eigenen Containerschiffahrtssdienste und durch internationale Kooperationen. Die Segmentierung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr einen Anteil von mehr als 17 Prozent.

57

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2013



Somit ist der Einfluss von Konjunkturzyklen einzelner Branchen auf die Entwicklung der Transportmenge relativ gering. Das sorgt – normale Konjunkturverhältnisse vorausgesetzt – für eine kontinuierliche Entwicklung der transportierten Menge. Dies ist zusammen mit einem regional relativ ausgewogenen Transportaufkommen eine wichtige Voraussetzung für das solide Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd.

KONZERN-ZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges strategisches Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum. Gemessen an der Transportmenge konnte Hapag-Lloyd in den letzten vier Jahren ein Wachstum von insgesamt rd. 11 Prozent erreichen und lag damit weitestgehend im Rahmen des Marktwachstums. Während die Entwicklung der Transportmenge in 2013 im Wesentlichen den Erwartungen entsprach, lag die durchschnittliche Frachtrate wettbewerbsbedingt unter den Voraussagen. Trotz des anhaltend starken Wettbewerbs in den Fahrtgebieten erzielte Hapag-Lloyd in diesem Zeitraum immer ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt).

	2013	2012	2011	2010
Transportmenge (in TTEU)	5.496	5.255	5.198	4.947
EBIT (bereinigt, in Mio. EUR)	67	26	101	550
EBIT-Marge (bereinigt, in % des Umsatzes)	1,0	0,4	1,7	8,9

58

Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Diese wird durch den zunehmenden Güteraustausch zwischen den globalen Wachstumsregionen bestimmt. Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Nach dem konjunkturbedingt vergleichsweise verhaltenen Zuwachs von nur 2,1 Prozent in 2013 dürfte das weltweite Containertransportvolumen in 2014 gemäß den derzeitigen Prognosen (IHS Global Insight, Dezember 2013) um 4,4 Prozent wachsen und 2015 auf rd. 135 Mio. TEU (+5,2 Prozent) zunehmen. Der Branchendienst IHS Global Insight erwartet für die Jahre 2014 bis 2018 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,3 Prozent und damit eine globale Containertransportmenge von rd. 158 Mio. TEU in 2018. Als Gründungsmitglied der Grand Alliance und der G6 Alliance sowie durch ein attraktives Serviceangebot von 97 Diensten ist Hapag-Lloyd gut positioniert, um auch zukünftig am globalen Wachstum zu partizipieren.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Hapag-Lloyd fokussiert die interne Steuerung des operativen Geschäftes auf das bereinigte EBIT – das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (als zentrale Steuerungsgröße). Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis.

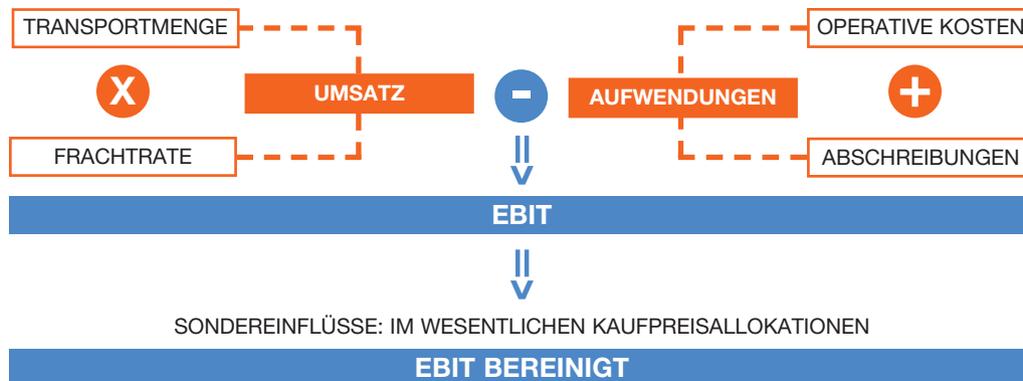
Das EBIT, respektive das bereinigte EBIT, ergibt sich aus der in einer Periode erzielten Gesamtleistung abzüglich operativer Aufwendungen und Abschreibungen. Für die Berechnung des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) wird das operative Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung um Sondereffekte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

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen von Hapag-Lloyd haben das Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation in den Fahrtgebieten. Die Steuerung der Frachtraten ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich.

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

59

Bestimmungsfaktoren für das EBIT bereinigt



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

Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten. Der Konzern steuert und sichert die Euro-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen auf einer Zwölfmonatsbasis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der

Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise werden gegebenenfalls bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker über zwölf Monate mittels Optionen gesichert.

Zusätzlich zum operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) wird das operative Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern (EBITDA) als wichtige Messgröße herangezogen. Das EBITDA errechnet sich aus dem operativen Ergebnis zuzüglich Abschreibungen. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse und Brutto-Cash-Flows. Insbesondere für kapitalintensive Unternehmen ist die Betrachtung der EBITDA-Entwicklung von besonderer Bedeutung.

Entwicklung EBIT und EBITDA

Mio. EUR	2013	2012	2011	2010
EBIT (bereinigt)	67	26	101	550
EBIT-Marge (bereinigt, in % des Umsatzes)	1,0	0,4	1,7	8,9
EBITDA	389	335	367	904
EBITDA-Marge (in % des Umsatzes)	5,9	4,9	6,0	14,6

Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von rd. 53 Prozent – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Das Volumen der getätigten Investitionen sowie die Nutzungsdauer der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte bestimmen die Höhe der Abschreibungen. In den letzten vier Jahren erzielte Hapag-Lloyd trotz überwiegend widriger Wettbewerbsbedingungen eine positive EBITDA-Marge zwischen rd. 5 und 15 Prozent.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, die über die jeweiligen Covenantsanforderungen hinausgehen, sind auch für das Geschäftsjahr 2014 Kernziele der Unternehmensstrategie.

Finanzielle Stabilität

Im Geschäftsjahr 2013 wurde die finanzielle Stabilität des Konzerns durch umfangreiche Maßnahmen sichergestellt. Die Eigenkapitalausstattung ist unverändert robust. Die Finanzierung der neu bestellten Containerschiffe wurde bereits frühzeitig gesichert. Zum 31. Dezember 2013 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 533,8 Mio. Euro (2012: 632,9 Mio. Euro). Das Eigenkapital betrug rd. 2,9 Mrd. EUR (31. Dezember 2012: 3,1 Mrd. EUR). In den letzten vier Jahren lagen die jederzeit ausreichende Liquidität und die solide Eigenkapitalausstattung deutlich über den einzuhaltenden Covenantsanforderungen.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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

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.

Equipment Deficit Action Planning

Die optimale Steuerung von Containern hat großen Einfluss auf die Produktivität und damit auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Containerschifffahrtlinie. Dabei gibt es regional wie saisonal große Schwankungen in der Nachfrage nach Containertransportleistungen. Mithilfe moderner Prognose-Algorithmen wird wöchentlich der Bedarf für alle Hapag-Lloyd Lokationen prognostiziert. Auf Basis der systemgestützten Prognose schlägt eine maßgeschneiderte Optimierungs-Software eine effiziente Durchführung von Leertransporten vor. So werden einerseits Kosten minimiert, andererseits das Serviceangebot für die Kunden weiter verbessert.

Yield Management: Transportbewertung

Der Ergebnisbeitrag eines einzelnen Containertransportes (Shipments) hängt von komplexen Kosten- und Erlösstrukturen ab. Das seit vielen Jahren zur Verfügung stehende IT-unterstützte Verfahren stellt übersichtlich die zu erwartenden direkten und indirekten Kosten den Erlösen eines Shipments gegenüber. Das Ergebnis dient der Angebotserstellung, der ergebnisorientierten Steuerung der Ladungsmengen, aber auch dem Design neuer Transportdienste. In einem weiteren Software-Modul wird die Transportbewertung zur vollständigen Nachkalkulation aller abgewickelten Shipments genutzt und die Ergebnisse im Datawarehouse für geschäftssteuernde Verwendungen zur Verfügung gestellt.

Abrechnung von Terminalleistungen

Der stetig wachsende Containerumschlag lässt sowohl für die Containerlinien als auch für die Terminalbetreiber die Abrechnung der Lade- und Löschvorgänge immer komplexer werden. Zwecks Minimierung des manuellen Aufwandes, der Harmonisierung der Kostenstrukturen sowie der Verbesserung der Kosten- und Leistungstransparenz – und damit der Präzision und Schnelligkeit der Abrechnung – wurden das operative System zur Transportabwicklung und das Abrechnungsmodul in SAP vollautomatisch gekoppelt.

Transshipment-Planung und -Beauftragung

In 2013 beförderte Hapag-Lloyd Container in insgesamt rd. 500 Häfen in 113 Ländern. Auf dem Weg zu ihrem Bestimmungsort wechseln über 1 Mio. Container pro Jahr das Schiff. Dieser Transshipment genannte Vorgang berücksichtigt die Fahrpläne aller ein- und ausgehenden Schiffe und die Beauftragung von Containertransporten auf Feederschiffen. Das Planungs- und Beauftragungsmodul „Transshipment und Workorder“ hat die Bearbeitung dieser Umlader deutlich effizienter gemacht.

NACHHALTIGKEIT UND QUALITÄTSMANAGEMENT

Bereits 1994 hat Hapag-Lloyd als erste Linienreederei weltweit ein Qualitätsmanagementsystem für alle Aktivitäten entlang der internationalen Transportkette vom Absender bis zum Empfänger implementiert. Dieses System wurde im Jahre 2003 um eine Zertifizierung nach dem ISO-Umweltstandard 14001 erweitert und wird seitdem als integriertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem geführt. Die entsprechende Zertifizierung wurde in 2012 vom Germanischen Lloyd erneuert und ist bis zum 21. Juni 2015 gültig.

Um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten, finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt. 2013 wurden im Konzern insgesamt 153 (2012: 152) Audits durchgeführt.

Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd, wie zum Beispiel Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, das soziale Engagement und die Qualitätsaspekte, werden in der Abteilung Sustainability Management koordiniert und begleitet. In jeder Region/Area – weltweit – sowie in den Zentralbereichen und auf den Schiffen gibt es insgesamt 122 (2012: 124) Ansprechpartner für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen.

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

Effizienz und Umweltschutz

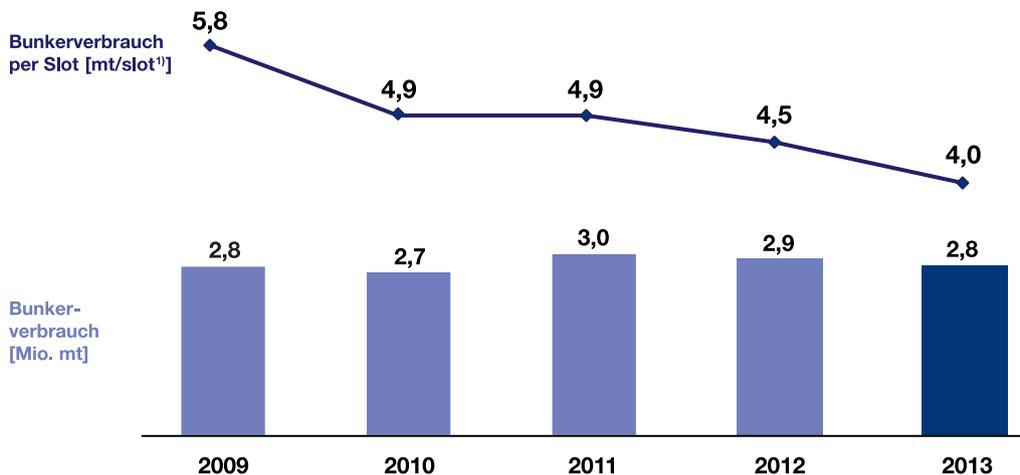
Gemessen an ihrem Anteil an der globalen CO₂-Emission ist die Schifffahrt der CO₂-effizienteste Verkehrsträger. Hapag-Lloyd hat bereits frühzeitig verschiedene technische und operative Maßnahmen ergriffen, um die CO₂-Emission weiter zu reduzieren. Eine wesentliche Maßnahme zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch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

Bereits im Februar 2012 hat Hapag-Lloyd als erste Reederei weltweit die gesamte Flotte unter eigenem Management nach dem neuen Energy Efficiency Design Index (EEDI) einstufen lassen. Der EEDI wurde von der International Maritime Organization (IMO), dem Schifffahrtsorgan der Vereinten Nationen, entwickelt, und ermittelt nach einer festen Formel die CO₂-Emissionen eines Frachtschiffes in Gramm pro transportierter Tonne und gefahrener Seemeile. Die unabhängige Zertifizierung von Hapag-Lloyd wurde vom Germanischen Lloyd durchgeführt und zeigt, dass viele Schiffe der Hapag-Lloyd Flotte einen zwischen rd. 20 und bis zu 37 Prozent niedrigeren EEDI-Wert erreichen als der Durchschnitt der weltweit fahrenden Flotte in der jeweiligen Größenklasse. Am 12. Dezember 2013 hat der Germanische Lloyd das „GL Excellence – 5 Stars“-Zertifikat für Hapag-Lloyd erneuert und damit die hohen Sicherheits-, Umwelt- und operationalen Standards auf den Containerschiffen von Hapag-Lloyd zertifiziert. Dieser Standard fordert neben der Umsetzung von Arbeitssicherheitsmaßnahmen (Occupational Health and Safety) die Zertifizierung nach ISO 9001 (Qualität), ISO 14001 (Umwelt), ISM-Code (International Safety Management) und ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security) zur maritimen Gefahrenabwehr. Darüber hinaus bezieht das Zertifikat auch Anforderungen mit ein, die über internationale Normen und Regeln hinausgehen. Das Zertifikat ist bis zum 20. Dezember 2016 gültig.

63

Die Effizienz und die Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte werden sich durch die bis zum April 2014 abgeschlossene Indienstellung von insgesamt zehn Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse weiter verbessern. Die zehn Einheiten der „Hamburg Express“-Klasse erreichen dank innovativer Technologie an Bord besonders niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte. Bereits in den vergangenen vier Jahren wurde der Bunkerverbrauch pro Slot, d. h. Containerstellplatz, deutlich gesenkt.

Bunkerverbrauch 2009–2013



¹⁾ Bezogen auf die durchschnittliche nominale operative Kapazität in TEU

Ferner werden alle Neubauten mit Anschlüssen für einen Landstromanschluss der Schiffe in den Häfen vorgerüstet. Durch die landseitig gelieferte Energie, auch als „Cold Ironing“ bekannt, können die Hilfsdiesel für die Stromversorgung an Bord abgeschaltet werden. Die Luftqualität in Hafennähe wird durch einen Landanschluss erheblich verbessert. Emissionen und Lärmbelästigung werden reduziert.

Von Januar 2014 an ist der Landstromanschluss in Kalifornien Vorschrift für einen bestimmten Anteil aller Schiffsanläufe einer Reederei. Von den Hapag-Lloyd Schiffen sind bereits die „Dallas“- und „Kobe Express“-Klasse mit Landstromanschlüssen ausgerüstet. Die von Hapag-Lloyd eingesetzten Charterschiffe werden ebenfalls den Vorgaben gemäß zeitnah umgerüstet. Auch andere Häfen der Welt arbeiten an Landstromkonzepten.

Hapag-Lloyd hat auch 2013 wieder verschiedene Auszeichnungen für die Qualität der erbrachten Leistung im Containertransport erhalten.

64

Auszeichnungen 2013

Datum	Bezeichnung	Ausstellende Organisation
Dezember 2013	Global Ocean Freight Carrier Survey 2013 (Rank 3)	Panalpina
Dezember 2013	Region Americas – Carrier Award 2013 – Gold	Hellmann Worldwide Logistics
Dezember 2103	Global Ocean Carrier of the Year Award 2013 – Silver	Hellmann Worldwide Logistics
November 2013	Global Ocean Freight Carrier Evaluation 2013 (Rank 3)	DHL Global Forwarding
Oktober 2013	Shippers' Choice Award	Containerisation International
September 2013	2012 Blue Circle Award (EcoAction Program)	Port Metro Vancouver
August 2013	Ocean Import Carrier of the Year Award	Whirlpool
Juni 2013	Quality Service Award	John Deere
Juni 2013	Data Quality Award on the GT Nexus Cloud Supply Chain Platform – 2nd Rank	GT Nexus Shipper Council
Mai 2013	Best Shipping Line for Fiscal Year Apr 12 – Mar 13	NISSAN Mexicana
März 2013	Excellence Award 2012	Eastman Chemical Company
März 2013	2012 Ocean Carrier of the Year Award	Lowe's
Februar 2013	2012 Ocean Carrier of the Year	Alcoa
Januar 2013	Best Ocean Carrier of the year 2012	Röhlig Weiss-Röhlig Gebr. Weiss

Bereits seit vielen Jahren engagiert sich Hapag-Lloyd in der Clean Cargo Working Group (CCWG), einer Sektion der US-Organisation „Business for Social Responsibility“ (BSR). Zu den Mitgliedern gehören zahlreiche große Linienreedereien sowie global agierende Ablader und Befrachter. In dieser Arbeitsgruppe werden die ökologischen und sozialen Auswirkungen des weltweiten Warenaustausches untersucht und optimiert. Dazu werden Tools erarbeitet, die als Standard für das Messen und Erfassen der Kohlendioxid-Emissionen in der Containerschifffahrt dienen. Darüber hinaus ist Hapag-Lloyd in weiteren Arbeitsgruppen und Fachtagungen aktiv engagiert, um neue umweltschonende Maßnahmen wie z. B. LNG-Antrieb für Seeschiffe zu analysieren und zu bewerten.

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2013 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 7.001 Mitarbeiter (inklusive Auszubildende) beschäftigt (Vorjahr: 6.950 Mitarbeiter). Jeweils 50 Prozent der Mitarbeiter sind weiblichen bzw. männlichen Geschlechts. Die Betriebszugehörigkeit beträgt durchschnittlich rd. elf Jahre.

Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 51 Beschäftigte. Im Seefahrtsbereich waren zum 31. Dezember 2013 unverändert 1.339 Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 51 Personen auf 5.662 Mitarbeiter. Mehr als zwei Drittel der Mitarbeiter an Land sind noch nicht 50 Jahre alt, gut ein Drittel ist jünger als 35 Jahre.

Altersstruktur der Mitarbeiter im Landbereich (31. Dezember 2013)

Altersgruppe	60+	50+	49 – 36	35 – 26	25 – 16
Anteil an der Mitarbeiter	5 %	19 %	37 %	27 %	12 %

Zum Ende des Berichtszeitraums erhöhte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) von 6.817 Personen (31. Dezember 2012) auf 6.851 Beschäftigte.

Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Seebereich	1.254	1.245	1.198	1.179	1.195
Landbereich	5.553	5.505	5.465	5.457	5.461
Auszubildende	194	200	210	236	247
Gesamt	7.001	6.950	6.873	6.872	6.903

Internationalität spielt bei Hapag-Lloyd ebenfalls eine bedeutende Rolle. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. Dezember 2013 rd. 77 Prozent außerhalb Deutschlands tätig. So arbeiten bei Hapag-Lloyd Menschen aus 61 Nationen, die in über 45 Ländern im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die jeweiligen interkulturellen Kompetenzen zu erweitern. Diese Philosophie zieht sich durch alle Mitarbeitererebenen bis hin zum Management von Hapag-Lloyd, das zur Hälfte mit internationalen Führungskräften besetzt ist.

Hapag-Lloyd hat in 2012 im Zusammenhang mit weltweiten Führungstrainings in Abstimmung mit dem Topmanagement seine Führungsgrundsätze überarbeitet. Diese „Leadership Culture“ dient als Grundlage für alle Personalentwicklungsmaßnahmen und als Anforderungsprofil für aktuelle und zukünftige Führungskräfte. Die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der Mitarbeiter u. a. durch spezielle Managementtrainings blieb auch im Jahr 2013 eines der wichtigsten Ziele. Im seit 2002 bestehenden Management Career Program (MCP) werden derzeit 42 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich. Zudem befinden sich derzeit 157 Nachwuchskräfte im Talent Development Program (TDP) und werden im Rahmen des TDP individuell in ihrer Karriereentwicklung gefördert. Bedarfsgerechte Einzel- und Gruppentrainings werden für alle Mitarbeiter angeboten.

Ein anderer Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Auszubildenden von Hapag-Lloyd werden sehr häufig auch die Mitarbeiter von morgen. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent. Per 31. Dezember 2013 beschäftigte Hapag-Lloyd 109 Auszubildende an Land sowie 85 auf See. Entsprechend betrug die Ausbildungsquote in Deutschland 10,1 Prozent. Regelmäßig waren Auszubildende in den vergangenen Jahren unter den Besten ihres Abschlussjahrgangs in Deutschland zu finden.

Über hochwertige Weiterbildungen wurden diese neuen Mitarbeiter entsprechend qualifiziert und konnten sich auch dort durch besondere Leistungen auszeichnen. Darüber hinaus wurde Hapag-Lloyd in den vergangenen Jahren mehrfach durch die zuständige Stelle für die See-Ausbildung, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt, als exzellenter Ausbildungsbetrieb für herausragende Leistungen in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker ausgezeichnet. Unser Ziel ist es, diesen hohen Qualitätsanspruch zu halten.

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mehr als 70 Prozent der weltweit transportierten Güter werden mit Schiffen befördert. Neben Tankern und Schüttgutfrachtern haben Containerschiffe einen erheblichen Anteil an der Bewältigung des globalen Transportaufkommens. Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Stärke der Zunahme des Welthandels sind somit für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung.

67

Nach Ansicht der Konjunktexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) haben sich die Wachstumsperspektiven für Europa und die USA in den letzten Monaten deutlich verbessert. Insgesamt erwartet der IWF in seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2014) für 2014 ein Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 3,7 Prozent (2013: 3,0 Prozent) und für 2015 eine weitere Beschleunigung des globalen Wachstums auf 3,9 Prozent.

Nach Einschätzung des IWF wird die Euro-Zone nach einem erwarteten Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,4 Prozent in 2013 im laufenden Jahr mit einem Wachstum von 1,0 Prozent die Rezession der letzten beiden Jahre überwinden. Die weltgrößte Volkswirtschaft, die USA, könnte 2014 mit einem prognostizierten Zuwachs von 2,8 Prozent ihr Wachstumspotenzial annähernd ausschöpfen und das Wirtschaftswachstum in 2015 auf 3,0 Prozent beschleunigen. Trotz einer abgeschwächten Wachstumsdynamik übertrifft das Wirtschaftswachstum der aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas auch 2014 und 2015 die Zuwachsraten in den etablierten Industrienationen deutlich. Die bestehenden konjunkturellen Auswirkungen der Schuldenkrise in der Euro-Zone und die Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern sind derzeit die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2014.

Das für die Nachfrage nach Containertransportleistungen wichtige Welthandelsvolumen dürfte nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,5 Prozent zunehmen und in 2015 um 5,2 Prozent ansteigen. Somit wächst das Welthandelsvolumen auch weiterhin stärker als die Weltwirtschaft. Vor allem die Importe und Exporte der Schwellenländer dürften im Betrachtungszeitraum weiter überdurchschnittlich zum Welthandel ansteigen.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2015e	2014e	2013e	2012	2011
Wachstum Weltwirtschaft	3,9	3,7	3,0	3,1	3,9
Industrienationen	2,3	2,2	1,3	1,4	1,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,4	5,1	4,7	4,9	6,2
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	5,2	4,5	2,7	2,7	6,1

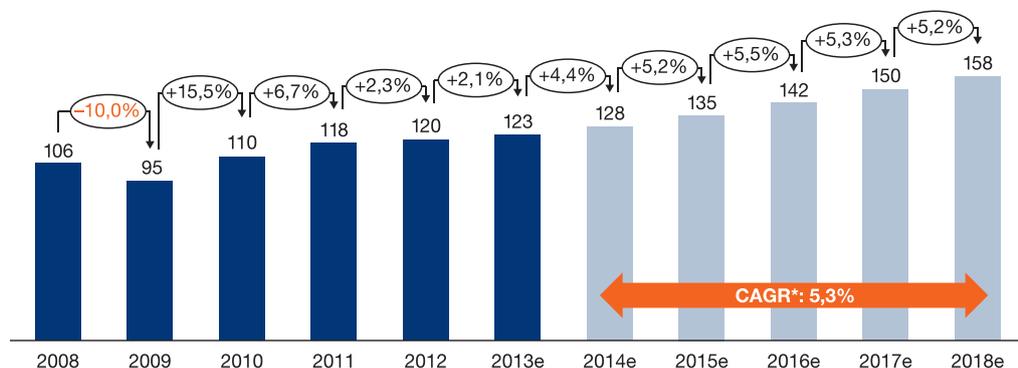
Quelle: IWF Januar 2014

Der US-Dollar ist für die internationale Schifffahrt die Hauptfakturierungswährung. Die Entspannung der EU-Schuldenkrise verhalf dem Euro zum Jahresende zu Kursgewinnen gegenüber dem US-Dollar. Der Jahresendkurs des Euros betrug rd. 1,38 USD je EUR (2012: 1,32 US-Dollar je EUR). Im Jahresdurchschnitt notierte der US-Dollar im Geschäftsjahr 2013 bei rd. 1,33 USD je EUR und lag damit um 0,04 USD je EUR über dem Vorjahrsniveau von 1,29 USD je EUR. Im Jahresverlauf 2013 lag der Höchstkurs bei 1,38 US-Dollar je EUR, der Tiefstkurs betrug 1,28 US-Dollar je EUR.

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit dem prognostizierten Wachstum des Welthandelsvolumens dürfte sich auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen in den nächsten Jahren weiter kontinuierlich erhöhen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Dezember 2013) für 2014 einen Anstieg des globalen Containertransportaufkommens von 4,4 Prozent und für 2015 von 5,2 Prozent auf rd. 135 Mio. TEU. Die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt dürfte in 2014 und 2015 in etwa gleichgerichtet mit den Zuwachsraten des Welthandels ausfallen. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate für den Zeitraum 2014 bis 2018 beträgt gemäß den derzeitigen Prognosen 5,3 Prozent.

Entwicklung globale Containertransportmenge 2008–2018 (Mio. TEU)

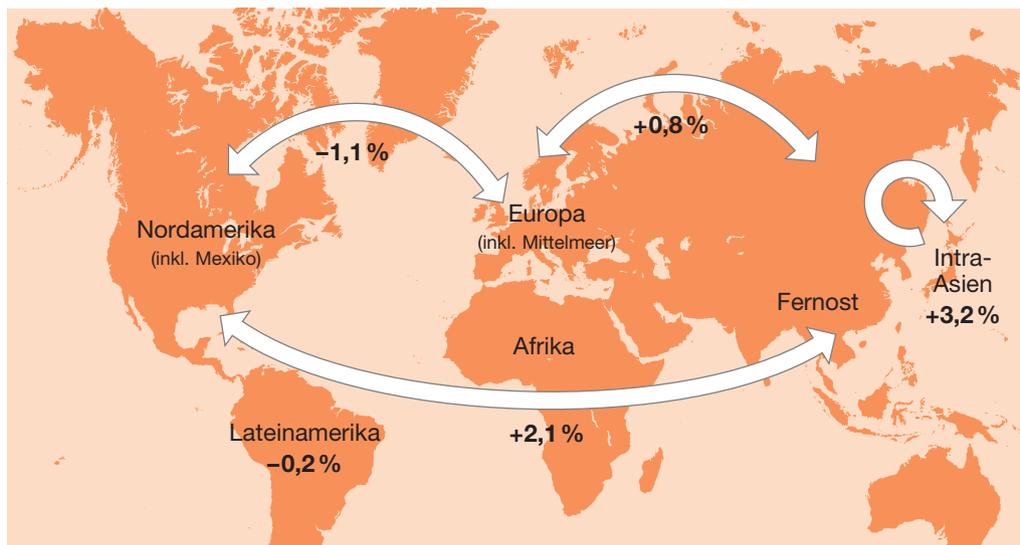


Quelle: IHS Global Insight Dezember 2013; *Compound Annual Growth Rate (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate)

In 2018 könnte das globale Containertransportvolumen rd. 158 Mio. TEU erreichen. Damit bleibt die Containerschifffahrt mittel- und langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche.

Aufgrund des schwächer als erwarteten Weltwirtschaftswachstums betrug im vergangenen Jahr die Zunahme der globalen Containertransportleistung nach Berechnungen von IHS Global Insight (Dezember 2013) nur 2,1 Prozent (2012: 2,3 Prozent) und lag damit wie in 2012 unter den ursprünglichen Erwartungen. Einen Anstieg der Containertransportmenge in 2013 verzeichneten nach Berechnungen von IHS Global Insight die Fahrtgebiete Transpazifik (+2,1 Prozent), Fernost (+0,8 Prozent) sowie die innerasiatischen Verkehre (+3,2 Prozent). In den Fahrtgebieten Atlantik (-1,1 Prozent) und Lateinamerika (-0,2 Prozent) war dagegen das Ladungsaufkommen leicht rückläufig.

Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2013



Quelle: IHS Global Insight Dezember 2013

Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Traditionell ist eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen. Allerdings dämpften in 2013 – wie im Vorjahr – das verhaltene Wirtschaftswachstum in Europa und den USA sowie die merkliche Abkühlung der konjunkturellen Entwicklung in China deutlich die Entwicklung des Transportaufkommens in der Peak-Season der Containerschifffahrt.

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

Allerdings fiel durch den Anstieg der Verschrottung, die Verschiebung von Auslieferungen und die Stornierung von Aufträgen die Zunahme der Transportkapazitäten in 2013 mit einem Zuwachs von ca. 0,9 Mio. TEU (+5 Prozent) um insgesamt 1,0 Mio. TEU geringer als zu Jahresbeginn 2013 erwartet aus.

Einflussfaktoren der Kapazitätsentwicklung

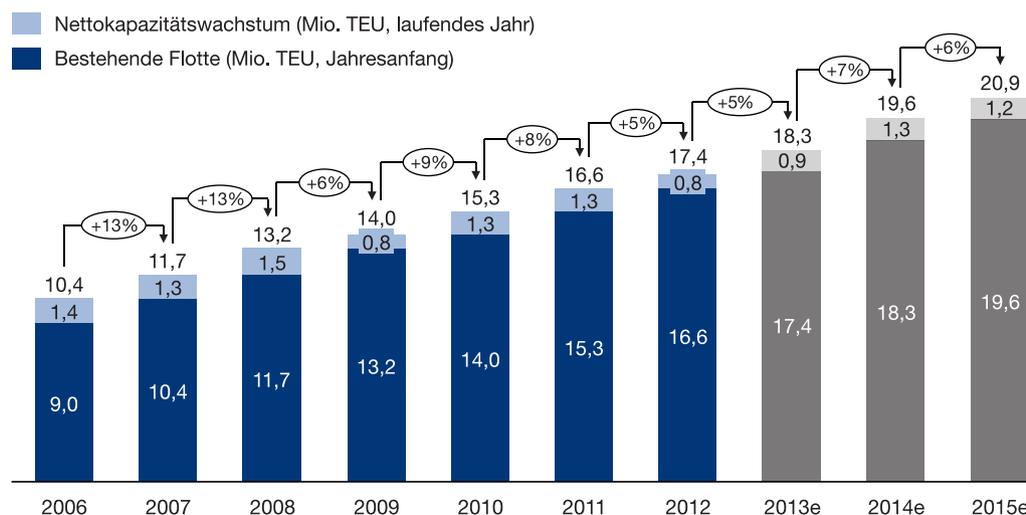
TEU Mio.	2010	2011	2012	2013e	2014e	2015e
Geplante Auslieferungen	2,0	1,5	1,7	2,1	1,9	1,7
Verschobene Ablieferungen	0,6	0,1	0,6	0,7	0,2	0,2
Verschrottungen	0,1	0,1	0,3	0,5	0,4	0,3
Tatsächlicher Kapazitätszuwachs	1,3	1,3	0,8	0,9	1,3	1,2

Quelle: MDS Transmodal, Drewry Maritime Research

70

Insgesamt erreichte die Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte zum Jahresende 2013 geschätzte 18,3 Mio. TEU (Jahresende 2012: 17,4 Mio. TEU).

Entwicklung der Kapazität der globalen Containerschiffsflotte



Quelle: Clarksons, MDS Transmodal; Februar 2014; nur Schiffe >399 TEU

Nach den derzeit vorliegenden Prognosen der Branchenexperten von MDS Transmodal (Februar 2014) könnten die Abgebotskapazitäten (Neuauslieferungen abzüglich geplanter Verschrottung und erwarteter Verschiebung von Ablieferungen) in 2014 um bis zu 1,3 Mio. TEU (+7 Prozent) zunehmen und in 2015 um weitere 1,2 Mio. TEU (+6 Prozent) wachsen. Mit 20 Prozent der Weltcontainerschiffsflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe zum Jahresende 2013 weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Der verstärkte Trend zu größeren

Schiffen zeigt sich in der Verteilung der Bestellungen. So entfallen rd. 80 Prozent der Neubaufträge auf Schiffe der Größenklasse über 8.000 TEU (Transmodal, Januar 2014).

Der in 2013 anhaltende Druck auf die Frachtraten wurde auch zum Teil durch den relativ niedrigen Stand der beschäftigungslosen Flotte bewirkt. Zwar stieg aufgrund der nur verhaltenen Entwicklung des Ladungsaufkommens in der traditionellen Peak-Season das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe zum Jahresende 2013 deutlich an. Mit rd. 780.000 TEU (AXS-Alphaliner, Januar 2014) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende Dezember 2013 rd. 4 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte. Jedoch blieb damit das Niveau der aufliegenden Flotte um rd. 4 Prozent unter dem Stand zum Jahresende 2012 (rd. 810.000 TEU) und lag somit auch deutlich unter den Prognosen (rd. 1,2 Mio. TEU). Im Jahresdurchschnitt 2013 blieb das Niveau der beschäftigungslosen Transportkapazitäten sogar um rd. 8 Prozent unter dem Jahresdurchschnitt 2012. Von den zum Jahresende 2013 aufliegenden Schiffen (235) entfallen rd. 51 Prozent auf kleinere Größenklassen bis 3.000 TEU.

71

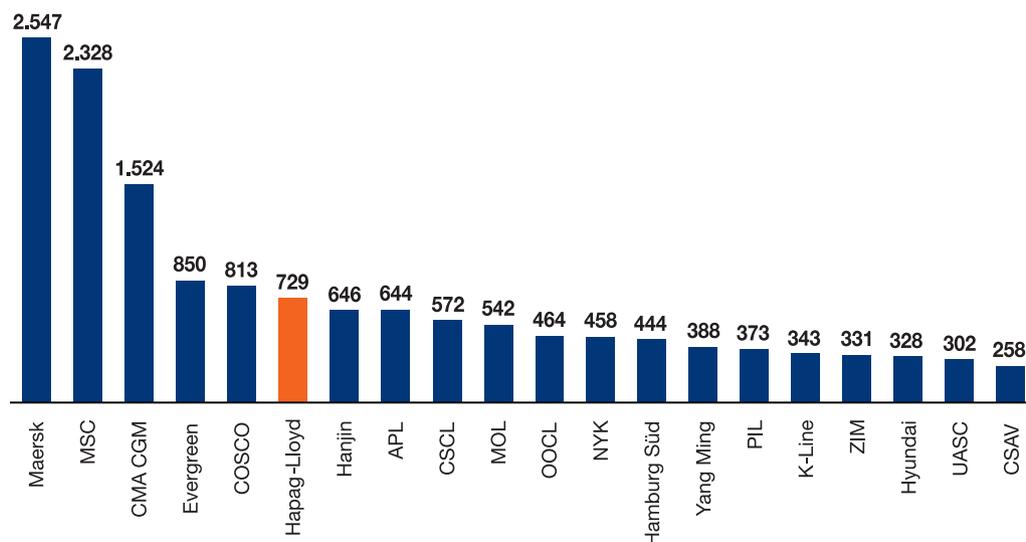
Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte aufgrund von Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und des „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg ausfallen.

Nach Angaben von Branchendiensten (AXS-Alphaliner, Clarkson; Januar 2014) wurden in 2013 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 450.000 TEU (2012: 330.000 TEU) verschrottet. Damit übertraf die Verschrottung in 2013 den bisherigen Höchststand von 377.000 TEU aus dem Jahr 2009 deutlich.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So belasten in 2013 weiterhin die fortgesetzte Indienststellung von Neubauten und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten in allen Fahrtgebieten.

Zur Verbesserung des Service für Kunden werden führende internationale Containerlinienreedereien ihre Kooperationen insbesondere im Fahrtgebiet Asien – Europa weiter verstärken. Die weltweit drei größten Containerlinienreedereien Maersk Line, MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) und CMA CGM haben im Juni 2013 die Gründung einer neuen Allianz, der P3, bekannt gegeben. Die Zustimmung der Regulierungsbehörden vorausgesetzt, könnte die P3 Allianz voraussichtlich im zweiten Quartal 2014 ihren Geschäftsbetrieb aufnehmen. Mit insgesamt 255 Schiffen und einer gesamten Transportkapazität von rd. 2,6 Mio. TEU sollen 28 Liniendienste in den Fahrtgebieten Asien–Europa, Transpazifik und Atlantik angeboten werden.

Flottenkapazität der 20 größten Containerlinien (in TTEU)



Quelle: Transmodal Januar 2014, interne Berechnungen; nur Schiffe >399 TEU

Gemeinsam mit fünf Partnerreedereien aus Asien bietet Hapag-Lloyd im Rahmen der G6 Alliance seit März 2012 seinen Kunden schnellere Transitzeiten zwischen Europa und Asien sowie seit Mai 2013 zwischen Asien und der nordamerikanischen Ostküste (Transpazifik – Ostküste), eine größere Hafenabdeckung in dem Fahrtgebiet sowie eine höhere Abfahrtsdichte aus den wichtigsten Häfen in Asien und Europa. Die Zustimmung der Regulierungsbehörden vorausgesetzt, wird die G6 Alliance ihre Kooperation ab dem zweiten Quartal 2014 auf die Fahrtgebiete Transpazifik–Westküste und Nordatlantik erweitern. Damit könnten die sechs Partnerreedereien den Kunden ein deutlich umfassenderes Netzwerk von Diensten anbieten. Die G6 Alliance hätte dann insgesamt rd. 240 Containerschiffe auf ihren gemeinsamen Diensten im Einsatz und würde 66 Häfen in Asien, Amerika und Europa miteinander verbinden.

Der Bunkerpreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, einer der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffahrtsbranche. Im Berichtsjahr 2013 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis bei 613 USD je Tonne und damit um 47 USD pro Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2009 hat sich der durchschnittliche Bunkerpreis fast verdreifacht. In den ersten Wochen 2014 notiert der Bunkerpreis (MFO Rotterdam) weiter unter dem Niveau von 600 USD/t.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns war im Geschäftsjahr 2013 weiterhin durch den anhaltend intensiven Wettbewerb sowie das verhaltene Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandels geprägt. Das Weltwirtschaftswachstum erreichte in 2013 lediglich 3,0 Prozent und lag damit unter den ursprünglichen Erwartungen (+3,5 Prozent) des IWFs.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Umsatzerlöse	6.567,4	6.843,7
Sonstige betriebliche Erträge	156,3	265,4
Transportaufwendungen	5.773,1	6.182,3
Personalaufwendungen	365,2	359,7
Abschreibungen	325,4	332,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	251,7	267,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	8,3	-32,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	36,8	31,9
Übriges Finanzergebnis	18,6	2,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	63,7	2,5
Zinsergebnis	-153,6	-126,9
Ertragsteuern	7,5	3,9
Konzernergebnis	-97,4	-128,3
EBITDA	389,1	334,5
EBITDA-Marge (%)	5,9	4,9
EBIT bereinigt	67,2	26,2
EBIT-Marge bereinigt (%)	1,0	0,4
EBIT	63,7	2,5
EBIT-Marge (%)	1,0	0,0

Das hinter den Erwartungen zurückgebliebene globale Wirtschaftswachstum und die volatile Entwicklung von Fremdwährungen, insbesondere des Euro zum US-Dollar, wirkten sich belastend auf die Ertragslage des Konzerns aus. Der US-Dollar schwächte sich im Jahresdurchschnitt auf 1,33 USD/EUR ab (Vorjahr: 1,29 USD/EUR); auch der Stichtagskurs notierte mit 1,38 USD/EUR deutlich schwächer im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresstichtagskurs mit 1,32 USD/EUR. Angesichts des unvermindert anhaltenden Wettbewerbsdrucks auf allen Fahrtgebieten konnten angekündigte Erhöhungen der Frachtraten, insbesondere im Fahrtgebiet Fernost, nicht umgesetzt werden. Die durchschnittliche Frachtrate blieb mit 1.482 USD/TEU um 6,3 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres (1.581 USD/TEU).

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Atlantik	1.679	1.748
Fernost	1.237	1.343
Lateinamerika	1.390	1.444
Transpazifik	1.747	1.913
Australasien	1.236	1.326
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.482	1.581

Aufgrund der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten und des Ausbaus des Servicenetzwerkes konnte Hapag-Lloyd im abgelaufenen Geschäftsjahr die Transportmenge um 241 TTEU auf 5.496 TTEU (Vorjahr: 5.255 TTEU) erhöhen. Im Betrachtungszeitraum konnte dabei in allen Fahrtgebieten die Transportmenge gesteigert werden. Der Anstieg um 4,6 Prozent lag über dem Marktwachstum von 2,1 Prozent.

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Atlantik	1.204	1.136
Fernost	1.246	1.144
Lateinamerika	1.172	1.171
Transpazifik	1.245	1.199
Australasien	629	605
Total	5.496	5.255

Im Geschäftsjahr 2013 reduzierten sich die Umsatzerlöse um 276,3 Mio. EUR auf 6.567,4 Mio. EUR (Vorjahr: 6.843,7 Mio. EUR). Bereinigt um Wechselkursveränderungen konnte ein Umsatz auf nahezu gleichem Niveau wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum erzielt werden.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Atlantik	1.522,6	1.544,6
Fernost	1.160,7	1.193,9
Lateinamerika	1.226,0	1.314,6
Transpazifik	1.636,8	1.783,6
Australasien	584,7	624,2
Übrige	436,6	382,8
Total	6.567,4	6.843,7

75

Die Transportaufwendungen reduzierten sich im Geschäftsjahr 2013 um 409,2 Mio. EUR auf 5.773,1 Mio. EUR (Vorjahr: 6.182,3 Mio. EUR). Dies entspricht einem Rückgang von rd. sieben Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die um 202,1 Mio. EUR (-12,3 Prozent) auf 1.436,6 Mio. EUR gesunkenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Der Rückgang der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe resultierte aus Einsparungen beim Bunkerverbrauch sowie aus den um 7,1 Prozent gesunkenen Bunkerpreisen, denen Aufwendungen aus Bunkersicherungsgeschäften gegenüberstanden. Im Geschäftsjahr 2013 lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 613 USD je Tonne um 47 USD unter dem Wert des Vorjahres (660 USD je Tonne). Auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen lagen trotz einer gestiegenen Transportmenge um 4,6 Prozent unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode. Ursächlich hierfür waren insbesondere die bis zum Jahresende erzielten Kosteneinsparungen.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.436,6	1.638,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.336,5	4.543,6
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.831,1	1.834,9
Charter-, Leasing- und Containermieten	653,3	718,8
Containertransportkosten	1.691,4	1.826,0
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	160,7	163,9
Transportaufwendungen	5.773,1	6.182,3

Aufgrund des durch den hohen Wettbewerbsdruck geprägten Marktumfeldes konnten die weiterhin hohen Energiekosten nur bedingt über die Frachtraten an die Kunden weiterbelastet werden. Dennoch konnte die Rohertragsmarge (Verhältnis Rohertrag zum Umsatz) von 9,7 Prozent auf 12,1 Prozent gesteigert werden.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 156,3 Mio. EUR lagen im Geschäftsjahr 2013 deutlich unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraumes (265,4 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren die mit 26,4 Mio. EUR deutlich geringeren Erträge aus Verkäufen von Containern sowie Chassis aus durchgeführten Operating-Sale-and-Leaseback-Transaktionen (Vorjahr: 132,9 Mio. EUR).

Die unterjährige Volatilität des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Verlauf des Jahres zu zeitraumbezogenen Kursgewinnen und Kursverlusten, die sich in den Sonstigen betrieblichen Erträgen und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechselkursbedingten Erträge und Aufwendungen im Geschäftsjahr 2013 zu einer Ergebnisbelastung von 11,6 Mio. EUR (Vorjahr: 27,8 Mio. EUR).

Bei einer im Durchschnitt nahezu konstant gebliebenen Anzahl der Mitarbeiter im Konzern stieg der Personalaufwand um 1,5 Prozent auf 365,2 Mio. EUR (Vorjahr: 359,7 Mio. EUR). Die Personalaufwandsquote in Höhe von 5,6 Prozent verblieb ungefähr auf Vorjahresniveau (5,3 Prozent).

Entwicklung Personalkosten

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Personalaufwand	365,2	359,7
Umsatzerlöse	6.567,4	6.843,7
Personalaufwandsquote	5,6 %	5,3 %

Im Geschäftsjahr 2013 betragen die Abschreibungen 325,4 Mio. EUR (Vorjahr: 332,0 Mio. EUR). Der Anstieg der planmäßigen Abschreibungen auf Schiffs- und Containerzugänge wurde teilweise kompensiert durch einen gegenläufigen Effekt aus der Anpassung der Schrottwerte für Schiffe im laufenden Geschäftsjahr in Höhe von 21,4 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in Höhe von 36,8 Mio. EUR (Vorjahr: 31,9 Mio. EUR) sowie dem übrigen Finanzergebnis in Höhe von 18,6 Mio. EUR (Vorjahr: 2,8 Mio. EUR) zusammen. Das übrige Finanzergebnis beinhaltet den Erlös aus dem Verkauf des Anteils am Container-Terminal Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, in Höhe von 19,1 Mio. EUR sowie die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag im Geschäftsjahr 2013 mit 63,7 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraumes (2,5 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) stieg um 54,6 Mio. EUR auf 389,1 Mio. EUR (Vorjahr: 334,5 Mio. EUR).

Die EBIT-Marge blieb trotz des anhaltend starken Wettbewerbsdrucks, der hohen Energiekosten und des volatilen USD/EUR-Kursverhältnisses aufgrund der konsequenten Fortführung des Kosteneinsparungsprogramms positiv. Die EBITDA-Marge lag mit rd. sechs Prozent um einen Prozentpunkt über dem Wert des Vorjahres (fünf Prozent).

EBIT-Marge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Umsatz	6.567,4	6.843,7
EBIT	63,7	2,5
Kaufpreisallokation	22,6	23,7
Verkauf der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	-19,1	-
EBIT bereinigt	67,2	26,2
EBITDA	389,1	334,5
EBIT-Marge	1,0 %	0,0 %
EBIT-Marge bereinigt	1,0 %	0,4 %
EBITDA-Marge	5,9 %	4,9 %

Das für die interne Steuerung maßgebende um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation und dem Ertrag aus dem Verkauf des Anteils am Container-Terminal Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, bereinigte operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (bereinigtes EBIT) betrug 67,2 Mio. EUR (Vorjahr: 26,2 Mio. EUR). Das für 2013 angestrebte positive operative Ergebnis konnte somit trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erreicht werden.

Für das Geschäftsjahr 2013 ergab sich ein Zinsergebnis in Höhe von -153,6 Mio. EUR (Vorjahr: -126,9 Mio. EUR). Die Veränderung des Zinsergebnisses im Vergleich zur Vorjahresperiode ist insbesondere auf die Neuabschlüsse von Finanzierungsverträgen aufgrund getätigter Investitionen in Schiffe und Container sowie auf die im zweiten Halbjahr 2013 neu emittierte EUR-Anleihe zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2013 betrug das Konzernergebnis -97,4 Mio. EUR (Vorjahr: -128,3 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

78

Der Hapag-Lloyd Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, die aus dem laufenden Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Hierzu zählen insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreissrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Kanadische Dollar, Britische Pfund, Schweizer Franken, Hongkong-Dollar, Singapur-Dollar, Japanische Yen sowie Chinesischer Renminbi von Bedeutung.

Zur Absicherung von Wechselkursrisiken werden derivative Sicherungsgeschäfte für den Euro abgeschlossen. Bunkerpreisänderungen werden, sofern dies möglich ist, über entsprechende Zuschläge an Kunden weitergegeben. Darüber hinaus werden zur Begrenzung von Schwankungen aus Rohstoffpreisänderungen Sicherungsinstrumente eingesetzt. Gegebenenfalls werden bis zu 80 Prozent des geplanten jährlichen Treibstoffbedarfs gegen Preissteigerungen abgesichert. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen des Zinsmanagements zentral gesteuert.

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

Emittenten-Ratings

Rating/Ausblick	31.12.2013	31.12.2012
Standard & Poor's	B+/stable	B+/negative
Moody's	B2/negative	B2/negative

Trotz des im Geschäftsjahr 2013 weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes, insbesondere im Bereich der weltweiten Containerschifffahrt, konnte das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von der internationalen Ratingagentur Standard & Poor's in ihrem Rating-update vom 17. September 2013 verbessert werden, indem der Ausblick von „negative“ auf „stable“ angehoben wurden. Die Ratingagentur Moody's hat am 19. September 2013 ihr Rating des Vorjahres von B2/„negative Outlook“ bestätigt.

Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden. Der Finanzierungsmix zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil aufzuweisen sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren. Im Geschäftsjahr 2013 standen die Umstrukturierung von Schiffs- und Containerfinanzierungen sowie Transaktionen am Anleihenmarkt im Vordergrund.

79

Finanzierungsaktivitäten

Im September und Oktober 2013 wurde seitens Hapag-Lloyd eine weitere EUR-Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 400 Mio. EUR am Kapitalmarkt platziert. 200 Mio. EUR wurden zur teilweisen Rückführung der in 2010 begebenen Anleihe genutzt. Damit konnten die aktuelle Kapitalstruktur aufgrund eines niedrigeren Kupons in Höhe von 7,75 Prozent im Vergleich zu 9,00 Prozent sowie das Fälligkeitsprofil optimiert werden.

Für Investitionen gelangten im Geschäftsjahr Darlehen zur Finanzierung von Schiffsneubauten mit Ablieferungszeitpunkten in 2013 und 2014 in Höhe von 484,9 Mio. USD (365,0 Mio. EUR) zur Auszahlung. Daneben wurde zur Optimierung der Finanzstruktur eine bereits bestehende Darlehensfinanzierung für vier Schiffe in Höhe von 94,7 Mio. USD (71,3 Mio. EUR) in eine neue Flottenfinanzierung in Höhe von 165,0 Mio. USD (124,2 Mio. EUR) überführt.

Planmäßige Investitionen in Containerneubauten wurden durch die Inanspruchnahme bereits bestehender Kreditrahmenverträge in Höhe von 57,1 Mio. USD (43,0 Mio. EUR) sowie den Abschluss neuer Finanzierungsverträge in Höhe von 187,2 Mio. USD (140,9 Mio. EUR) finanziert. Eine weitere Optimierung der Finanzierungsstruktur erfolgte durch die Abänderung von bestehenden Operating-Lease-Verhältnissen in Höhe von 158,8 Mio. USD (119,5 Mio. EUR).

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität des Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2013 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	2013	2012
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	464,8	560,8
Finanzschulden	2.935,0	2.371,9
Nettoverschuldung	2.470,2	1.811,1
EBITDA	389,1	334,5
Verschuldungsgrad (%)	84,7	58,2
Frei verfügbare Kreditlinien	69,0	72,1
Eigenkapitalquote (%)	41,9	45,5

Die Nettoverschuldung des Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2013 gegenüber dem Vorjahr von 1.811,1 Mio. EUR auf 2.470,2 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren die im Geschäftsjahr 2013 getätigten Investitionen in Schiffe und Container, die über Fremdmittel finanziert wurden, sowie die Neustrukturierung von Leasingverhältnissen für gebrauchte Container.

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln, bilaterale und syndizierte Kreditlinien jederzeit gewährleistet.

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Zusammengefasste Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
EBITDA	389,1	334,5
Working-Capital-Veränderungen	-277,9	-18,8
Übrige Effekte	-44,7	-183,1
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	66,5	132,6
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-544,7	-272,6
Free-Cash-Flow	-478,2	-140,0
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	403,2	39,7
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-75,0	-100,3

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Ausgehend von einem EBITDA von 389,1 Mio. EUR erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern einen operativen Cash-Flow von 66,5 Mio. EUR (Vorjahr: 132,6 Mio. EUR).

Der Working-Capital-Bedarf führte im Geschäftsjahr 2013 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 277,9 Mio. EUR. Die Veränderung des Working Capitals resultierte insbesondere aus der abrechnungsbedingten Reduzierung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Der Saldo aus zahlungsunwirksamen Erträgen und Aufwendungen sowie Umklassifizierungen in die Cash-Flows aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit führte zu einer Reduzierung der operativen Zahlungsströme in Höhe von 44,7 Mio. EUR. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen Effekte aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen, aus der Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung sowie aus derivativen Finanzinstrumenten.

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich auf insgesamt 544,7 Mio. EUR (Vorjahr: 272,6 Mio. EUR). Hierin enthalten sind im Wesentlichen zahlungswirksame Investitionen in Schiffe und Container in Höhe von 664,5 Mio. EUR. Mittelzuflüsse erhielt der Konzern aus Anlagenabgängen aus dem Verkauf von Gegenständen des Sachanlagevermögens und des Anteils am Container-Terminal Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, in Höhe von insgesamt 86,6 Mio. EUR (Vorjahr: 225,0 Mio. EUR) sowie aus erhaltenen Dividendenzahlungen von assoziierten Unternehmen in Höhe von 33,2 Mio. EUR (Vorjahr: 18,4 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im Geschäftsjahr 2013 insgesamt im Saldo ein Mittelzufluss in Höhe von 403,2 Mio. EUR (Vorjahr: 39,7 Mio. EUR). Die Mittelaufnahmen in Höhe von 1.118,8 Mio. EUR (Vorjahr: 763,1 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung einer neuen EUR-Anleihe sowie Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung.

Demgegenüber standen die durch Ausübung von Rückkaufoptionen teilweise Rückführung von in 2010 begebenen Anleihen sowie Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 707,9 Mio. EUR (Vorjahr: 606,7 Mio. EUR) sowie Auszahlungen für Sicherungsgeschäfte für Finanzschulden. Im Vorjahr war zusätzlich der Restbetrag des Hybrid-II-Kapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR zurückgeführt worden.

Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Bestand am Anfang der Periode	560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen	-21,0	-11,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-75,0	-100,3
Bestand am Ende der Periode	464,8	560,8

Die Zahlungsmittel verminderten sich im Geschäftsjahr 2013 um insgesamt 96,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 464,8 Mio. EUR (Vorjahr: 560,8 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bis heute nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95,0 Mio. USD (69,0 Mio. EUR) unverändert fort.

82

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernanhang enthalten.

Investitionen

Das Investitionsvolumen umfasste im Jahr 2013 743,0 Mio. EUR (Vorjahr: 790,8 Mio. EUR) und betraf insbesondere Investitionen in Seeschiffe und Container. Im Geschäftsjahr wurden sowohl vier Seeschiffe ausgeliefert als auch Anzahlungen für drei weitere in 2014 abzuliefernde Schiffe geleistet. Weitere wesentliche Investitionen wurden in Containerneubauten getätigt. Das Investitionsvolumen erhöhte sich ebenfalls durch die Änderung bestehender kurzfristiger Operating-Lease-Verträge in Finance-Lease-Verträge für Container.

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt Vermögenslage des Konzernlageberichts dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr von 502,1 Mio. EUR auf 113,4 Mio. EUR um die in 2013 ausgelieferten Schiffe.

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd Vermögenswerte ein, die nicht im wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen gemietet werden. Aus diesen Verträgen bestehen zukünftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 787,2 Mio. EUR (Vorjahr: 994,5 Mio. EUR). Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträge sowie die Struktur der Restlaufzeiten und der beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „Leasing“ im Konzernanhang. Durch die Änderung von bestimmten Leasingverträgen konnten die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Leasingverträgen im Geschäftsjahr deutlich reduziert werden.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	5.689,7	5.502,2
davon Anlagevermögen	5.594,7	5.428,9
Kurzfristige Vermögenswerte	1.260,1	1.349,1
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	464,8	560,8
Bilanzsumme	6.949,8	6.851,3
Passiva		
Eigenkapital	2.915,1	3.114,0
Fremdkapital	4.034,7	3.737,3
davon langfristige Schulden	2.657,1	2.301,2
davon kurzfristige Schulden	1.377,6	1.436,1
davon Finanzschulden	2.935,0	2.371,9
davon langfristige Finanzschulden	2.460,1	2.048,9
davon kurzfristige Finanzschulden	474,9	323,0
Bilanzsumme	6.949,8	6.851,3
Anlagendeckungsgrad I (in %)	52,1	57,4
Anlagendeckungsgrad II (in %)	99,6	99,7
Liquiditätsgrad I (in %)	33,7	39,1
Nettoverschuldung	2.470,2	1.811,1
Eigenkapitalquote (in %)	41,9	45,5

Die Konzernbilanzsumme stieg im Vergleich zum Vorjahreswert von 6.851,3 Mio. EUR um 98,5 Mio. EUR auf 6.949,8 Mio. EUR an. Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich dabei um 187,5 Mio. EUR, während sich die kurzfristigen Vermögenswerte um 89,0 Mio. EUR verminderten. Die Kursentwicklung des US-Dollar, der zum 31. Dezember 2013 mit 1,38 USD/EUR deutlich unter dem entsprechenden Vorjahreswert (1,32 USD/EUR) notierte, hatte im Hinblick auf Bewertungen zum Stichtag Auswirkungen auf die einzelnen Bilanzposten.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte stiegen die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 165,8 Mio. EUR auf 5.594,7 Mio. EUR. Der Buchwert der darin enthaltenen immateriellen Vermögenswerte sank im Berichtszeitraum um 119,1 Mio. EUR auf 1.194,3 Mio. EUR. Deren Rückgang beruhte im Wesentlichen auf planmäßigen Abschreibungen (64,0 Mio. EUR) sowie Wechselkursdifferenzen (53,1 Mio. EUR).

Das Sachanlagevermögen stieg im Berichtszeitraum um 282,0 Mio. EUR auf 4.067,6 Mio. EUR (Vorjahr: 3.785,6 Mio. EUR). Der Anstieg entfiel insbesondere auf im Geschäftsjahr getätigte Investitionen in Höhe von 741,0 Mio. EUR. Diese umfassen insbesondere Investitionen in Seeschiffe (430,9 Mio. EUR) und Containerneubauten (224,9 Mio. EUR) sowie die Bilanzierung von Containern als Finanzierungsleasing (79,8 Mio. EUR) aufgrund der Umwandlung kurzfristiger Containerleasingverträge in langfristige Verträge. Im Geschäftsjahr 2013 kamen vier neue Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von je 13.200 TEU zur Auslieferung. Gegenläufig wirkten sich auf die Höhe des Sachanlagevermögens insbesondere planmäßige Abschreibungen (261,4 Mio. EUR), Wechselkurseffekte (171,8 Mio. EUR) sowie der Verkauf von sechs Containerschiffen mit Buchwerten in Höhe von 21,6 Mio. EUR aus.

Die positive Marktwertentwicklung der langfristigen derivativen Finanzinstrumente resultiert zum einen aus der positiven Entwicklung der Terminkurse für Devisensicherungen und zum anderen aus der Erfassung eines eingebetteten Derivats in Zusammenhang mit vertraglichen Rückkaufoptionen für begebene Anleihen. Die langfristigen derivativen Finanzinstrumente betragen zum Jahresende 74,5 Mio. EUR (Vorjahr: 32,5 Mio. EUR).

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 473,3 Mio. EUR (Vorjahr: 449,5 Mio. EUR). Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank gegenüber dem Jahresende 2012 um 96,0 Mio. EUR auf 464,8 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren Mittelabflüsse für getätigte Investitionen per saldo in Höhe von 544,7 Mio. EUR. Die Marktwerte für kurzfristige derivative Finanzinstrumente betragen 25,1 Mio. EUR und lagen damit um 11,9 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital um 198,9 Mio. EUR auf 2.915,1 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ist insbesondere auf das negative Konzernergebnis in Höhe von 97,4 Mio. EUR sowie auf den Saldo aus den im Sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 115,9 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen aus (16,1 Mio. EUR).

Die langfristigen Schulden sind im Geschäftsjahr um 355,9 Mio. EUR auf 2.657,1 Mio. EUR gestiegen. Zu diesem Anstieg trugen insbesondere die um 411,2 Mio. EUR gestiegenen langfristigen Finanzschulden in Höhe von 2.460,1 Mio. EUR bei. Darin enthalten ist insbesondere die im September und Oktober 2013 neu platzierte EUR-Anleihe (Laufzeit 2018/ Volumen von 400 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte sich die teilweise Rückführung der in 2010 begebenen EUR-Anleihe auf die langfristigen Finanzschulden aus. Von dieser wurden durch

die Ausübung von Rückkaufoptionen 85,9 Mio. EUR zurückgeführt sowie gegen Ausgabe von Anteilen an der neuen Anleihe 114,1 Mio. EUR ausgetauscht. Zu einer weiteren wesentlichen Erhöhung der Finanzschulden zum 31. Dezember 2013 führten die im Geschäftsjahr ausgezahlten Finanzmittel für Schiffsneubauten in Höhe von 484,9 Mio. USD (365,0 Mio. EUR) sowie für Containerneubauten in Höhe von 244,3 Mio. USD (183,9 Mio. EUR). Die Neustrukturierung von Leasingverhältnissen für gebrauchte Container erhöhte die Finanzschulden um weitere 158,8 Mio. USD (119,5 Mio. EUR). Regel- und Sondertilgungen in Höhe von 585,4 Mio. USD (440,7 Mio. EUR) minderten den Bestand der Finanzschulden.

Innerhalb der kurzfristigen Schulden konnte der Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden insbesondere durch den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen überkompensiert werden.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2013 2.470,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.811,1 Mio. EUR).

85

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

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand beurteilt die wirtschaftliche Lage der Hapag-Lloyd AG zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichtes vor dem Hintergrund der schwierigen Marktsituation positiv. Die Hapag-Lloyd AG ist mit ihrem Finanzprofil und Leistungsportfolio gut im Markt aufgestellt. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2014 liegt im Rahmen der Erwartungen.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Ereignisse, die eine wesentliche Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns bewirkt hätten.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Risikosteuerung und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen sollen dazu beitragen, den Wert des Unternehmens stetig und nachhaltig zu steigern, die mittelfristigen finanziellen Ziele zu erreichen und den Fortbestand des Unternehmens langfristig zu sichern.

RISIKOMANAGEMENT

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken jeglicher Art frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und durch entsprechende Maßnahmen zu begrenzen. Durch konzernweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Entwicklung der Geschäfte und die damit verbundenen Risiken in ihren Auswirkungen auf den Konzern regelmäßig erfasst, bewertet sowie überwacht. Dem Vorstand und dem operativen Management stehen für das Risikomanagement mehrstufige integrierte Berichtssysteme zur Verfügung. So analysiert und meldet das Planungs- und Controllingsystem monatlich Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung und identifiziert somit zeitnah Risiken, die den operativen Erfolg des Unternehmens gefährden könnten. Die aktive Überwachung und Begleitung der operativen Risiken ist ein entscheidender Erfolgsfaktor des Risikomanagementsystems („RMS“).

87

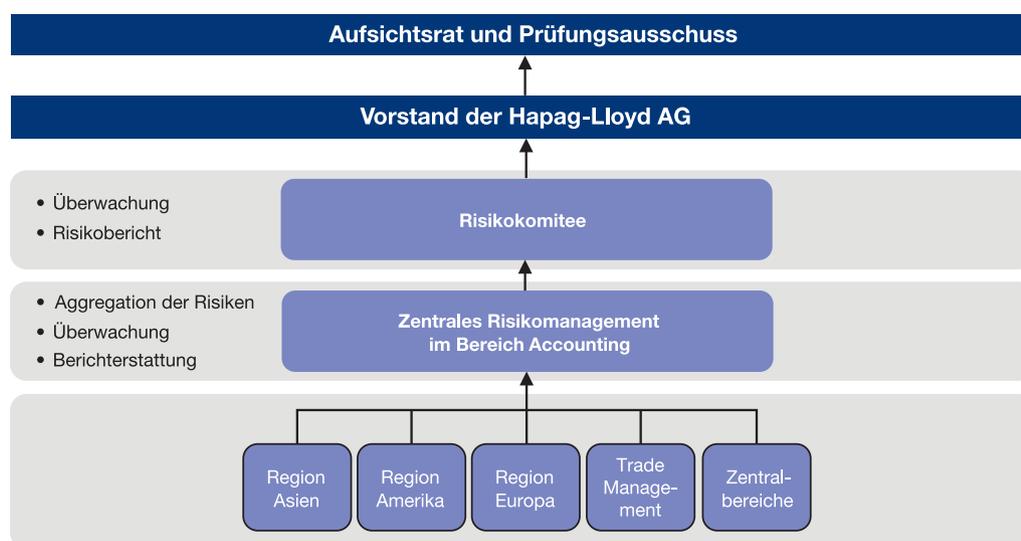
Das Risikomanagement wird durch die Konzernrevision überwacht. Dazu erfolgen regelmäßige Prüfungen der Risikomanagementprozesse und insbesondere des Risikofrüherkennungssystems mit wechselnden Schwerpunkten.

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

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2013 der Hapag-Lloyd AG wurde die grundsätzliche Eignung des Risikofrüherkennungssystems, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen, durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft.

Die im Rahmen der Risikosteuerung zu treffenden Maßnahmen werden in den operativen Einheiten vollzogen und durch operative Systeme unterstützend abgebildet. Gleichwohl erfolgt eine Rückkopplung zwischen der Risikofrüherkennung und dem operativen Risikomanagement.

Risikomanagement der Hapag-Lloyd AG



- Aufgaben des jeweiligen Risikomanagements:
- Risikoidentifizierung
 - Risikobewertung
 - Risikodokumentation und Reporting
 - Risikosteuerung

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

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB

Konzeption und Zielsetzung

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

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

89

Organisation und wesentliche Prozesse in der Konzernrechnungslegung sowie der Konsolidierung

Die Hapag-Lloyd AG erstellt den Konzernabschluss nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften des IASB (IFRS), wie sie im Rahmen der Anerkennung durch die Europäische Kommission in nationales Recht umgesetzt wurden. Dabei findet eine Richtlinie für die Bilanzierung konzernweit Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelvorschriften konkretisiert. Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden fortlaufend beobachtet und die Bilanzierungsrichtlinie sowie die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft. Des Weiteren gilt ein einheitlicher Kontenrahmen für den Konzern.

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

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

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

Der Konzern-Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten und detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den Bereich Accounting überwacht.

Die Bilanzierung wird konzernweit durch das IT-System SAP unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermitteln die Tochtergesellschaften die Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidations (FC) zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden insbesondere die notwendigen Konsolidierungsschritte vom Bereich Accounting durchgeführt.

90

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

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

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

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

IKS-Nachweisprozess

Die Hapag-Lloyd AG hat die Prüfung der Wirksamkeit des IKS in einem Regelprozess („IKS-Nachweisprozess“) organisiert, der 2010 eingeführt wurde und seitdem fortlaufend durchgeführt und aktualisiert wird.

Die Ergebnisse des Wirksamkeitsnachweises werden jährlich in einem Bericht zusammengefasst. Der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG wird durch den Vorstand über die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems informiert. Bei wesentlichen Änderungen, Feststellungen oder Schwächen erfolgt eine Zwischenberichterstattung an den Prüfungsausschuss durch den Vorstand.

RISIKEN

STRATEGISCHE RISIKEN

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Aufgrund der Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern und der nur zögerlichen konjunkturellen Erholung in der Euro-Zone hat der Internationale Währungsfond (IWF) die Wachstumsprognosen für die Weltwirtschaft und den Welthandel in 2013 wiederholt nach unten korrigiert. Für 2014 wird jedoch eine deutliche Belebung der Weltkonjunktur erwartet. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ dargestellt. Insgesamt dürften sich die Risiken für die Weltwirtschaft im Vergleich zum Vorjahr verringert haben. Die wesentlichen Risiken für die globale konjunkturelle Entwicklung in 2014 sind die bestehenden konjunkturellen Auswirkungen der Schuldenkrise in der Euro-Zone und die Wachstumsabschwächung in den Schwellenländern. Dies könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschifffahrt führen. Sowohl in 2012 als auch in 2013 lag der Zuwachs der weltweiten Nachfrage nach Containertransportleistung gemäß den Auswertungen des Branchendienstes IHS Global Insight unter den ursprünglichen Erwartungen. Hauptursache hierfür war ein schwächeres Weltwirtschaftswachstum als erwartet.

Risiken durch intensiven Wettbewerb

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

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

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

Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen.

Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

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

Risiken aus dem Wettbewerb durch neue Allianzen

Die weltweit drei größten Containerlinienreedereien – Maersk Line, MSC Mediterranean Shipping Company und CMA CGM – haben im Juni 2013 die Gründung einer neuen Allianz, der P3, bekannt gegeben. Die Zustimmung der Regulierungsbehörden vorausgesetzt,

wird die P3 Allianz voraussichtlich im zweiten Quartal 2014 ihren Geschäftsbetrieb aufnehmen. Mit insgesamt 255 Schiffen und einer gesamten Transportkapazität von rd. 2,6 Mio. TEU sollen 28 Liniendienste in den Fahrtgebieten Asien–Europa, Transpazifik und Atlantik angeboten werden. Durch den Betrieb der eingesetzten Schiffe in einer eigenen Gesellschaft und ein besseres Serviceangebot könnte die P3 Kostenvorteile erzielen und verstärkt Kunden anderer Reedereien an sich binden.

OPERATIVE RISIKEN

Rohstoffpreisrisiken

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. Im Geschäftsjahr 2013 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 21,2 Prozent der Umsatzerlöse. Der Bunkerpreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffverkehrsbranche. Im Berichtsjahr 2013 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis bei 613 USD je Tonne und damit um 47 USD pro Tonne unter dem Durchschnittswert des Vorjahres. Im Vergleich zum Jahresbeginn 2009 hat sich der durchschnittliche Bunkerpreis fast verdreifacht. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Hierzu zählen u. a. der globale Terrorismus sowie politische Instabilitäten oder Spannungen im Mittleren Osten. Langfristig wird der Preis durch die weltweite Nachfrage bestimmt und durch die Entwicklung in aufstrebenden Schwellenländern wie zum Beispiel in China und Indien.

93

Zur Begrenzung der Auswirkung hoher Bunkerpreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Großteil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften von bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf das Kapitel „Finanzinstrumente“ des Anhangs zum Konzernabschluss. Per Ende Januar 2013 waren insgesamt 35 Prozent der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2014 gesichert.

Eine weitere Maßnahme zur Begrenzung des Risikos aus steigenden Bunkerpreisen ist die Reduzierung des Verbrauchs von Bunker durch Maßnahmen wie zum Beispiel Slow Steaming. Hierbei wird durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit der Containerschiffe ein überproportionales Ersparnis im Brennstoffverbrauch erzielt. Siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel „Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement“.

Risiko aus Schwankungen in den Charterraten

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

Die Höhe der Charterraten wird von dem Angebot und der Nachfrage nach Schiffskapazitäten sowie der Entwicklung der Frachtraten bestimmt. In der Regel folgen die Charterraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten.

Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten zu einem Rückgang der Erträge führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren. Der Anteil eigener bzw. geleaster Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2013 bei rund 53 Prozent. Die übrigen 47 Prozent sind gechartert, davon sind 18 Schiffe langfristig, 22 mittelfristig und 47 kurzfristig gechartert.

Risiken aus schwankenden Transportmengen und Frachtraten

Hinsichtlich der Entwicklung der Transportmengen und Frachtraten gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig. Die Frachtratenentwicklung wird zudem stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren Transportkapazitäten bestimmt. Angesichts einer weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2014, wie in 2012 und 2013, zu einem verschärften Preiswettbewerb auf einzelnen Fahrtgebieten führen.

Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen

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

Risiko langer Lieferzeiten bei Schiffsneubauten

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

95

Risiken beim Betrieb von Schiffen

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

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

Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei

den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als weitere Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panama-Kanal, Suez-Kanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden.

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

Risiken durch Piraterie

Piraterie stellt seit Langem eine erhebliche Beeinträchtigung der Handelsschifffahrt dar. Seit 2008 gab es eine signifikante Intensivierung der Piraterieaktivitäten im Golf von Aden, im südlichen Bereich des Roten Meeres und in einem immer größer werdenden Areal im Indischen Ozean. 2013 war – wie schon in 2012 – eine deutliche Verringerung der initiierten und erfolgreichen Piraterieüberfälle in diesem Gebiet zu beobachten, nicht zuletzt dank einem intensiveren Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften.

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

COMPLIANCE-RISIKEN

Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

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

Die Containerschifffahrt unterliegt zahlreichen Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern. Die Überprüfungen durch die zuständigen Behörden könnten zur Beschlagnahme von Containern oder deren

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

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

Risiken aufgrund der Verschärfung von Umweltschutzbestimmungen

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

97

Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

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

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

Darüber hinaus unterliegt der Konzern regelmäßigen Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können.

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

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

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

98

Währungsrisiken

In der internationalen Containerschifffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charraten sowie für Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben dem Risiko von Währungsschwankungen ausgesetzt. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden. Neben dem Euro und dem Kanadischen Dollar sind auch das Britische Pfund, Schweizer Franken, der Hongkong-Dollar, der Singapur-Dollar, der Japanische Yen und der Chinesische Renminbi von Bedeutung.

Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte für EUR/USD und bei Bedarf für CAD/USD getätigt. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben.

Treibstoffpreisrisiko

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

Zinsänderungsrisiken

Zinsänderungsrisiken, die durch die Aufnahme von Finanzmitteln entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert.

Risiken aus der Veränderung von Schiffsbeleihungswerten

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

Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine jederzeit ausreichende Liquiditätsreserve. Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem. Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auch auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern höchster Bonität sind keine Ausfallrisiken zu erwarten. Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert. Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Eigenkapitalgeber sowie den Anleihegläubigern nachrangige Gläubiger. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteilserwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Kreditausfallrisiken

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

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

Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2013 belaufen sich die Finanzschulden der Gesellschaft auf 2.935,0 Mio. EUR (Vorjahr 2.371,9 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom künftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Zins- und Schuldendienst. Ein Anstieg der gesamten zins-tragenden Verbindlichkeiten könnte möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen erschweren. Darüber hinaus könnte Hapag-Lloyd bei der Aufnahme neuer Mittel zu günstigen Konditionen Benachteiligungen erfahren.

100

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln auf Basis von IFRS-Abschlüssen sowie einzelvertraglichen Vereinbarungen. Sie umfassen im Wesentlichen die Einhaltung einer Mindesthöhe eines adjustierten Eigenkapitals, die Vorhaltung einer Mindestliquidität sowie von Loan-to-Value-Relationen. Im Jahresverlauf 2013 und zum 31. Dezember 2013 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

Risiken durch Herabstufung des Ratings

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

Die internationale Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte in ihrem Ratingupdate vom 17. September 2013 das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG von B+, hob jedoch den Ausblick von „Negative“ auf „Stable“ an. Am 19. September 2013 bestätigte die Rating-agentur Moody's ihr unverändertes Rating (B2/„Negative Outlook“). Sollte sich die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht nachhaltig verbessern, könnten die Ratingagenturen die Bonität von Hapag-Lloyd herabstufen.

Risiken der Besteuerung

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

Einige der älteren Schiffe erfüllen diese Voraussetzung nicht, daher unterliegen in 2013 ca. 10 Prozent (2012: ca. 9 Prozent) des Einkommens der deutschen Regelbesteuerung.

101

SONSTIGE RISIKEN

IT-Risiken

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

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, zum Beispiel durch Feuer, Energieausfall, Systemfehler, Hackerangriffe, Betrugsfälle oder Terrorismus, zu Datenverlusten kommen könnte, deren Wiederbeschaffung – sofern möglich – zu erhöhten Kosten und/oder zu einer Beeinträchtigung der Kunden- oder Partnerbeziehung führen könnte.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT ÜBER UNTERNEHMENSRISENEN

Die wesentlichen Risiken resultieren aus einem deutlich stärker als erwarteten Rückgang der Transportmenge, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der Bunkerpreise, einem nachhaltigen Wertverfall des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie einer erheblich schlechter als erwarteten Entwicklung der Liquidität. Die Klassifizierung der Eintrittswahrscheinlichkeiten der potenziellen Risiken und deren mögliche Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung wurde in Anlehnung an die Systematik zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikokontrollberichten (basierend auf internen Sensitivitätsanalysen und -modellen) vorgenommen. Zudem erfolgte eine Einschätzung der Risikolage im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Angaben zu den möglichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis handelt es sich um eine Nettobetrachtung, d. h. nach der Einbeziehung der Auswirkung von Risikobegrenzungsmaßnahmen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der möglichen Risiken bezogen auf das zugrunde gelegte Jahresbudget für das Geschäftsjahr 2014 sind wie folgt klassifiziert:

102

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

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

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

Wesentliche Risiken

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2014 im Vergleich zum Vorjahr
Rückgang der Transportmenge	Gering	Mittel	Gleich
Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Hoch	Höher
Schwächung des USD	Gering	Gering	Geringer
Anstieg der Bunkerpreise	Gering	Hoch	Geringer
Liquidität	Gering	Hoch*	Gleich

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

CHANCEN

Chancen-Management – strategische Ausrichtung auf Chancen

Das Erkennen und Nutzen von Chancen ist bei Hapag-Lloyd integraler Bestandteil der strategischen Unternehmensführung. Grundlage für die Identifikation von Chancen ist die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für die Gesellschaft relevanten Märkten sowie von gesamt- und branchenwirtschaftlichen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden Maßnahmen in die Wege geleitet, die auf ein langfristiges sowie profitables Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen.

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

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

STRATEGISCHE UND OPERATIVE CHANCEN

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf den Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung. In 2014 könnte das Welthandelsvolumen gemäß den Schätzungen des IWF erstmals seit 2011 wieder stärker als das globale Wirtschaftswachstum zunehmen. Nach Einschätzungen des Branchendienstes IHS Global Insight sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2014 in etwa gleichgerichtet mit dem Welthandel ansteigen und zudem deutlich stärker wachsen als 2013. Des Weiteren dürften in 2014 wieder alle Fahrtgebiete einen Anstieg in der Transportmenge erreichen, nachdem einige Teilfahrtgebiete in 2013 einen Rückgang der Ladungsmenge verzeichnen mussten. Sollte die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

Chancen aus der Veränderung der Handelsströme

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsumbedarf in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch dieser Länder untereinander als auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2014 zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten. Durch einen Ausbau des Servicenetzwerkes strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Chancen zu partizipieren.

Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten

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

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

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

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

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

Die Zustimmung der Regulierungsbehörden vorausgesetzt, beabsichtigt die G6 Alliance, ihre Kooperation ab dem zweiten Quartal 2014 auf die Fahrtgebiete Transpazifik–Westküste Nordamerika und Nordatlantik zu erweitern. Damit könnten die sechs Partnerreedereien den Kunden ein deutlich umfassenderes Netzwerk von Diensten anbieten. Die G6 hätte dann insgesamt 240 Containerschiffe auf ihren gemeinsamen Diensten auf allen wichtigen Ost-West-Routen im Einsatz.

Hierdurch könnten sich für Hapag-Lloyd zusätzliche Wachstumschancen und Effizienzsteigerungsmöglichkeiten ergeben.

Chancen aus einer Branchenkonsolidierung

Die Containerschiffahrt hat bis 2007 eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Sollte Hapag-Lloyd in einem weiteren Konsolidierungsprozess eine aktive Rolle einnehmen, könnte aus einem größeren Unternehmensverbund eine stärkere Wettbewerbsposition entstehen. Hieraus könnten dem Unternehmen zusätzliche Umsatz- und Ergebnispotenziale erwachsen. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichtes befindet sich Hapag-Lloyd in Gesprächen mit einem Wettbewerber bezüglich eines möglichen Unternehmenszusammenschlusses.

105

Hapag-Lloyd und die chilenische Reederei Compania Sud Americana de Vapores (CSAV) führen seit Dezember 2013 Gespräche über einen möglichen Zusammenschluss ihres Containergeschäftes. Am 22. Januar 2014 wurde von beiden Unternehmen eine entsprechende Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) unterzeichnet. Nach dem Abschluss einer Due-Diligence-Prüfung könnte ein bindender Vertrag entstehen.

Chancen aus der Verbesserung der betrieblichen Effizienz

In 2013 hat Hapag-Lloyd weitere Projekte für eine Erhöhung der betrieblichen Effizienz initiiert. Bei einer erfolgreichen Umsetzung könnten diese Projekte in 2014 und den Folgejahren zu einem effizienteren Einsatz der betrieblichen Ressourcen und damit zu Effizienzverbesserungen und gegebenenfalls zu niedrigeren operativen Kosten führen.

Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz

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

Durch die Indienststellung weiterer drei Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse bis April 2014 wird sich die Treibstoffeffizienz der Transporte, gemessen am Bunkerverbrauch pro Slot, in 2014 weiter verbessern. Dies könnte zu einer Reduzierung des Bunkerverbrauchs pro transportiertem Container und der verbrauchsabhängigen Kosten führen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

Chancen aus einer Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten der Schifffahrtsbranche

Unverändert sind Banken weiter zurückhaltend mit der Bereitstellung von Schiffskrediten. Obwohl Hapag-Lloyd alle wesentlichen Finanzierungen in 2013 erfolgreich abschließen konnte, würde eine weniger restriktive Kreditvergabe dem Unternehmen zusätzliche finanzielle Möglichkeiten bei der Finanzierung von möglichen Wachstumsinvestitionen einräumen.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSCHANCEN

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

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

Wesentliche Chancen

Chance	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit 2014 im Vergleich zum Vorjahr
Anstieg der Transportmenge	Mittel	Mittel	Höher
Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate	Gering	Hoch	Gleich
Anstieg des USD	Gering	Gering	Geringer
Rückgang der Bunkerpreise	Gering	Hoch	Geringer
Liquidität	Gering	Mittel*	Gleich

* Die Einschätzung bezieht sich auf den Liquiditätsbestand.

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation des Konzerns ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2013, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Die unverändert solide Bilanzstruktur und der mehr als ausreichende Liquiditätsstand bilden eine stabile Grundlage für das weitere organische Wachstum des Konzerns. Vor dem Hintergrund eines zu erwartenden stärkeren Weltwirtschaftswachstums in 2014 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos vorsichtig positiver als in 2013 aus.

Die externen Hauptrisiken für die Branche und damit auch für Hapag-Lloyd sind auch für 2014 das wettbewerbsbedingt weiter unauskömmliche Niveau der Frachtraten und der im Mehrjahresvergleich unverändert hohe Bunkerpreis. Weiter leicht aufhellen dürfte sich in 2014 der Ausblick für die globale Konjunktur und den Welthandel als Hauptwachstumstreiber für die Nachfrage nach Containertransportleistungen.

PROGNOSEBERICHT

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sind ausführlich im „Wirtschaftsbericht“ dargestellt und analysiert. Zusammenfassend sind nachfolgend die wichtigsten externen Einflussfaktoren dargestellt. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet laut seinem aktuellen Konjunkturausblick (Januar 2014) für das laufende Jahr ein Weltwirtschaftswachstum von 3,7 Prozent. Damit dürfte die Weltwirtschaft in 2014 deutlich stärker als im Vorjahr (+3,0 Prozent) wachsen.

108

Das für die Nachfrage nach den Transportleistungen der Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen soll nach Einschätzung des IWF im laufenden Jahr um 4,5 Prozent (2013: +2,7 Prozent) zunehmen. Somit wächst das Welthandelsvolumen in 2014 wieder stärker als die Weltwirtschaft. Aufgrund der prognostizierten Zunahme des Welthandels dürfte die weltweite Transportmenge der Containerschifffahrt in 2014 schneller wachsen als in 2013. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Dezember 2013) für 2014 ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um 4,4 Prozent (2013: 2,1 Prozent) auf rd. 128 Millionen TEU. Damit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2014 in etwa gleichgerichtet wie die Zuwachsraten des Welthandels ausfallen. Das globale Wachstum der Containertransporte ist die Basis für den geplanten Anstieg der Transportmenge von Hapag-Lloyd.

Auch in 2014 dürfte das Kapazitätswachstum der Weltcontainerschiffsflotte insbesondere durch die Indienststellung sehr großer Containerschiffe in den asienbezogenen Verkehren stärker als die Nachfrage nach Containertransportleistungen ausfallen. Nach einem Anstieg der Transportkapazitäten um ca. 0,9 Mio. TEU auf rd. 18,3 Mio. TEU in 2013 rechnen die Branchenexperten von MDS Transmodal für das laufende Jahr mit einer Zunahme der Transportkapazitäten um rd. sieben Prozent auf ca. 19,6 Mio. TEU. Das weitere Kapazitätswachstum könnte auch in 2014 die Durchsetzung von Frachtraterhöhungen erschweren.

Ausgehend von den erwarteten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet Hapag-Lloyd eine moderate Erhöhung des Transportvolumens in 2014. Für 2014 wird ebenfalls eine leichte Verbesserung der durchschnittlichen Frachtrate angestrebt.

Im Geschäftsjahr 2014 plant Hapag-Lloyd unter Berücksichtigung eines unverändert schwierigen Branchenumfeldes einen deutlichen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt)

Wichtige Eckwerte für die Prognose 2014

Wachstum Weltwirtschaft	+3,7 %
Zunahme Welthandelsvolumen	+4,5 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (IHS)	+4,4 %
Transportmenge Hapag-Lloyd	moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd	leicht steigend
Operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	deutlich steigend

im Vergleich zum Vorjahr. Aufgrund der großen Bedeutung der Ergebnisentwicklung im dritten Quartal ist eine Konkretisierung der Prognose erst nach dem Vorliegen hinreichender Erkenntnisse über den Verlauf – vor allem über die Entwicklung der Frachtraten – der „Peak-Season“ möglich.

109

Zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs hat Hapag-Lloyd frühzeitig entsprechende Finanzierungsverträge abgeschlossen. So sind alle beauftragten Schiffsneubauten durch langfristige Kreditverträge finanziert. Die Investitionen in Schiffsneubauten, die bis einschließlich April 2014 mit der Indienstellung dreier weiterer Schiffe der „Hamburg Express“-Klasse abgeschlossen werden, dürfte zu einem weiteren Anstieg der Nettoverschuldung führen. Insgesamt erwartet Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2014 unverändert eine adäquate Liquiditätssituation.

Durch die Begebung einer Unternehmensanleihe mit einer Laufzeit bis 2018 sowie die teilweise Rückführung des ausstehenden Volumens der am 15. Oktober 2015 fälligen EUR-Anleihe im Rahmen eines Rückkaufangebotes hat Hapag-Lloyd das Fristenprofil der Verbindlichkeiten bereits im dritten und vierten Quartal 2013 optimiert.

Die Risiken, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risikobericht (Seite 91 ff.) dargestellt. Die maßgeblichen Risiken sind insbesondere eine erneute mögliche Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums und Welthandelsvolumens, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über das Niveau vom Jahresende 2013 sowie ein weiterer deutlicher Rückgang der Frachtraten. Der Eintritt eines oder mehrere dieser Risiken könnte in 2014 einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

Konzern- abschluss

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	114
KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG	115
KONZERNBILANZ	116
KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG	118
KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG	120
KONZERNANHANG	122
Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernabschlusses	122
Allgemeine Erläuterungen	122
Segmentberichterstattung	123
Neue Rechnungslegungsvorschriften	124
Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	132
Konsolidierungskreis	133
Währungsumrechnung	134
Bilanzierung und Bewertung	135
Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen	149
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	152
Umsatzerlöse (1)	152
Sonstige betriebliche Erträge (2)	152
Transportaufwendungen (3)	152
Personalaufwendungen (4)	153
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (5)	153
Sonstige betriebliche Aufwendungen (6)	154
Übriges Finanzergebnis (7)	155
Zinsergebnis (8)	155
Ertragsteuern (9)	155

	Erläuterungen zur Konzernbilanz	160
	Immaterielle Vermögenswerte (10)	160
	Sachanlagen (11)	162
	Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen (12)	163
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Forderungen (13)	164
	Derivative Finanzinstrumente (14)	166
	Vorräte (15)	166
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (16)	167
	Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital (17)	167
	Kumuliertes übriges Eigenkapital (18)	168
	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (19)	168
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (20)	168
	Sonstige Rückstellungen (21)	176
	Finanzschulden (22)	178
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten (23)	180
	Derivative Finanzinstrumente (24)	181
	Finanzinstrumente (25)	181
	Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung	194
	Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (26)	194
	Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit (27)	194
	Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit (28)	195
	Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (29)	195
	Sonstige Erläuterungen	195
	Beihilfen der öffentlichen Hand (30)	195
	Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden (31)	195
	Rechtsstreitigkeiten (32)	196
	Leasing (33)	196
	Sonstige finanzielle Verpflichtungen (34)	199
	Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB (35)	199
	Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers (36)	199
	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (37)	199
	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag (38)	202
	Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB (39)	203

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013**

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Umsatzerlöse	(1)	6.567,4	6.843,7
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	156,3	265,4
Transportaufwendungen	(3)	5.773,1	6.182,3
Personalaufwendungen	(4)	365,2	359,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	325,4	332,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	251,7	267,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		8,3	-32,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	36,8	31,9
Übriges Finanzergebnis	(7)	18,6	2,8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)		63,7	2,5
Zinserträge	(8)	5,6	6,7
Zinsaufwendungen	(8)	159,2	133,6
Ergebnis vor Ertragsteuern		-89,9	-124,4
Ertragsteuern	(9)	7,5	3,9
Konzernergebnis		-97,4	-128,3
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-98,3	-129,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(19)	0,9	0,7

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013**

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Konzernergebnis		-97,4	-128,3
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		16,1	-39,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(18)	16,1	-39,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		16,9	-40,9
Steuereffekt		-0,8	1,9
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		-118,6	-43,2
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(18)	-2,7	9,1
Zuführungen zum Kumulierten übrigen Eigenkapital		38,7	37,1
Entnahmen aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital		-41,4	-28,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(18)	-115,9	-52,3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-102,5	-82,2
Gesamtergebnis		-199,9	-210,5
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		-200,8	-211,2
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(19)	0,9	0,7

KONZERNBILANZ

Konzernbilanz der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2013

Mio. EUR	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	664,6	693,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	529,7	619,5
Sachanlagen	(11)	4.067,6	3.785,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	332,8	329,9
Sonstige Forderungen	(13)	7,9	25,7
Derivative Finanzinstrumente	(14)	74,5	32,5
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	12,6	15,1
Langfristige Vermögenswerte		5.689,7	5.502,2
Vorräte	(15)	168,9	178,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	473,3	449,5
Sonstige Forderungen	(13)	106,8	110,4
Derivative Finanzinstrumente	(14)	25,1	37,0
Ertragsteuerforderungen	(9)	21,2	13,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(16)	464,8	560,8
Kurzfristige Vermögenswerte		1.260,1	1.349,1
Summe Aktiva		6.949,8	6.851,3

Mio. EUR	Anhang	31.12.2013	31.12. 2012
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	(17)	66,1	66,1
Kapitalrücklagen	(17)	935,3	3.269,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(17)	2.045,8	-190,4
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(18)	-134,8	-32,3
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		2.912,4	3.113,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(19)	2,7	0,8
Eigenkapital		2.915,1	3.114,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(20)	142,4	151,8
Sonstige Rückstellungen	(21)	41,7	87,5
Finanzschulden	(22)	2.460,1	2.048,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(23)	5,2	5,4
Derivative Finanzinstrumente	(24)	6,7	6,0
Passive latente Ertragsteuern	(9)	1,0	1,6
Langfristige Schulden		2.657,1	2.301,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(20)	4,4	3,7
Sonstige Rückstellungen	(21)	91,3	119,5
Ertragsteuerschulden	(9)	7,4	4,4
Finanzschulden	(22)	474,9	323,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(23)	700,3	886,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(23)	99,3	99,1
Kurzfristige Schulden		1.377,6	1.436,1
Summe Passiva		6.949,8	6.851,3

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
**Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013**

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Anhang			(17)
Stand 1.1.2012	60,0	3.026,6	-61,3
Gesamtergebnis	-	-	-129,0
davon			
Konzernergebnis	-	-	-129,0
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	6,1	243,2	-0,1
davon			
Teilrückzahlung und Kapitalerhöhung aus dem Hybridkapital inklusive Transaktionskosten	6,1	243,2	-0,1
Änderungen im Konsolidierungskreis	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 31.12.2012	66,1	3.269,8	-190,4
Gesamtergebnis	-	-	-98,3
davon			
Konzernergebnis	-	-	-98,3
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-2.334,5	2.334,5
davon			
Verschmelzung	-	-2.334,5	2.334,5
Anteilsverkäufe	-	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 31.12.2013	66,1	935,3	2.045,8

der Hapag-Lloyd AG						Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesell- schafter	Summe Eigen- kapital
Neubewer- tungen aus leistungs- orientierten Plänen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Währungs- rücklage	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Hybrid- kapital	(18)			
							(19)	
-23,7	0,0	73,6	49,9	348,9	3.424,1	0,3	3.424,4	
-39,0	9,1	-52,3	-82,2	-	-211,2	0,7	-210,5	
-	-	-	-	-	-129,0	0,7	-128,3	
-39,0	9,1	-52,3	-82,2	-	-82,2	-	-82,2	
-	-	-	-	-348,9	-99,7	-0,2	-99,9	
-	-	-	-	-348,9	-99,7	-	-99,7	
-	-	-	-	-	-	-0,1	-0,1	
-	-	-	-	-	-	-0,1	-0,1	
-62,7	9,1	21,3	-32,3	0,0	3.113,2	0,8	3.114,0	
16,1	-2,7	-115,9	-102,5	-	-200,8	0,9	-199,9	
-	-	-	-	-	-98,3	0,9	-97,4	
16,1	-2,7	-115,9	-102,5	-	-102,5	-	-102,5	
-	-	-	-	-	-	1,0	1,0	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	1,6	1,6	
-	-	-	-	-	-	-0,6	-0,6	
-46,6	6,4	-94,6	-134,8	0,0	2.912,4	2,7	2.915,1	

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
**Konzernkapitalflussrechnung der Hapag-Lloyd AG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013**

Mio. EUR	Anhang	1.1.-31.12. 2013	1.1.-31.12. 2012
Konzernergebnis		-97,4	-128,3
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)		324,8	332,0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)		58,5	46,1
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)		150,2	124,1
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		-	1,6
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-54,8	-192,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und Dividenden		-36,9	-32,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte		2,9	27,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und Sonstigen Vermögenswerte		-89,9	-120,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen		-43,0	-16,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)		-147,9	91,4
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	(26)	66,5	132,6
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		66,0	225,0
Einzahlungen aus Abgängen von Gesellschaften		20,6	-
Einzahlungen aus Dividenden		33,2	18,4
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		-	11,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-664,5	-526,7
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-	-0,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	(27)	-544,7	-272,6

Mio. EUR	Anhang	1.1.-31.12. 2013	1.1.-31.12. 2012
Auszahlungen aus Hybridkapital		-	-136,9
Auszahlungen für Dividenden		-0,6	-
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden		1.118,8	763,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden		-531,8	-482,2
Auszahlungen für Zinsen		-176,1	-124,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		-7,1	20,2
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	(28)	403,2	39,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		-75,0	-100,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode		560,8	672,5
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		-21,0	-11,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		-75,0	-100,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	(29)	464,8	560,8

KONZERNANHANG

ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES

Allgemeine Erläuterungen

Mit Handelsregistereintragung am 19. August 2013 wurde die Hapag-Lloyd Holding AG rückwirkend zum 1. Januar 2013 im Wege eines Downstream-Mergers auf die Hapag-Lloyd AG verschmolzen. Die Hapag-Lloyd AG ist infolgedessen neues Mutterunternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns.

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

Nach der Auflösung des „Albert Ballin“-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss im September 2013 sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die Höhe der jeweiligen Beteiligung hat sich nicht geändert. Die Gesellschafter mit den größten Anteilen an der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2013 die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH mit 36,9 Prozent, die Kühne Maritime GmbH mit 28,2 Prozent und die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH mit 22,0 Prozent. Die Hapag-Lloyd AG stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Konzernunternehmen auf.

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

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013.

Der Konzernabschluss wird in Euro (EUR) aufgestellt. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2013 wird planmäßig am 25. März 2014 vom Aufsichtsrat geprüft und gebilligt.

Segmentberichterstattung

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

123

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Atlantik	1.204	1.136
Fernost	1.246	1.144
Lateinamerika	1.172	1.171
Transpazifik	1.245	1.199
Australasien	629	605
Total	5.496	5.255

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Atlantik	1.679	1.748
Fernost	1.237	1.343
Lateinamerika	1.390	1.444
Transpazifik	1.747	1.913
Australasien	1.236	1.326
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.482	1.581

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Atlantik	1.522,6	1.544,6
Fernost	1.160,7	1.193,9
Lateinamerika	1.226,0	1.314,6
Transpazifik	1.636,8	1.783,6
Australasien	584,7	624,2
Übrige	436,6	382,8
Total	6.567,4	6.843,7

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
EBIT	63,7	2,5
Kaufpreisallokationen	22,6	23,7
Verkauf der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	-19,1	0,0
Total	67,2	26,2

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

- Änderung zu IAS 1: *Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses*
- Änderung zu IAS 12: *Latente Steuern, Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte*
- IAS 19 (überarbeitet 2011): *Leistungen an Arbeitnehmer*
- Änderung des IAS 36: *Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht finanziellen Vermögenswerten*
- Änderung zu IFRS 7: *Angaben zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten*
- IFRS 13: *Bewertung zum beizulegenden Zeitwert*
- *Verbesserungen der IFRS (2009–2011)*

Die Änderung des IAS 1 *Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses* betrifft die Darstellung des Sonstigen Ergebnisses in der Gesamtergebnisrechnung. Die Posten

des Sonstigen Ergebnisses, die später in die Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert werden („Recycling“), sind gemäß der Standardänderung getrennt von den Posten des Sonstigen Ergebnisses darzustellen, die niemals reklassifiziert werden. Sofern die Posten brutto, d.h. ohne Saldierung mit Effekten aus latenten Steuern, ausgewiesen werden, sind die latenten Steuern nunmehr nicht mehr in einer Summe auszuweisen, sondern den beiden Gruppen von Posten des Sonstigen Ergebnisses zuzuordnen. Die Darstellung des Sonstigen Ergebnisses in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung wurde entsprechend der neuen Regelung angepasst.

Durch die Änderung des IAS 12 *Latente Steuern, Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte* wird klargestellt, dass für Vermögenswerte, die nach dem Fair-Value-Modell des IAS 40 als „als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ bewertet werden, die widerlegbare Vermutung gelten soll, dass die Realisierung des Buchwertes im Normalfall durch Veräußerung erfolgt.

Die Änderungen des IAS 19 betreffen im Wesentlichen den Ansatz und die Bewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen (Defined Benefit Plans). Mit der Neufassung des IAS 19 wurde das Wahlrecht für die Erfassung von versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten im Abschluss abgeschafft, sodass nur noch eine unmittelbare und vollumfängliche Erfassung im Sonstigen Ergebnis zulässig ist. Weiterhin waren bisher zu Beginn der Rechnungsperiode die erwarteten Erträge des Planvermögens anhand der Erwartungen des Managements über die Wertentwicklung des Anlageportfolios zu ermitteln. Mit Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) darf nur noch eine normierte Verzinsung des Planvermögens in Höhe des Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen zu Periodenbeginn berücksichtigt werden. Darüber hinaus ergeben sich aus IAS 19 (überarbeitet 2011) insgesamt erweiterte Angabepflichten zu Leistungen an Arbeitnehmer.

Mit der erstmaligen Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) ändert sich für den Hapag-Lloyd Konzern die Ermittlung des Nettopensionsaufwands aus leistungsorientierten Plänen, insbesondere im Hinblick auf die im Netto-Pensionsaufwand enthaltene Zinskomponente. Bislang wurden die erwarteten Erträge aus Planvermögen anhand der Erwartungen des Managements über die Rendite des Anlageportfolios ermittelt. Infolge der Anwendung des IAS 19 (überarbeitet 2011) wird der Ertrag aus Planvermögen typisiert unter Anwendung des für die Diskontierung der Pensionsverpflichtung maßgeblichen Zinssatzes ermittelt. Infolge dieser Änderung ergeben sich für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2013 unwesentlich geringere Nettopensionsaufwendungen. In korrespondierender Höhe erhöht sich das Neubewertungsergebnis, das im Sonstigen Ergebnis zu erfassen ist. Auf die Höhe der bilanzierten Pensionsverpflichtungen hat der erstmals angewendete IAS 19 (überarbeitet 2011) keine Auswirkungen, da im Hapag-Lloyd Konzern auch bisher schon versicherungsmathematische Gewinne und Verluste vollständig im Sonstigen Ergebnis erfasst wurden. Die Angaben im Konzernanhang wurden entsprechend der neuen Regelung angepasst (siehe Anmerkung (20)).

Die Änderung des IAS 36: *Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht finanziellen Vermögenswerten* wurde angewendet. Mit der Änderung des IAS 36 wird klargestellt, dass die Angaben von Informationen über den erzielbaren Betrag, wenn dieser Betrag auf dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten basiert, nur für wertgeminderte Vermögenswerte oder zahlungsmittelgenerierende Einheiten anzugeben sind. Weiterhin werden die Angaben konkretisiert, die zu machen sind, wenn ein Vermögenswert wertgemindert ist und der erzielbare Betrag auf Grundlage seines beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten bestimmt wurde. So sind beispielsweise Informationen zu den angewandten Bewertungsmethoden und zur Ebene der Fair-Value-Hierarchie gemäß IFRS 13 vorgesehen. Die vorzeitige Anwendung des IAS 36 hat mit Ausnahme des Wegfalls der Angabe des erzielbaren Betrags der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Containerschiffahrt keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

126

Im Zusammenhang mit der Änderung des IAS 32 bezüglich der Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten wurde auch die Änderung zu IFRS 7 *Angaben zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten* vorgenommen, um erweiterte Anhangangaben zu Saldierungsvorgängen zu integrieren. Die neuen Angaben beinhalten insbesondere quantitative Informationen zu erfassten Finanzinstrumenten, die in der Bilanz gegeneinander aufgerechnet wurden bzw. für die Aufrechnungsvereinbarungen bestehen. Obwohl die Neuregelungen des IAS 32 erstmals in den Berichtsjahren anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, sind die Änderungen an IFRS 7 bereits im aktuellen Geschäftsjahr 2013 zu berücksichtigen.

Der Standard IFRS 13 *Bewertung zum beizulegenden Zeitwert* gibt standardübergreifend einheitliche Bewertungsmaßstäbe für die Bewertung zum „beizulegenden Zeitwert“ (Fair Value) vor, indem u. a. der Begriff definiert und dargestellt wird, welche Methoden für dessen Bestimmung infrage kommen. Weiterhin werden die Anhangangaben dahingehend erweitert, dass die beizulegenden Zeitwerte sämtlicher zum beizulegenden Zeitwert bewerteter Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Klassen einzuteilen sind, die u. a. davon abhängen, welche Art von Bewertungsparametern in die Bewertung einfließen. Die Angaben im Konzernanhang wurden entsprechend der neuen Regelung angepasst (siehe Abschnitt zu Bilanzierung und Bewertung und Anmerkung (25)).

Die Interpretation IFRIC 20 beschäftigt sich mit der Bilanzierung von Kosten für Abraumbeseitigung, die in der Erschließungsphase einer Tagebergbaumine anfallen. Durch die Interpretation wird klargestellt, unter welchen Voraussetzungen Abraumbeseitigungskosten als ein Vermögenswert anzusetzen sind und wie die Erst- und Folgebewertung des Vermögenswertes zu erfolgen hat.

Im Rahmen der *Verbesserungen der IFRS (2009–2011)* wurden Änderungen an fünf Standards vorgenommen. Diese betreffen zunächst den IFRS 1 mit der Klarstellung, dass IFRS 1 auch anzuwenden ist, wenn bereits in der Vergangenheit nach IFRS bilanziert wurde und

nach einer Unterbrechung erneut die IFRS angewendet werden, sowie die Klarstellung, dass die vor dem Übergang auf IFRS aktivierten Fremdkapitalkosten beibehalten werden dürfen. Weiterhin erfolgten bei IAS 1 Klarstellungen zu Vorjahresvergleichsinformationen sowie bezüglich der Änderung von Rechnungslegungsmethoden und rückwirkenden Anpassungen sowie bei IAS 34 die Klarstellung, wie Segmentangaben für Vermögen und Schulden in der Zwischenberichterstattung zu erfolgen haben. Bei IAS 16 wurden die Bestimmungen zur Aufnahme von Wartungsgeräten als Sachanlagen geändert und bei IAS 32 die Vorschrift, dass Steuer-effekte aufgrund von Ausschüttungen an Eigenkapitalgeber oder aufgrund von Transaktionskosten einer Eigenkapitaltransaktion gemäß IAS 12 Ertragsteuern zu bilanzieren sind, eingeführt.

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2013 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU- Kommission	
IAS 27	Änderung des IAS 27: Einzelabschlüsse	1.1.2013*	ja
IAS 28	Änderung des IAS 28: Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1.1.2013*	ja
IAS 32	Änderung zu IAS 32: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	1.1.2014	ja
IAS 39	Änderung zu IAS 39: Novation von Derivaten und Fortsetzung der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften	1.1.2014	ja
IFRS 10	Konzernabschlüsse	1.1.2013*	ja
IFRS 11	Gemeinschaftliche Vereinbarungen	1.1.2013*	ja
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	1.1.2013*	ja
IFRS 10–12	Änderungen zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: Übergangsbestimmungen	1.1.2014	ja
IFRS 10, 12, IAS 27	Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: Investmentgesellschaften	1.1.2014	ja
IAS 19	Änderung zu IAS 19: Arbeitnehmerbeiträge	1.7.2014	nein
IFRS 9	Finanzinstrumente	offen	nein
IFRS 9	Änderungen zu IFRS 9 und IFRS 7: Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben zum Übergang	offen	nein
IFRS 9	Ergänzungen an IFRS 9 Finanzinstrumente	offen	nein
IFRS 14	Regulatorische Abgrenzungsposten	1.1.2016	nein
IFRIC 21	Abgaben	1.1.2014	nein
Diverse	Annual Improvement-Prozess – Verbesserungen der IFRS (2010–2012)	1.7.2014	nein
Diverse	Annual Improvement-Prozess – Verbesserungen der IFRS (2010–2013)	1.7.2014	nein

*für EU 1.1.2014

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2014 oder später anzuwenden sind. Bis auf die vorzeitige Anwendung von IAS 36: *Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht finanziellen Vermögenswerten* plant die Gesellschaft keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

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

128

Die Änderung des IAS 28 erfolgte im Zusammenhang mit der Verabschiedung des IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* aufgrund des nunmehr erweiterten Anwendungsbereichs des IAS 28, da zukünftig nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bewertet werden müssen. Die Anwendung der quotalen Konsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen entfällt mithin. Künftig sind auch potenzielle Stimmrechte und andere derivative Finanzinstrumente bei der Beurteilung, ob ein Unternehmen maßgeblichen Einfluss hat, bzw. bei der Bestimmung des Anteils des Investors am Vermögen der Gesellschaft zu berücksichtigen. Eine weitere Änderung betrifft die Bilanzierung nach IFRS 5, wenn nur ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen oder an einem Joint Venture zum Verkauf bestimmt ist. Der IFRS 5 ist dann partiell anzuwenden, wenn nur ein Anteil oder ein Teil eines Anteils an einem assoziierten Unternehmen (oder an einem Joint Venture) das Kriterium „zur Veräußerung gehalten“ erfüllt. Da im Hapag-Lloyd Konzern weder die quotalen Konsolidierung angewendet wurde noch assoziierte Unternehmen nach IFRS 5 zu bilanzieren sind, ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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

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

Vertragsbedingungen des ursprünglichen Derivats gibt, abgesehen von den Änderungen, die notwendige Folge der Novation sind.

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

IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* ersetzt den IAS 31 *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*. Nach dem neuen Konzept ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. Die einzelnen Rechte und Verpflichtungen werden anteilig im Konzernabschluss bilanziert. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Dieses Recht wird durch Anwendung der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet, das Wahlrecht zur quotalen Einbeziehung in den Konzernabschluss entfällt somit. Für den Hapag-Lloyd Konzern ergeben sich aus der Einführung des neuen IFRS 11 keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Mit dem neuen IFRS 12 *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen* werden alle Angabepflichten zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Zweckgesellschaften in einem Standard zusammengefasst. Demnach müssen Unternehmen quantitative und qualitative Angaben zu Art, Risiken und finanziellen Auswirkungen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei diesen Beteiligungsunternehmen verbunden sind, machen. Die erweiterten Angaben im Zusammenhang mit dem neuen IFRS 12 werden im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 umgesetzt.

Die Änderung zu IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12 *Übergangsbestimmungen* stellen klar, dass der „Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung“ des IFRS 10 der Beginn der Berichtsperiode ist, in der der Standard erstmals angewendet wird. Somit sind Entscheidungen, ob Investments nach IFRS 10 zu konsolidieren sind oder nicht, zu Beginn dieser Periode zu treffen. Darüber hinaus wird festgelegt, dass bei erstmaliger Anwendung der neuen Konsolidierungsregeln Vergleichsangaben im Zusammenhang mit Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlichen Vereinbarungen nur für die unmittelbar vorangehende Ver-

gleichsperiode zwingend anzugeben sind. Die Angaben zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen werden vollständig von der Verpflichtung zur Angabe von Vergleichszahlen ausgenommen.

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

130

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Die Änderung zu IAS 19 *Arbeitnehmerbeiträge* stellt klar, dass Beiträge, die die Mitarbeiter (oder dritte Parteien) selbst entrichten, durch das zusagende Unternehmen vereinfachend so erfasst werden können, dass der Nominalbetrag der Mitarbeiterbeiträge in der Periode vom Dienstzeitaufwand abgezogen wird, in der die entsprechende Dienstzeit erbracht wurde. Bedingung hierfür ist die Unabhängigkeit des Betrags der Beiträge von der Anzahl der Dienstjahre, z.B. Beiträge, die als fixer Prozentsatz vom Jahresgehalt festgelegt werden.

Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 ersetzen. Finanzielle Vermögenswerte werden zukünftig nur noch in zwei Gruppen klassifiziert und bewertet: zu fortgeführten Anschaffungskosten und zum Fair Value. Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten betreffen finanzielle Vermögenswerte, die nur den Anspruch auf Zins- und Tilgungszahlungen an vorgegebenen Zeitpunkten vorsehen und die zudem im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte bilden die Gruppe zum Fair Value. Wertänderungen der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie zum Fair Value sind grundsätzlich im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Für bestimmte Eigenkapitalinstrumente kann vom Wahlrecht Gebrauch gemacht werden, Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis zu erfassen; Dividendenansprüche aus diesen Vermögenswerten sind jedoch im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Der wesentlichste Unterschied betrifft die Erfassung von Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten. Zukünftig sind diese aufzuteilen: Der auf das eigene Kreditrisiko entfallende Teil ist im Sonstigen Ergebnis zu erfassen, der verbleibende Teil der Wertänderung ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Mit der Änderung zu IFRS 9 und IFRS 7 *Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben zum Übergang* war der verpflichtende Erstanwendungszeitpunkt des IFRS 9 auf den 1. Januar 2015 verschoben worden. Darüber hinaus wurden Ausnahmeregelungen ein-

geführt, unter denen ein Unternehmen beim Übergang auf IFRS 9 anstelle einer Anpassung von Vorjahresangaben zusätzliche Angaben im Anhang vornehmen kann.

In den Ergänzungen zu IFRS 9 werden neue Regelungen zum *Hedge Accounting* in Form eines neuen allgemeinen Modells für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen eingeführt. Sie ersetzen die entsprechenden Regelungen zum Hedge Accounting in IAS 39. Allerdings besteht bei Anwendung der neuen Hedge-Accounting-Regeln in IFRS 9 die Möglichkeit, die Spezialregeln für Portfolio Fair Value Hedges für Zinsrisiken in IAS 39 weiter anzuwenden. Weiterhin wird durch die Ergänzungen des IFRS 9 die Möglichkeit geschaffen, den ergebnisneutralen Ausweis von bonitätsbedingten Fair-Value-Änderungen für Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, vorzeitig umzusetzen, ohne die vollständigen Regelungen von IFRS 9 anzuwenden. Des Weiteren hat das IASB den bisher in IFRS 9 enthaltenen Zeitpunkt für seine Erstanwendungspflicht auf unbestimmte Zeit verschoben. Ein neuer Erstanwendungszeitpunkt wird erst festgelegt, wenn der Standard vollständig vorliegt. Auch erst dann ist ein Endorsement durch die EU vorgesehen.

131

Durch die Einführung von IFRS 14 *Regulatorische Abgrenzungsposten* dürfen Unternehmen, die IFRS erstmalig anwenden, preisregulierte Absatzgeschäfte weiterhin in Übereinstimmung mit den bisher angewendeten Rechnungslegungsvorschriften abbilden. Jedoch sind in diesem Fall die Effekte aus der Aktivierung bzw. Abgrenzung von wirtschaftlichen Vorteilen gesondert auszuweisen. Darüber hinaus werden besondere Angaben zur Art der zugrundeliegenden Preisregulierung sowie zu den damit zusammenhängenden Risiken gefordert. Bereits nach IFRS bilanzierende Unternehmen sind von der Anwendung der Regelungen explizit ausgeschlossen.

Die Interpretation IFRIC 21 *Abgaben* stellt für Abgaben, die durch eine Regierungsinstanz erhoben werden und die nicht in den Anwendungsbereich eines anderen IFRS fallen, klar, wie und wann solche Verpflichtungen nach IAS 37 *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen* zu passivieren sind. Nach der vorliegenden Interpretation ist eine Verpflichtung im Abschluss zu erfassen, sobald das verpflichtende Ereignis („obligating event“), das die Zahlungspflicht nach der der Abgabe zugrundeliegenden gesetzlichen Vorschrift auslöst, eintritt.

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

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

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden

In den Konzernabschluss sind alle wesentlichen in- und ausländischen Unternehmen einbezogen, bei denen die Hapag-Lloyd AG die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus deren Tätigkeit Nutzen zu ziehen (Tochterunternehmen). Gesellschaften, bei denen der Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), oder gemeinsame Kontrolle ausübt (Gemeinschaftsunternehmen), werden in den Konzernabschluss nach der Equity-Methode einbezogen.

Die erstmalige Einbeziehung erfolgt grundsätzlich ab dem Erwerbszeitpunkt. Der Erwerbszeitpunkt stellt den Zeitpunkt dar, ab dem die mögliche Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wird bzw. ab dem die mögliche Ausübung des maßgeblichen Einflusses gegeben ist. Endet die Möglichkeit der Beherrschung bzw. des maßgeblichen Einflusses, so scheidet die entsprechende Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis aus.

132

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

Ein derivativer Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Folgeperioden mindestens einmal jährlich nach Abschluss des Planungsprozesses sowie bei Vorliegen von Hinweisen/Ereignissen, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, auf Werthaltigkeit überprüft und bei vorliegender Wertminderung außerplanmäßig auf den niedrigeren erzielbaren Betrag abgeschrieben (Impairment-Test). Diese Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte ausgewiesen. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Wertminderungen des Buchwertes werden im Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ausgewiesen.

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

Wird ein Tochterunternehmen oder ein nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenes Unternehmen verkauft, wird die Differenz zwischen dem Erlös aus der Veräußerung und dem bilanzierten Reinvermögen, einschließlich bis dahin im Sonstigen Ergebnis erfasster Währungsumrechnungsdifferenzen, zum Abgangszeitpunkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Buchwerte der aktivierten Geschäfts- und Firmenwerte werden bei der Berechnung des Abgangserfolgs berücksichtigt.

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

Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Tochterunternehmen werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung und innerhalb des Konzerneigenkapitals ausgewiesen. Bei dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen wird der Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten dieser Anteile und dem zuvor im Konzern für diese Anteile ausgewiesenen Eigenkapital direkt im Eigenkapital erfasst. Bei dem Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollverlust wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem Veräußerungswert und dem anteiligen Nettovermögen auch direkt im Eigenkapital in den Positionen „Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital“ und „Anteile nicht beherrschender Gesellschafter“ erfasst.

133

Konsolidierungskreis

Im Konsolidierungskreis des Konzerns sind neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 52 Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2012	4	45	2	3	54
Zugänge	-	-	-	-	-
Abgänge	1	-	-	1	2
31.12.2013	3	45	2	2	52

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

Im Geschäftsjahr wurden die Anteile an dem assoziierten Unternehmen Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal/Kanada, vollständig an den Mehrheitsgesellschafter veräußert.

In den Konzernabschluss werden vier inländische und vier ausländische Tochterunternehmen von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht einbezogen. Die Anteile sind in den Sonstigen Forderungen ausgewiesen.

Die Hapag-Lloyd AG hält 49,9 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok, und 49,0 Prozent an der Hapag-Lloyd Agency LLC, Dubai. Aufgrund der Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG aufgrund der Stimmrechtsmehrheit werden diese Gesellschaften vollkonsolidiert.

Die nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaft Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd., Colombo, hat ein vom Konzern abweichendes Wirtschaftsjahr mit Bilanzstichtag zum 31. März. Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss werden die fortgeschriebenen Werte zum 31. Dezember verwendet. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Wirtschaftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd AG überein.

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

134

Währungsumrechnung

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

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die in der Konzernkapitalflussrechnung sowie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis 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, nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Gewinne und Verluste, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cash-Flow Hedges) im Sonstigen Ergebnis zu erfassen sind.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste, die in Verbindung von Transportdienstleistungen stehen, werden in den Umsatzerlösen und den Transportaufwendungen erfasst. Die übrigen wechselkursbedingten Gewinne und Verluste werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie in den Personalaufwendungen gezeigt. Im Berichtsjahr wurden insgesamt Erträge in Höhe von 5,2 Mio. EUR und Aufwendungen in Höhe von 41,7 Mio. EUR aus der Währungsumrechnung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2013	31.12.2012	2013	2012
US-Dollar	1,37670	1,3185	1,32840	1,2862
Britisches Pfund Sterling	0,83310	0,8155	0,84974	0,8114
Kanadischer Dollar	1,46360	1,3116	1,36841	1,2853
Schweizer Franken	1,22680	1,2073	1,23108	1,2052
Hongkong-Dollar	10,67470	10,2193	10,30394	9,9770
Singapur-Dollar	1,73910	1,6110	1,66213	1,6064
Japanischer Yen	144,51000	113,6200	129,63705	102,6185
Chinesischer Renminbi	8,39349	8,3176	8,16775	8,1131

BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

135

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

Ertragsrealisierung

Umsätze werden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt daher grundsätzlich nach Leistungserbringung. Die Höhe der Umsatzerlöse bemisst sich nach dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu beanspruchenden Gegenleistung. Umsatzerlöse werden abzüglich Umsatzsteuer und Erlösschmälerungen ausgewiesen. Durch die Optimierung der Systeme zur Erfassung der Umsätze für bereits realisierte, aber noch nicht fakturierte Standgelder wurden Umsatzerlöse in Höhe von 12,9 Mio. EUR zum Bilanzstichtag erstmalig abgegrenzt.

Erlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden anteilig entsprechend dem Reisefortschritt am Bilanzstichtag erfasst. Der Reisefortschritt bestimmt sich aus dem Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen im Verhältnis zu den erwarteten Gesamtaufwendungen.

Die Erfassung der Sonstigen betrieblichen Erträge sowie der übrigen Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich nach Lieferung der Vermögenswerte bzw. deren Eigentums- und Gefahrenübergang.

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

Dividenden werden nach Entstehung des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

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

Geschäfts- oder Firmenwerte und Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Durch Unternehmenszusammenschlüsse erworbene immaterielle Vermögenswerte, wie vorteilhafte Verträge, Kundenstamm und Markenrechte, werden mit dem beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt aktiviert. Übrige immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten aktiviert.

Sofern immaterielle Vermögenswerte nur über einen begrenzten Zeitraum nutzbar sind, erfolgt eine planmäßige Abschreibung über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft (Impairment-Test). Darüber hinaus werden Überprüfungen vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

136

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

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

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	22
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Charter- und Leasingverträge	5–10
Transport- und Lieferverträge	2–5
Orderbuch	-
Computersoftware der Hapag-Lloyd AG	8
Sonstiges	3

Der weltweite Containerliniendienst wird 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 Abschreibungsdauer 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.

Das Orderbuch umfasst vorteilhafte Verträge für Schiffsneubauten. Vor diesem Hintergrund entspricht die Nutzungsdauer der Nutzungsdauer für Schiffe und die Abschreibung beginnt erst ab Auslieferung dieser Schiffe. Das Orderbuch selbst hat keine Nutzungsdauer.

Sachanlagen

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

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen. Der gewogene Durchschnitt aus Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2013 8,96 Prozent p. a. (2012: 9,25 Prozent p. a.).

137

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

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

Die Klassekosten werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswertes erzielbaren Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis des Schrottwertes ermittelt.

Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

Überprüfungen auf Werthaltigkeit werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Leasing

Als Leasing wird jede Form der entgeltlichen Nutzungsüberlassung bezeichnet. Hierunter fallen Mietverträge für Gebäude und Container sowie Charterverträge für Schiffe. Anhand der wirtschaftlichen Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer oder dem Leasinggeber das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Finance Lease

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

Gleichzeitig wird eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, die in ihrer Höhe dem Buchwert des Leasinggegenstandes im Zugangszeitpunkt entspricht. Jede Leasingrate wird in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil wird erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst; der Tilgungsanteil verringert die angesetzte Leasingverbindlichkeit.

Operating Lease

Mietaufwendungen aus Operating-Lease-Verträgen werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tritt der Konzern als Leasinggeber im Rahmen von Operating Leases auf, wird der überlassene Leasinggegenstand weiterhin in der Konzernbilanz erfasst und planmäßig abgeschrieben. Mieterträge aus Operating Leases werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge als Umsatzerlöse bzw. Sonstige betriebliche Erträge erfasst.

Gewinne oder Verluste aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verträgen führen, werden sofort vereinnahmt, wenn die Transaktionen zu Marktwerten durchgeführt wurden. Wird ein entstandener Verlust durch zukünftige unter dem Marktpreis liegende Leasingraten ausgeglichen, wird dieser Verlust über die Laufzeit des Leasingvertrages abgegrenzt. Übersteigt der vereinbarte Verkaufspreis den beizulegenden Zeitwert, wird der Gewinn aus der Differenz zwischen diesen beiden Werten ebenfalls abgegrenzt.

Werthaltigkeitsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer und Sachanlagen werden regelmäßig dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise/Ereignisse für einen möglichen

Wertminderungsbedarf vorliegen. Im Rahmen dieser Überprüfung wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes seinem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswertes den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Das betrifft insbesondere die Marke der Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag als beizulegender Zeitwert mittels Lizenzpreisanalogieverfahren ermittelt wurde. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

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).

Geschäfts- oder Firmenwerte werden ebenfalls zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet und auf dieser Basis mindestens einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger ist als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Sofern ein Wertminderungsbedarf im Zusammenhang mit einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit, die einen Geschäfts- oder Firmenwert enthält, ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüber hinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte verteilt.

Ergibt sich nach der in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswertes oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen, da sie nach IAS 36 nicht zulässig sind.

Die Containerschifffahrt wird in ihrer Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert, da es aufgrund der Komplexität des Transportgeschäftes nicht möglich ist, die operativen Zahlungsströme einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen (siehe Erläuterungen im Abschnitt „Segmentberichterstattung“). Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten des Abgangs (Fair value less cost of disposal) und Nutzungswert (Value in use). Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswertes bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zahlen würden. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der zukünftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme ermittelt.

Die Bestimmung des erzielbaren Betrages für die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes und der Marke erfolgt durch die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Kosten des Abgangs mithilfe der Discounted-Cash-Flow-Methode (DCF-Methode). Die Bewertung des beizulegenden Zeitwertes der zahlungsmittelgenerierenden Einheit wurde in Level 3 der Bewertungshierarchie eingestuft. Als Grundlage für die Ermittlung des erzielbaren Betrages dient die vom Vorstand genehmigte Mittelfristplanung, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst. Für die Containerschifffahrt sind die zentralen Planungsannahmen die zukünftige Entwicklung von Transportvolumen und Frachtraten sowie von Bunkerpreisen und Wechselkursen. Diese hängen von einer Reihe makroökonomischer Faktoren, insbesondere der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes sowie des Welthandels, ab. Deshalb werden bei der Erstellung der Planung die Einschätzungen externer Wirtschafts- und Marktforschungsinstitute hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung in der globalen Containerschifffahrt herangezogen und um Erfahrungen und Einschätzung der eigenen Wettbewerbsposition auf den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2014 um 4,7 Prozent und für die Folgejahre zwischen 5,3 und 5,6 Prozent. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten nur im Rahmen der typischen saisonalen Schwankungen leicht steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen gegenüberstehen. Dabei wird nach einem niedrigeren Bunkerverbrauchspreisniveau in 2014 ein höherer, aber gleichbleibender Bunkerverbrauchspreis ab 2015 angenommen.

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-Cash-Flows erfolgt mit den gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) nach Steuern. Diese werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet. Dabei werden die Eigenkapitalkosten durch den risikolosen Zinssatz und einen Risikozuschlag von insgesamt 9,25 Prozent (2012: 9,25 Prozent) bestimmt. Der Risikozuschlag ergibt sich durch die Multiplikation der Marktrisikoprämie mit einem aus dem Kapitalmarkt entsprechend den Werten vergleichbarer Unternehmen (Peergroup) abgeleiteten Beta-Faktor. Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 1,0 Prozent (2012: 1,0 Prozent) berücksichtigt. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 9,26 Prozent (2012: 9,01 Prozent) und für die Fortschreibung der nachhaltigen Periode aufgrund des Wachstumsabschlages 8,26 Prozent (2012: 8,01 Prozent). Der Vorsteuerkalkulationszinssatz entspricht aufgrund der Regelungen zur Tonnagebesteuerung dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern.

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Für die Sensitivitätsanalyse wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze zugrunde gelegt. Bis zu einer Kapitalisierungsrate von 11,5 Prozent ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Daneben wurde zur Berücksichtigung der Volatilität der werttreibenden Faktoren (Transportmengen, Frachtraten, Bunkerpreis und USD/EUR-Wechselkurs) eine Sensitivitätsbetrachtung hinsichtlich der erwarteten Über-

schüsse (Free Cash-Flow) in der nachhaltigen Periode im Rahmen der Cash-Flow-Ermittlung vorgenommen. Bei einem Rückgang des Free Cash-Flow von gut 30 Prozent in der nachhaltigen Periode ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Die Berücksichtigung der durch IHS Global Insight im Dezember 2013 angepassten Prognose führte auch zu keinem Wertminderungsbedarf.

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

Werthaltigkeitsprüfung Schiffsportfolio

Vor dem Hintergrund des beabsichtigten Verkaufs eines Schiffsportfolios, für das die Kriterien des IFRS 5 noch nicht vorliegen, wurde in den Vorjahren ein individueller Werthaltigkeitstest für die bezeichneten Schiffe durchgeführt. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte eine Prüfung auf Anzeichen für eine weitere Wertminderung oder Wertaufholung. Als Folge dieser Prüfung wurde ein Zuschreibungsbedarf in Höhe von 0,6 Mio. EUR festgestellt (2012: Wertminderungen bei zwei Schiffen in Höhe von 1,7 Mio. EUR).

141

Der erzielbare Betrag bestimmt sich bei diesen Schiffen im Wesentlichen aus den geplanten Abgangserlösen. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten des Abgangs (Fair value less cost of disposal) wurde dabei auf Grundlage aktueller Verkaufstransaktionen bestimmt.

Finanzinstrumente

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

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

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 (Hedge Accounting) eingebunden sind, werden als „zu Handelszwecken gehalten“ (Held for trading) klassifiziert. Des Weiteren bestehen im Konzern finanzielle Vermögenswerte der

Kategorie „Kredite und Forderungen“ und „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“. Hingegen bestehen im vorliegenden Abschluss keine „bis zur Endfälligkeit gehaltenen finanziellen Vermögenswerte“ (Held to maturity). Originäre Verbindlichkeiten bestehen lediglich in der Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ (Financial Liabilities Measured at Amortised Cost).

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

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

Im Geschäftsjahr 2013 sowie im vorangegangenen Geschäftsjahr gab es keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden mit dem Wert zum Handelstag angesetzt, dem Tag, an dem sich der Konzern zum Kauf des Vermögenswertes verpflichtet. Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz als „Kredite und Forderungen“ oder „als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ kategorisiert. Vermögenswerte der Kategorien „Kredite und Forderungen“ sowie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden bei ihrem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von dem Erwerb direkt zurechenbaren Transaktionskosten angesetzt.

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglich vereinbarten fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die an keinem aktiven Markt notiert sind. Diese werden in der Bilanz unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Forderungen ausgewiesen und als kurzfristig klassifiziert, soweit ihre Fälligkeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag liegt.

Kredite und Forderungen werden im Rahmen der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Für erkennbare Einzelrisiken werden Wertberichtigungen gebildet. Ist der Ausfall eines bestimmten Anteils des Forderungsbestandes wahrscheinlich, werden Wertberichtigungen in dem Umfang vorgenommen, in dem der Buchwert eines finanziellen Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Hinweise für erkennbare Einzelrisiken sind unter anderem eine

wesentliche Verschlechterung der Bonität, deutliche Zahlungsverzögerungen oder auch die hohe Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz und die damit verbundene Zahlungsunfähigkeit seitens des Kunden. Bei Wegfall der Gründe für zuvor vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen, nicht jedoch über die fortgeführten Anschaffungskosten hinaus, getätigt. Wertminderungen und Wertaufholungen werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

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

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder dieser Kategorie im Einzelnen ausdrücklich zugeordnet wurden oder keiner anderen Kategorie finanzieller Vermögenswerte zugeordnet werden konnten. Im Hapag-Lloyd Konzern handelt es sich dabei ausschließlich um Anteile an Gesellschaften sowie Wertpapiere. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern nicht die Absicht vorliegt, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern.

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

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

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

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

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

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

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cash-Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im Sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam im Übrigen Finanzergebnis erfasst. Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt erfolgswirksam zu erfassen, da diese von der Hedge-Beziehung ausgeschlossen sind. Im Sonstigen Ergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert und als

Ertrag bzw. Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Bei Sicherungsbeziehungen mittels Devisentermingeschäften erfolgt zunächst eine Erfassung der gesamten effektiven Marktwertänderung des Sicherungsgeschäftes im Sonstigen Ergebnis. Im nächsten Schritt wird die Kassakomponente analog zur Wertänderung des Grundgeschäftes erfolgswirksam aus dem Sonstigen Ergebnis in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert. Die Terminkomponente wird rätierlich über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung erfolgswirksam verteilt.

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

145

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

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

Vorräte

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

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoff- und Schmierölbestände.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gem. IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* nach der „Projected Unit Credit Method“. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit

Obligation, DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzen 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 vollständig im Sonstigen Ergebnis, d. h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst.

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

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

Eine aus Vorauszahlungen auf zukünftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht. Ein übersteigender Betrag wird im Sonstigen Ergebnis verrechnet (sogenanntes „Asset Ceiling“).

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

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen Schätzung des Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kostensteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten wird der Barwert angesetzt.

Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst. Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gezeigt wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen als Sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

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

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

147

Steuern

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

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

Erwartete Steuerersparnisse aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2014 bis 2018.

Latente Steuern werden unmittelbar dem Sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet, wenn sie sich auf Posten beziehen, die ebenfalls unmittelbar dem Sonstigen Ergebnis gutgeschrieben oder belastet werden.

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten werden.

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

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

148

Beizulegender Zeitwert

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

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

Level 1:

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

Level 2:

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

Level 3:

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

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

Weitere Erläuterungen zu den jeweiligen beizulegenden Zeitwerten finden sich im Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“ und in Anmerkung (25) Finanzinstrumente.

Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen

Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Aufstellung eines im Einklang mit den IFRS stehenden Konzernabschlusses erfordert Ermessensentscheidungen. Sämtliche Ermessensentscheidungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

Im Rahmen der Klassifizierung von Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Leasinggeber oder Leasingnehmer getroffen. Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Bilanzierung und Bewertung von Leasingverhältnissen; zu den Beträgen siehe Anmerkung (33).

In einigen Fällen können die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswertes oder einer Schuld verwendeten Bewertungsparameter verschiedenen Stufen der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet werden. In diesen Fällen wird die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert insgesamt der gleichen Hierarchiestufe zugeordnet wie der Bewertungsparameter der niedrigsten Stufe, der für die Bewertung als Ganzes von Bedeutung ist. Die Beurteilung der Bedeutung eines bestimmten Bewertungsparameters für die Bewertung insgesamt erfordert eine Ermessensentscheidung, bei der die für den Vermögenswert oder die Schuld charakteristischen Faktoren zu berücksichtigen sind. Zur Vorgehensweise siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“ und Anmerkung (25).

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

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

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert Annahmen und Schätzungen bezüglich künftiger Cash-Flows, erwarteter Wachstumsraten, der Währungskurse und der Abzinsungssätze. Alle wesentlichen Parameter unterliegen somit dem Ermessen des Managements im Hinblick auf die künftige, insbesondere weltwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind mit der Unsicherheit jeder Zukunftsprognose behaftet. Die hierzu getroffenen Annahmen können Änderungen unterliegen, die zu Wertminderungen in zukünftigen Perioden führen können. Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Werthaltigkeitsprüfung; zu den Beträgen siehe Anmerkungen (10) und (11).

Eine Überprüfung der Schrottwerte der Schiffe im Geschäftsjahr 2013 führte aufgrund der aktuellen Marktlage zu höheren Restwerten als bisher unterstellt. Infolgedessen wurde zum 1. Januar 2013 eine Anpassung der Schrottwerte der Schiffe vorgenommen, wodurch sich die Abschreibungen für das Geschäftsjahr 2013 um 21,4 Mio. EUR verringern.

Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, den aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf Anmerkung (13).

Aktive latente Steuern auf Verlustvorträge

Die Höhe der im Konzern aktivierten latenten Steuern auf Verlustvorträge ist wesentlich abhängig von der Einschätzung über die künftige Nutzbarkeit der steuerlichen Verlustvorträge. Insofern ist der Betrag der aktiven latenten Steuern von der Planung künftiger steuerlicher Ergebnisse abhängig. Aufgrund von Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten Entwicklung kann es in künftigen Perioden zu Anpassungen dieser Beträge kommen. Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern erfolgen unter Anmerkung (9).

Rückstellungen

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen u. a. Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren, wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten, von den tatsächlichen Daten abweichen. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (20).

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

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (21).

151

Die Bewertung von unverzinslichen und nicht marktgerecht verzinsten langfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie von langfristigen Sonstigen Rückstellungen hängt maßgeblich von der Wahl und Entwicklung der Abzinsungssätze ab.

Änderungen von Annahmen und Schätzungen

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

Risiken und Unsicherheiten

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 6.567,4 Mio. EUR (2012: 6.843,7 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 6.480,2 Mio. EUR (2012: 6.757,0 Mio. EUR) generiert.

In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse in Höhe von 173,6 Mio. EUR (2012: 171,6 Mio. EUR) enthalten.

(2) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	36,1	192,4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	36,0	22,3
Kursgewinne	20,4	14,2
Erträge aus Zuschreibungen	0,6	-
Übrige Erträge	63,2	36,5
Gesamt	156,3	265,4

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

Im Vorjahr wurden in den Erträgen aus dem Abgang von Vermögenswerten insbesondere Erträge aus Operating-Sale-and-Leaseback-Transaktionen von Containern (132,9 Mio. EUR) sowie dem Verkauf von Chassis (35,7 Mio. EUR) erfasst.

(3) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.436,6	1.638,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.336,5	4.543,6
davon		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.831,1	1.834,9
Containertransportkosten	1.691,4	1.826,0
Charter-, Leasing- und Containermieten	653,3	718,8
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	160,7	163,9
Gesamt	5.773,1	6.182,3

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

(4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Löhne und Gehälter	292,7	288,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	72,5	71,0
Gesamt	365,2	359,7

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist u.a. der Aufwand für leistungsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Zinserträge aus dem zugehörigen Fondsvermögen werden im Zinsergebnis ausgewiesen. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (20).

153

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Seepersonal	1.250	1.228
Landpersonal	5.547	5.541
Auszubildende	185	188
Gesamt	6.982	6.957

(5) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Planmäßige Abschreibung	325,4	330,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	64,0	67,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	261,4	262,7
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-	1,7
Gesamt	325,4	332,0

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen vorteilhafte Verträge (2013: 39,4 Mio. EUR, 2012: 42,4 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe (2013: 203,9 Mio. EUR, 2012: 213,5 Mio. EUR) sowie Container und Containersattelaufleger (2013: 50,3 Mio. EUR, 2012: 42,1 Mio. EUR).

Die Wertminderungen im Vorjahr resultierten aus einem Portfolio von Schiffen, deren Zahlungsströme im Wesentlichen durch die geplanten Verkaufserlöse im beabsichtigten Verkaufsprozess bestimmt wurden.

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
EDV-Kosten	60,9	63,2
Vertriebsaufwendungen	36,4	38,9
Kursverluste	32,0	49,0
Miet- und Pacht aufwendungen	21,7	23,4
Sonstige Steuern	19,4	16,9
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	15,1	14,6
Verwaltungsaufwendungen	12,3	13,1
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	9,9	12,3
Übrige betriebliche Aufwendungen	44,0	35,9
Gesamt	251,7	267,3

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

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten u. a. Fahrt- und Reisekosten, Versicherungsleistungen, Prüfungsgebühren sowie Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen.

(7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf des Anteils an der Gesellschaft Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal in Höhe von 19,1 Mio. EUR sowie Aufwendungen aus Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 0,6 Mio. EUR (2012: Erträge von 2,8 Mio. EUR).

(8) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Zinserträge	5,6	6,7
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,8	3,9
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	1,8	2,8
Zinsaufwendungen	159,2	133,6
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,9	9,1
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	150,3	124,5
Gesamt	-153,6	-126,9

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben.

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

Aus den getätigten Transaktionen am Anleihenmarkt sowie der damit in Verbindung stehenden separaten Bilanzierung von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen verbesserte sich das Zinsergebnis im Konzern um insgesamt 6,6 Mio. EUR. Darin enthalten sind 1,5 Mio. EUR Erträge für die Erfassung von Marktwertänderungen der eingebetteten Derivate im Geschäftsjahr 2013. Die beschriebenen Effekte wurden in den übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ausgewiesen.

(9) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fällt, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2013 sowie 2012 auf 16,5 Prozent beläuft. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen, die im Konzern in 2013 zwischen 12,5 Prozent und 39,0 Prozent (2012 zwischen 12,5 Prozent und 42,1 Prozent) liegen.

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 Verlustvorräge erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7,1	4,0
davon Inland	2,8	0,6
davon Ausland	4,3	3,4
Latenter Steuerertrag/-aufwand	0,4	-0,1
davon aus zeitlichen Differenzen	-2,6	0,1
davon aus Verlustvorräten	3,0	-0,2
Gesamt	7,5	3,9

156

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 0,2 Mio. EUR (2012: 0,9 Mio. EUR) enthalten.

Bei den inländischen der Körperschaftsteuer unterliegenden Gesellschaften erfolgte die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent (2012: 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent). Der kombinierte Ertragsteuersatz berücksichtigt Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent (2012: 15,0 Prozent), Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der Körperschaftsteuer (2012: 5,5 Prozent) und Gewerbeertragsteuer in Höhe von 16,5 Prozent (2012: 16,5 Prozent) bzw. 3,3 Prozent (2012: 3,3 Prozent), soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variierten für das Geschäftsjahr 2013 zwischen 16,5 Prozent und 39,0 Prozent (2012 zwischen 16,5 Prozent und 42,1 Prozent).

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

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Ergebnis vor Ertragsteuern	-89,9	-124,4
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)	-29,0	-40,1
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	0,8	2,9
Steuersatz- und Steuerrechtsänderungen	0,3	0,0
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	44,3	47,9
Nicht abzugsfähige Aufwendungen sowie gewerbsteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	5,3	3,4
Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern	3,1	2,4
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	-0,2	-0,9
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-17,8	-10,1
Kursdifferenzen	0,7	-0,7
Sonstige Abweichungen	-	-0,9
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	7,5	3,9

157

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

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

In der Veränderung der nicht angesetzten latenten Steuern sind Aufwendungen in Höhe von 1,6 Mio. EUR (2012: 2,3 Mio. EUR) enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf steuerliche Zinsvorträge entfallen, sowie 1,7 Mio. EUR (2012: -0,1 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge.

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

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und Sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,1	5,7	2,3	8,9
Ansatzunterschiede bei Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten	0,5	0,3	0,7	1,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,0	-	5,6	-
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	-	1,5	-
Sonstige Transaktionen	3,7	0,1	4,8	0,1
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	5,9	-	9,2	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-5,1	-5,1	-9,0	-9,0
Bilanzansatz	12,6	1,0	15,1	1,6

158

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2012	Als	Im	Als	Stand zum 31.12.2012
		Steuern in der GuV erfasst	Sonstigen Ergebnis erfasst	Kursdifferenz erfasst	
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und Sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-6,5	-0,3	-	0,2	-6,6
Ansatzunterschiede bei Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten	-1,0	-0,1	-	0,2	-0,9
Bewertung von Pensionsrückstellungen	3,8	0,2	1,9	-0,3	5,6
davon erfolgsneutral	2,6	-	1,9	-	4,5
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	-0,1	-	0,1	1,5
Sonstige Transaktionen	4,5	0,2	-	-	4,7
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,2	0,2	-	-0,2	9,2
Bilanzansatz	11,5	0,1	1,9	0,0	13,5

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

159

Für steuerpflichtige Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 9,8 Mio. EUR (2012: 13,3 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da 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. 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	31.12.2013	31.12.2012
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	36,1	56,6
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	58,5	135,9
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge (ohne unverfallbare Verlustvorträge)	1,8	0,2
davon unverfallbare Verlustvorträge	56,7	135,7
davon Gewerbeertragsteuerliche Verlustvorträge	-	3,6
davon Zinserträge	15,5	51,1
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	94,6	192,5

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Software	Übriges	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2012	707,3	319,3	337,9	194,7	83,6	4,6	1.647,4
Zugänge	-	-	-	-	1,1	-	1,1
Abgänge	-	-	-	-	0,2	0,3	0,5
Umbuchungen	-	-	-40,8	-	0,4	-0,4	-40,8
Wechselkursdifferenzen	-13,4	-6,1	-6,4	-3,7	-1,6	-	-31,2
Stand zum 31.12.2012	693,9	313,2	290,7	191,0	83,3	3,9	1.576,0
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2012	-	39,0	140,4	-	30,5	0,6	210,5
Zugänge	-	14,3	42,4	-	10,9	-	67,6
Abgänge	-	-	-	-	0,2	0,3	0,5
Umbuchungen	-	-	-9,4	-	-	-	-9,4
Wechselkursdifferenzen	-	-1,1	-3,7	-	-0,8	-	-5,6
Stand zum 31.12.2012	-	52,2	169,7	-	40,4	0,3	262,6
Buchwerte 31.12.2012	693,9	261,0	121,0	191,0	42,9	3,6	1.313,4
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2013	693,9	313,2	290,7	191,0	83,3	3,9	1.576,0
Zugänge	-	-	-	-	1,9	0,1	2,0
Abgänge	-	-	13,5	-	-	-	13,5
Umbuchungen	-	-	-15,9	-	-0,1	-	-16,0
Wechselkursdifferenzen	-29,3	-13,2	-11,2	-8,1	-3,6	-0,2	-65,6
Stand zum 31.12.2013	664,6	300,0	250,1	182,9	81,5	3,8	1.482,9
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2013	-	52,2	169,7	-	40,4	0,3	262,6
Zugänge	-	13,8	39,4	-	10,8	-	64,0
Abgänge	-	-	13,5	-	-	-	13,5
Umbuchungen	-	-	-11,9	-	-0,1	-	-12,0
Wechselkursdifferenzen	-	-2,7	-7,7	-	-2,1	-	-12,5
Stand zum 31.12.2013	-	63,3	176,0	-	49,0	0,3	288,6
Buchwerte 31.12.2013	664,6	236,7	74,1	182,9	32,5	3,5	1.194,3

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- und Firmenwertes wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2013 unverändert zum Vorjahr für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschifffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen auf den Absatz Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 664,6 Mio. EUR (2012: 693,9 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 182,9 Mio. EUR (2012: 191,0 Mio. EUR).

Als vorteilhafte Verträge wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen im Vergleich zu den im Zeitpunkt des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften vorherrschenden Marktkonditionen einen positiven Marktwert hatten. Hierunter fielen insbesondere Orderbuch, Charter- und Leasingverträge sowie Transport- und Lieferverträge.

Wie im Vorjahr wurden keine Entwicklungskosten aktiviert. Die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten für selbst erstellte Software beliefen sich auf 7,4 Mio. EUR (2012: 7,6 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

(11) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattelauf- lieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2012	2.855,2	501,5	126,0	466,6	3.949,3
Zugänge	370,6	138,3	6,0	274,8	789,7
Abgänge	23,1	153,9	6,7	-	183,7
Umbuchungen	428,6	-	0,5	-388,3	40,8
Wechselkursdifferenzen	-53,9	-8,3	-0,6	-8,7	-71,5
Stand 31.12.2012	3.577,4	477,6	125,2	344,4	4.524,6
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2012	438,3	191,2	5,4	-	634,9
Zugänge	213,5	42,1	7,1	-	262,7
Wertminderungen	1,7	-	-	-	1,7
Abgänge	15,9	129,4	6,3	-	151,6
Umbuchungen	9,4	-	-	-	9,4
Wechselkursdifferenzen	-13,6	-4,3	-0,2	-	-18,1
Stand 31.12.2012	633,4	99,6	6,0	-	739,0
Buchwerte 31.12.2012	2.944,0	378,0	119,2	344,4	3.785,6
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand 1.1.2013	3.577,4	477,6	125,2	344,4	4.524,6
Zugänge	17,7	304,7	2,6	416,0	741,0
Abgänge	25,1	13,4	0,6	-	39,1
Umbuchungen	524,6	15,5	2,5	-527,0	15,6
Wechselkursdifferenzen	-155,9	-30,8	-1,6	-10,6	-198,9
Stand 31.12.2013	3.938,7	753,6	128,1	222,8	5.043,2
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2013	633,4	99,6	6,0	-	739,0
Zugänge	203,9	50,3	7,2	-	261,4
Zuschreibung	0,6	-	-	-	0,6
Abgänge	3,5	4,7	0,5	-	8,7
Umbuchungen	-	11,9	-0,3	-	11,6
Wechselkursdifferenzen	-20,7	-6,1	-0,3	-	-27,1
Stand 31.12.2013	812,5	151,0	12,1	-	975,6
Buchwerte 31.12.2013	3.126,2	602,6	116,0	222,8	4.067,6

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 3.381,1 Mio. EUR (2012: 3.166,9 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe. Weitere Besicherungen bestehen darin, dass den Gläubigern von Finanzschulden das rechtliche Eigentum an Containern zusteht, die aufgrund des wirtschaftlichen Eigentums bei der Hapag-Lloyd AG bilanziert werden. Dies wirkt bei wirtschaftlicher Betrachtung wie eine Sicherungsübereignung der Container.

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

Im Geschäftsjahr 2013 erfolgte die Auslieferung von vier Schiffsneubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU sowie der Zugang neuer Container. Außerdem wurden sechs Schiffe sowie ältere Container aus dem Sachanlagevermögen veräußert.

Im Geschäftsjahr 2013 belief sich die Aktivierung der direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten auf 1,8 Mio. EUR (2012: 0,0 Mio. EUR). Zudem wurden im Geschäftsjahr Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung in Höhe von 14,5 Mio. EUR (2012: 36,8 Mio. EUR) angesetzt.

(12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Mio. EUR	2013	2012
Anteil 1.1.	329,9	315,9
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	35,1	31,5
Ausschüttungen	-31,2	-17,5
Wechselkursdifferenzen	-1,0	-
Anteil 31.12.	332,8	329,9

Bei den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen handelt es sich ausschließlich um assoziierte Unternehmen.

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

Im Berichtszeitraum existierten keine unberücksichtigten anteiligen Verluste von nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen (2012: 0,9 Mio. EUR). Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten. Aus der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal, wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen Erträge aus Dividenden in Höhe von 1,7 Mio. EUR (2012: 0,4 Mio. EUR) ausgewiesen, die auf frei verfügbaren Finanzmitteln basieren.

Zusammenfassende Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen (auf 100-Prozent-Basis und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten:

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Umsatzerlöse	315,6	391,8
Jahresüberschuss	95,9	91,3

Angaben zur Bilanz

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Vermögenswerte	306,2	650,3
Schulden	215,1	531,0

164

Die Veränderungen resultieren aus dem Abgang der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal.

(13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	473,3	-	449,5	-
davon gegen fremde Dritte	470,4	-	448,3	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,9	-	1,2	-
Sonstige Forderungen	114,7	7,9	136,1	25,7
Übrige Vermögenswerte und Abgrenzungen	97,4	4,8	111,2	19,5
Ansprüche aus der Erstattung Sonstiger Steuern	17,1	2,9	24,7	6,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,2	0,2	0,2	0,2
Gesamt	588,0	7,9	585,6	25,7

Es bestehen zum 31. Dezember 2013 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment of Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die sich auf die Umsatzerlöse beziehen, die durch die jeweiligen Schiffe erwirtschaftet wurden.

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

Sofern keine auf einem aktiven Markt notierten Preise vorliegen und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten bewertet. Im Geschäftsjahr 2013 erfolgten wie im Vorjahr keine Wertminderungen innerhalb der Kategorie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“.

Kreditrisiken

Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken:

Mio. EUR	Buchwerte Finanz- instrumente	davon weder überfällig noch wert- berichtigt	davon nicht wertberichtigt und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	zwischen 31 und 60 Tagen	zwischen 61 und 90 Tagen	zwischen 91 und 180 Tagen	über 180 Tage
31.12.2012							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	449,5	304,3	115,2	20,9	4,2	4,5	0,4
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	47,8	47,8	-	-	-	-	-
Gesamt	497,3	352,1	115,2	20,9	4,2	4,5	0,4
31.12.2013							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	473,3	333,0	114,8	9,6	8,5	6,2	1,2
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	51,0	51,0	-	-	-	-	-
Gesamt	524,3	384,0	114,8	9,6	8,5	6,2	1,2

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

Wertberichtigungen

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

Mio. EUR	2013	2012
Wertberichtigungen zum 1.1.	9,9	12,9
Zuführungen	6,0	4,7
Inanspruchnahmen	1,1	4,0
Auflösung	2,1	3,5
Wechselkursdifferenzen	-0,2	-0,2
Wertberichtigungen zum 31.12.	12,5	9,9

Zahlungsmittelzuflüsse aus wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 0,1 Mio. EUR (2012: 0,1 Mio. EUR).

166

(14) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	99,6	74,5	69,5	32,5
davon Derivate im Hedge Accounting	41,2	16,1	45,5	8,5
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	58,4	58,4	24,0	24,0

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäftes sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken von Finanzschulden. Rückkaufoptionen der begebenen Anleihe wurden ebenfalls in dieser Position ausgewiesen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung (25)).

(15) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	168,7	178,3
Geleistete Anzahlungen	0,2	-
Gesamt	168,9	178,3

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände (2013: 166,9 Mio. EUR, 2012: 176,0 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 1,1 Mio. EUR (2012: 2,5 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Wertpapiere	0,5	0,5
Guthaben bei Kreditinstituten	459,4	554,0
Kassenbestand und Schecks	4,9	6,3
Gesamt	464,8	560,8

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen zum 31. Dezember 2013 wie im Vorjahr keinen Verfügungsbeschränkungen.

(17) Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

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

Im Vorjahr wurden 100,0 Mio. EUR des Hybridkapitals an die TUI AG zurückgezahlt und weitere 125,0 Mio. EUR durch das "Albert Ballin"-Konsortium von der TUI AG erworben. Im Rahmen einer Kapitalerhöhung durch die Einbringung von jeweils 125,0 Mio. EUR des Hybridkapitals durch das "Albert Ballin"-Konsortium und die TUI AG gegen Gewährung neuer Aktien aus bereits genehmigtem Kapital erfolgte eine Erhöhung des gezeichneten Kapitals auf 66,1 Mio. EUR und eine Einstellung in die Kapitalrücklagen in Höhe von 243,2 Mio. EUR unter Berücksichtigung von Transaktionskosten.

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG ist zum 31. Dezember 2013 in 66,1 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt.

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

(18) Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält im Sonstigen Ergebnis zu erfassende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2013 6,4 Mio. EUR (2012: 9,1 Mio. EUR).

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen (2013: –46,6 Mio. EUR; 2012: –62,7 Mio. EUR) resultiert aus im Sonstigen Ergebnis bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, u.a. aus der Veränderung von versicherungsmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

168

Die im Berichtsjahr erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –115,9 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –52,3 Mio. EUR) resultierten aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten und übrigen Posten aus der Kaufpreisallokation. Die Währungsrücklage betrug zum 31. Dezember 2013 –94,6 Mio. EUR (2012: 21,3 Mio. EUR).

(19) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter sind im Berichtsjahr durch den Verkauf von 5,1 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg, auf 2,7 Mio. EUR gestiegen (2012: 0,8 Mio. EUR).

**(20) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
Leistungsorientierte Pensionspläne**

Die Hapag-Lloyd AG unterhält inländische und ausländische leistungsorientierte Pensionspläne.

Die Rückstellungen für inländische Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen werden im Wesentlichen aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten gebildet. Die Höhe der Leistungen richtet sich dabei nach der Zugehörigkeit zu einer Versorgungsgruppe pro Dienstjahr und damit auch nach der gesamten Dienstzeit. Als monatliche Rente wird der Betrag gewährt, der dem Stand des Versorgungskontos des Betriebsangehörigen bei Eintritt des Versorgungsfalles entspricht. Das Versorgungskonto hat zu Beginn des Beschäftigungsverhältnisses den Stand Null. Es erhöht sich für jedes Jahr der anrechnungsfähigen Dienstzeit um den Steigerungsbetrag der Versorgungsgruppe. Nach dem 25. Dienstjahr steigt der jährliche Betrag um ein Fünftel des für die Versorgungsgruppe geltenden Steigerungsbetrages. Für die Arbeitnehmer besteht keine Verpflichtung, sich an dem Pensionsplan in Form von Beitragszahlungen zu beteiligen.

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

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

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

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	132,1	137,5
abzüglich Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10,0	9,8
Unterdeckung (Nettoschuld)	122,1	127,7
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	116,6	116,7
abzüglich Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	91,9	88,8
Unterdeckung (Nettoschuld)	24,7	27,9

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	29,0	26,8
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,3	2,2
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	27,1	28,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	14,2	15,4
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch Grundpfandrechte an Immobilien besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,6	5,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
durch (Sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	2,9	2,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,8	1,9
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	-	-
Rückdeckungsversicherung	10,0	9,8
Immobilien	0,9	0,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2,4	0,6
Sonstiges	5,7	4,4
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	101,9	98,6

170

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

Für die Verwaltung der ausländischen Planvermögen existieren im Vereinigten Königreich, in Kanada und Mexiko Komitees (Treuhand), 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 Muttergesellschaft 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 Pensionsverpflichtungen, 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 Investments des Planvermögens von einem unabhängigen Finanzdienstleister durchgeführt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Finanzierungsbedingungen in dem Vereinigten Königreich von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt werden. Danach erfolgt alle drei Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan in dem 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.

171

Entwicklung des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2013	2012
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	254,1	198,1
Laufender Dienstzeitaufwand	7,4	5,3
Zinsaufwand	8,9	9,1
Neubewertungen:		
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,3	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-16,0	40,1
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	0,9	5,2
(Negativer (-)) Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	0,3
Planabgeltungen	-0,1	-
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,6
Geleistete Pensionszahlungen	-6,4	-6,1
Wechselkursveränderungen	-0,8	1,5
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	248,7	254,1

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2013 auf 17,8 Jahre (Vorjahr: 18,6 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens

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

Mio. EUR	2013	2012
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	98,6	88,2
Zinserträge*	3,8	3,9
Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)**	1,6	5,1
Beiträge des Arbeitgebers	4,0	3,5
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,6
Geleistete Pensionszahlungen	-3,3	-3,6
Wechselkursveränderungen	-3,2	0,9
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	101,9	98,6

* Der Vergleichswert des Vorjahres stellt den erwarteten Ertrag aus Planvermögen dar.

** Der Vergleichswert des Vorjahres stellt die Differenz zwischen erwartetem und tatsächlichem Ertrag aus Planvermögen dar.

172

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2013	1.1.-31.12. 2012
Laufender Dienstzeitaufwand	7,4	5,3
Zinsaufwand	8,9	9,1
Zinserträge*	-3,8	-3,9
(Negativer (-)) Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	0,3
Planabgeltungen	-0,1	-
Netto-Pensionsaufwendungen	12,4	10,8

* Der Vergleichswert des Vorjahres stellt den erwarteten Ertrag aus Planvermögen dar.

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. 2013	1.1.-31.12. 2012
Personalaufwendungen	7,3	5,6
Zinsergebnis	5,1	5,2
Gesamt	12,4	10,8

Versicherungsmathematische Annahmen

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Nettopensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie der Zinssatz zur Bestimmung der in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Zinserträge aus Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage die Richttafeln 2005 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2013	2012
Abzinsungsfaktoren	3,50	3,20
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	2013	2012
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
– Vereinigtes Königreich	4,60	4,30
– Niederlande	3,50	3,20
– Kanada	4,50	3,50
– Mexiko	7,20	7,30
Erwartete Rentensteigerungsraten		
– Vereinigtes Königreich	3,20	3,00
– Niederlande	2,00	2,00
– Kanada	n/a	n/a
– Mexiko	3,30	3,10

173

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

Neubewertungen

Der im Sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2013 16,9 Mio. EUR (2012: –40,9 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (-) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	–0,3	-
Änderungen finanzieller Annahmen	16,0	–40,1
erfahrungsbedingten Anpassungen	–0,9	–5,2
(Negative (-)) Erträge aus Planvermögen (ohne Zinserträge)*	1,6	5,1
Wechselkursänderungen	0,5	–0,7
Neubewertungen	16,9	–40,9

*Der Vergleichswert im Vorjahr stellt die Differenz aus erwartetem und tatsächlichem Ertrag aus Planvermögen dar.

Der kumulierte Betrag der im Sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2013 -46,6 Mio. EUR (2012: -62,7 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2014 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 4,1 Mio. EUR (2013: 4,0 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2014 voraussichtlich 3,0 Mio. EUR (2013: 2,6 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2013 folgende Auswirkungen:

174

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2013
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-30,5
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	37,7
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	4,8
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-4,5
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	6,9

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2013 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2013 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestufteten versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Duration der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweise 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 2013 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 17,9 Mio. EUR (2012: 18,0 Mio. EUR). In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 0,3 Mio. EUR (2012: 0,4 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan mehrerer Arbeitgeber enthalten.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden in den USA die Altersvorsorge- und medizinischen Versorgungsverpflichtungen aus dem unternehmenseigenen Pensionsplan zusammen mit dem entsprechenden Planvermögen auf einen gemeinschaftlichen Pensionsplan mehrerer Arbeit-

geber übertragen. Dieser Plan ist ein leistungsorientierter Pensionsplan. Da von dem gemeinschaftlichen Pensionsplan keine ausreichenden und rechtzeitigen Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeiter des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, wird dieser Plan seitdem als beitragsorientierter Plan bilanziert.

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

Insgesamt gibt es 17 Schiffahrtsgesellschaften, die an dem Plan beteiligt sind. Beim Eintritt in diesen Plan haben die Gesellschaften Unterdeckungen in Höhe von 20,6 Mio. EUR (Altersvorsorge) bzw. 57,7 Mio. EUR (Medizinische Versorgung) mitgebracht. Der Hapag-Lloyd Anteil davon betrug 0,9 Mio. EUR Überdeckung (Altersvorsorge) bzw. 1,9 Mio. EUR Unterdeckung (Medizinische Versorgung). Diese anfänglichen Über- bzw. Unterdeckungen werden über eine Laufzeit von zehn Jahren durch reduzierte Beiträge bzw. Zusatzbeiträge abgebaut. In diesem Zusammenhang wird zum 31. Dezember 2013 eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,7 Mio. EUR (2012: 0,8 Mio. EUR) ausgewiesen.

Die Unterdeckungen, die seit der Ermittlung der anfänglichen Unterdeckungen zustande gekommen sind, werden über 15 Jahre verteilt, was erhöhte Beiträge zur Folge hat. Die Unterdeckungen werden ermittelt, indem die kumulierten Leistungen abzüglich des Marktwertes des Planvermögens berücksichtigt werden.

Die Teilnehmer des Plans gemäß des letzten vorliegenden Gutachtens (1. Januar 2013) setzen sich wie folgt zusammen:

Teilnehmer des Plans (gesamt)	Medizinische Versorgung	Altersvorsorge
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	581	539
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	-	48
Leistungsempfänger	123	122
Gesamt	704	709

Teilnehmer des Plans (Hapag-Lloyd)	Medizinische Versorgung	Altersvorsorge
Aktive begünstigte Arbeitnehmer	37	37
Ehemalige begünstigte Arbeitnehmer	3	3
Leistungsempfänger	1	1
Gesamt	41	41

Falls eine Gesellschaft den Plan verlassen möchte, muss eine sogenannte Austrittsverbindlichkeit bezahlt werden. Diese Austrittsverbindlichkeit wird auf Basis der aktuellen und anteiligen Unterdeckung berechnet, indem lediglich die bereits unverfallbaren Leistungen abzüglich des Marktwertes des Planvermögens berücksichtigt werden. Tritt eine Gesellschaft aus dem Plan aus, ohne die Austrittsverbindlichkeit zahlen zu können, zum Beispiel im Falle einer Insolvenz, bleibt die Unterdeckung im Plan bestehen und muss durch die anderen Gesellschaften gedeckt werden.

Für das Jahr 2014 werden die Zahlungen an den Plan voraussichtlich 0,8 Mio. EUR (2013: 0,4 Mio. EUR) betragen.

(21) Sonstige Rückstellungen

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

176

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2012	Umglie- derung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2012
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	74,3	-	4,8	14,2	9,7	-1,4	63,6
Risiken aus schwebenden Geschäften	61,2	-	10,3	-	-	-1,1	49,8
Personalbereich	43,0	-	30,7	1,5	28,6	-0,6	38,8
Versicherungsprämien	12,0	-	4,0	5,3	9,1	-0,2	11,6
Rückstellungen für Sonstige Steuern	2,6	-	2,2	-	2,9	0,1	3,4
Restrukturierung	0,9	-	0,3	-	-	-	0,6
Übrige Rückstellungen	45,5	-	12,6	2,8	9,5	-0,4	39,2
Sonstige Rückstellungen	239,5	0,0	64,9	23,8	59,8	-3,6	207,0

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2013	Umglie- derung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2013
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	63,6	-	5,9	25,7	5,9	-1,8	36,1
Risiken aus schwebenden Geschäften	49,8	-	14,5	-	-	-1,7	33,6
Personalbereich	38,8	-3,6	23,7	0,6	28,5	-1,3	38,1
Versicherungsprämien	11,6	-	11,4	-	5,8	-0,3	5,7
Rückstellungen für Sonstige Steuern	3,4	-0,5	2,5	0,4	2,1	-0,2	1,9
Restrukturierung	0,6	-	0,4	-	-	-0,1	0,1
Übrige Rückstellungen	39,2	0,3	19,5	9,9	8,3	-0,9	17,5
Sonstige Rückstellungen	207,0	-3,8	77,9	36,6	50,6	-6,3	133,0

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit geleasteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Im Geschäftsjahr 2013 waren Rückstellungen für Haftungsschaden aufgrund abgeschlossener Rechtsverfahren durch Einigung mit den involvierten Parteien in Höhe von 25,7 Mio. EUR aufzulösen.

Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Rahmen der Kaufpreisallokation des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften in 2009 identifizierte bestehende Verträge, die im Vergleich zu den im Zeitpunkt des Erwerbs vorherrschenden Marktkonditionen einen negativen Marktwert hatten. Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften werden über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht.

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht genommenen Urlaub sowie für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, Abfindungen und Jubiläumsgelder. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten insbesondere Rückstellungen für länderspezifische Risiken (6,0 Mio. EUR; 2012: 16,7 Mio. EUR), Archivierungsrückstellungen (3,7 Mio. EUR; 2012: 3,5 Mio. EUR) sowie Rückstellungen für Prüfungs- und Steuerberatungskosten (1,0 Mio. EUR; 2012: 0,9 Mio. EUR).

Die Erhöhung des abgezinsten Betrages während des Geschäftsjahres aufgrund des Zeitablaufs sowie die Änderung der abgezinsten Rückstellungen aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes sind unwesentlich.

Die Fristigkeiten der Sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2013				31.12.2012			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	36,1	26,6	7,6	1,9	63,6	40,2	18,7	4,7
Risiken aus schwebenden Geschäften	33,6	14,0	19,6	-	49,8	10,3	39,5	-
Personalbereich	38,1	30,1	3,5	4,5	38,8	28,0	4,0	6,8
Versicherungsprämien	5,7	5,7	-	-	11,6	11,6	-	-
Rückstellungen für Sonstige Steuern	1,9	1,9	-	-	3,4	3,4	-	-
Restrukturierung	0,1	0,1	-	-	0,6	0,5	0,1	-
Übrige Rückstellungen	17,5	12,9	0,7	3,9	39,2	25,5	9,9	3,8
Sonstige Rückstellungen	133,0	91,3	31,4	10,3	207,0	119,5	72,2	15,3

(22) Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2013				31.12.2012			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 J.	1–5 J.	über 5 J.		bis 1 J.	1–5 J.	über 5 J.
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.694,2	334,4	848,1	511,7	1.499,0	294,1	767,9	437,0
Anleihen	873,0	16,2	856,8	-	655,8	-3,6	659,4	-
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	233,6	110,8	83,1	39,7	215,8	31,2	184,6	-
Sonstige Finanzschulden	134,2	13,5	58,7	62,0	1,3	1,3	-	-
Gesamt	2.935,0	474,9	1.846,7	613,4	2.371,9	323,0	1.611,9	437,0

178

Finanzschulden nach Währungsexposure:

Mio. EUR	31.12.2013	31.12.2012
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	2.192,4	1.798,8
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	773,3	599,2
Zinsverbindlichkeiten	27,9	32,0
Berücksichtigung von Transaktionskosten	-58,6	-58,1
Gesamt	2.935,0	2.371,9

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und Containerfinanzierungen. Die Erhöhung im Geschäftsjahr 2013 resultierte u. a. aus vier Tranchen im Zusammenhang mit der Finanzierung für die in 2013 ausgelieferten Schiffsneubauten der „Hamburg Express“-Klasse (Stand 31. Dezember 2013: 241,9 Mio. EUR) sowie der Finanzierung im Zusammenhang mit Kiellegung und Launching von drei weiteren Schiffsneubauten (Stand 31. Dezember 2013: 83,2 Mio. EUR).

Für vier Schiffe wurden die bestehenden Darlehen komplett getilgt und durch eine neue Finanzierung ersetzt (Stand 31. Dezember 2013: 111,9 Mio. EUR).

Zur Finanzierung von Containerinvestitionen stand Hapag-Lloyd zum Ende des Geschäftsjahres 2012 ein freier Kreditrahmen in Höhe von 44,0 Mio. EUR zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Anschaffung von Containern wurden hiervon in 2013 41,5 Mio. EUR in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Optimierung der Finanzierungsstruktur wurden bislang als Operating-Lease-Verträge klassifizierte Containermietverträge in Finance-Lease-Verträge umgewandelt (Stand 31. Dezember 2013: 66,3 Mio. EUR). Im Rahmen dieser Umstrukturierung konnte ein Teil der Instandhaltungsrückstellungen für geleaste Container aufgelöst werden.

Weiterhin wurden zwei Tranchen von Containern an eine japanische Investorengruppe verkauft und anschließend durch Hapag-Lloyd für 3,5 bzw. 4,5 Jahre zurückgemietet. Für Hapag-Lloyd besteht die Option, die Container am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses zurückzuerwerben. Von einer Inanspruchnahme dieser Option ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszugehen. Die Containerleasingverträge werden demzufolge gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aus dieser Transaktion betragen zum 31. Dezember 2013 46,0 Mio. EUR.

Im Vorjahr war ebenfalls ein Containerportfolio an eine japanische Investorengruppe verkauft und im Rahmen einer Leasingvereinbarung für 3,5 Jahre zurückgemietet worden. Die Gestaltung der Leasingvereinbarung entsprach im Wesentlichen der einer Kreditaufnahme mit einer Sicherungsübereignung des Containerbestandes. Der Containerleasingvertrag wurde daher gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aus dieser Transaktion betragen zum 31. Dezember 2013 27,7 Mio. EUR (2012: 33,1 Mio. EUR).

In Geschäftsjahr 2013 wurde im Zusammenhang mit der Bestellung von neuen Containern mit verschiedenen internationalen Leasinggesellschaften vereinbart, das rechtliche Eigentum an den bestellten Containern an die Leasinggesellschaften zu übertragen und im Anschluss daran im Rahmen von mehreren Leasingverträgen für jeweils acht Jahre zurückzumieten. Grundsätzlich ist vereinbart, dass Hapag-Lloyd das rechtliche Eigentum an den Containern zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses zurückerwirbt. Demzufolge werden die Containerleasingverträge gem. SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* als Kreditfinanzierung abgebildet. Insgesamt resultierten aus diesen Vereinbarungen zum 31. Dezember 2013 Sonstige Finanzschulden in Höhe von 133,3 Mio. EUR.

Die Container werden bei allen Containerleasingverträgen gemäß SIC-27 *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen* weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Die Verpflichtungen aus diesen Verträgen werden je nach Investor in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bzw. Sonstigen Finanzschulden ausgewiesen. Für die Verbindlichkeiten wurden im Geschäftsjahr 2013 insgesamt Zinsen in Höhe von 5,1 Mio. EUR (2012: 2,1 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von verbrieften Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 135,3 Mio. EUR (2012: 89,5 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2013 wurde eine EUR-Anleihe in Höhe von 250 Mio. EUR zu einem Ausgabekurs von 100,0 Prozent begeben. Die Anleihe hat eine Nominalverzinsung von

7,75 Prozent p. a. und eine Laufzeit von fünf Jahren sowie eingebettete Rückkaufoptionen. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde ein zusätzliches Anleihevolumen von 150,0 Mio. EUR zu einem Ausgabekurs von 101,75 Prozent platziert. Das gesamte Emissionsvolumen der EUR-Anleihe beträgt somit 400,0 Mio. EUR. Die Emissionserlöse wurden zur teilweisen Rückführung der in 2010 begebenen EUR-Anleihe verwendet. Von dieser wurden durch die Ausübung von Rückkaufoptionen 85,9 Mio. EUR zurückgeführt sowie gegen Ausgabe von Anteilen an der neuen Anleihe 114,1 Mio. EUR ausgetauscht. Die Überprüfung der Vertragsbedingungen anhand quantitativer wie auch qualitativer Kriterien hat bestätigt, dass beide Vertragswerke als substantiell gleich anzusehen sind, sodass die alte Verbindlichkeit zu geänderten Bedingungen fortzuführen ist. Das verbleibende Volumen der in 2010 begebenen EUR-Anleihe nach Rückerwerb liegt bei 280,0 Mio. EUR.

Hapag-Lloyd hält wie im Vorjahr eine bisher ungenutzte Revolving Credit Facility in Höhe von 95,0 Mio. USD (69,0 Mio. EUR). Die Laufzeit dieser freien Liquiditätsreserve wurde im Geschäftsjahr 2013 bis zum 1. Oktober 2016 verlängert.

180

(23) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2013				31.12.2012			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	700,3	700,3	-	-	886,4	886,4	-	-
davon gegen fremde Dritte	691,9	691,9	-	-	879,7	879,7	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8,4	8,4	-	-	6,7	6,7	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	104,5	99,3	4,7	0,5	104,5	99,1	4,5	0,9
Erhaltene Anzahlungen	62,5	62,5	-	-	65,8	65,8	-	-
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	26,8	24,5	2,1	0,2	23,3	20,8	2,2	0,3
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	10,1	7,4	2,6	0,1	10,0	7,3	2,3	0,4
Verbindlichkeiten aus Sonstige Steuern	3,7	3,7	-	-	4,1	4,1	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	1,2	1,0	-	0,2	1,1	0,9	-	0,2
Sonstige Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,2	0,2	-	-	0,2	0,2	-	-
Gesamt	804,8	799,6	4,7	0,5	990,9	985,5	4,5	0,9

(24) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	6,7	6,7	6,0	6,0
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	6,7	6,7	6,0	6,0

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren aus Devisenverkaufsoptionen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung (25)).

(25) Finanzinstrumente**FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT**

181

Grundsätze Risikomanagement

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

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

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

Der Abschluss der zur Begrenzung dieser Risiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Dem Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement.

Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstrumentes aufgrund von zugrunde liegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Hapag-Lloyd Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in dem Treibstoffverbrauch, den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG sowie Zinsrisiken, die aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

Währungsrisiko

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cash-Flow des Hapag-Lloyd Konzerns beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cash-Flows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskursschwankungen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus dem operativen Geschäft (Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen) und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden.

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

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, dass die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen

Mio. USD	31.12.2013		31.12.2012	
	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)
USD/EUR				
+10 %	12,6	26,8	19,6	43,7
-10 %	36,9	-7,8	-7,6	-13,9
USD/CAD				
+10 %	0,3	-	-3,6	-
-10 %	-0,3	-	3,6	-
USD/GBP				
+10 %	6,4	-	1,1	-
-10 %	-6,4	-	-1,1	-

Konzernwährungen (EUR, CAD, GBP) zum Stichtag um 10 Prozent auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt entsprechend in US-Dollar.

183

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

Treibstoffpreisrisiko

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

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 Prozent des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt.

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/- 10 Prozent unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf Ergebnis und Eigenkapital resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
	10 %	-10 %	10 %	-10 %
Rücklage für Cash-Flow Hedges	33,3	-3,0	13,6	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	-7,7	-9,3	13,4	-14,7

Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere bei Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Zinssicherungsinstrumente wurden in 2013 nicht eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus.

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2013 wurde um +/- 100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal Null vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 1.566,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.232,2 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 25,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Ergebnis vor Ertragsteuern	-20,8	11,6	-12,3	5,4

Kreditrisiko

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Hapag-Lloyd Konzern Ausfallrisiken ausgesetzt. Das Ausfallrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt die Hapag-Lloyd AG über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zum Schutz vor Ausfallrisiken sind zudem rund 75 Prozent der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch eine Kreditversicherung oder Bankgarantien abgesichert.

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

Bei erkennbaren Risiken im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Sonstigen Forderungen wird diesen durch angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Sonstigen Forderungen wird auf Anmerkung (13) 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.

Aufgrund von marktüblichen Aufrechnungsregelungen besteht ein Saldierungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 6,7 Mio. EUR. Darüber hinaus bestehen keine weiteren langfristigen finanziellen Forderungen oder Ausleihungen mit externen Vertragspartnern, aus denen ein mögliches Ausfallrisiko entstehen könnte.

Liquiditätsrisiko

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

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

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

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Konzernlagebericht.

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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2012)

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2013	2014	2015–2017	ab 2018
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹⁾	-301,7	-240,5	-571,9	-430,6
Anleihen	-61,7	-61,7	-768,3	-
Finanzierungsleasing	-53,8	-52,4	-109,3	-78,7
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-6,7	-6,7	-110,1	-55,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-886,4	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	-19,8	-0,9	-1,8	-0,6
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	-1.330,1	-362,2	-1.561,4	-565,0

¹⁾ Im Rahmen eines bereits fest kontrahierten Darlehens zur Finanzierung von Schiffsneubauten stehen darüber hinaus nominal 647,5 Mio. USD zur weiteren Auszahlung bei Auslieferung der Schiffe an. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 12 Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe und wird mit USD-Libor +2,25 Prozent verzinst.

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2013)

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

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

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2013, 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.

Aus den derivativen Finanzinstrumenten resultieren wie im Vorjahr keine Zahlungsströme.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- sowie Treibstoffpreisisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

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

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

187

Zum 31. Dezember 2013 bestanden Sicherungsgeschäfte, die nach IAS 39 als Sicherungsbeziehungen klassifiziert wurden, mit Laufzeiten von bis zu drei Jahren. Die gesicherten Cash-Flows aus den Grundgeschäften werden im gleichen Zeitraum erfolgswirksam.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne von insgesamt 38,7 Mio. EUR im Sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahr: 37,1 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus dem Sonstigen Ergebnis wurden im Berichtszeitraum 41,4 Mio. EUR (Vorjahr: 28,0 Mio. EUR) erfolgswirksam reklassifiziert. Davon entfallen 7,0 Mio. EUR (Vorjahr: 17,8 Mio. EUR) auf Commodity-Sicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand gezeigt wird, und 34,4 Mio. EUR (Vorjahr: 10,2 Mio. EUR) auf Währungskurssicherungen. Die Währungskurssicherungen wurden in Höhe von 36,1 Mio. EUR (Vorjahr: 11,1 Mio. EUR) als Sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst und in Höhe von 1,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR), betreffend den Zinsanteil aus Devisentermingeschäften, als Zinsaufwand berücksichtigt.

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

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

Mio. EUR	31.12.2013			31.12.2012		
	Restlaufzeiten		Gesamt	Restlaufzeiten		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Devisenoptionen						
Vermögenswert	176,9	420,0	596,9	299,1	320,0	619,1
Verbindlichkeit	-	80,0	80,0	-	80,0	80,0
Devisen- termingeschäfte	-	275,0	275,0	-	240,0	240,0
Commodity- optionen	381,3	-	381,3	689,8	-	689,8

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar: 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 Commodityoptionengeschäfte 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.

Eine bei Herausgabe neuer Anleihen in 2013 durchgeführte Analyse der Basisverträge führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit dem beizulegenden Zeitwert ausgewiesen und als Held for Trading klassifiziert. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen

Mio. EUR	31.12.2013		31.12.2012	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IAS 39 (Hedge Accounting)				
Devisenoptionen	7,6	-	13,4	-
Commodityoptionen	17,5	-	23,6	-
Devisentermingeschäfte	16,1	-	8,5	-
Sicherungsgeschäfte	41,2	-	45,5	-
Sicherungsinstrumente (Held for Trading)				
Devisenoptionen (Sicherungsinstrumente)	33,4	-6,7	24,0	-6,0
Eingebettete Derivate	25,0	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente	58,4	-6,7	24,0	-6,0
Gesamt	99,6	-6,7	69,5	-6,0

derivativen Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswertes erhalten würde oder bei Übertragung einer Schuld zu zahlen hätte.

Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstrumentes der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Die Buchwerte für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und wesentliche Teile der Sonstigen Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Verbindlichkeiten stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar. Auf eine Angabe der beizulegenden Zeitwerte wurde in diesen Fällen verzichtet.

Die unter den Sonstigen Forderungen enthaltenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Liegt kein verlässlicher beizulegender Zeitwert vor, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2012

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2012	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Wert- ansatz Bilanz nach IAS 17	Buchwert Finanz- instrumente	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
			Fortgeführte		Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam			
			Anschaftungs- kosten	Anschaf- fungs- kosten					
Aktiva									
	LaR	135,9	47,6	-	-	-	-	47,6	47,6
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	-	0,2	0,2
Derivative Finanzinstrumente									
	FAHfT	24,0	-	-	-	24,0	-	24,0	24,0
	n. a.	45,5	-	-	9,1	36,4	-	45,5	45,5
	LaR	449,5	449,5	-	-	-	-	449,5	449,5
	LaR	560,8	560,8	-	-	-	-	560,8	560,8
Passiva									
	FLAC	2.156,0	2.156,0	-	-	-	-	2.156,0	2.236,2
	n. a.	215,9	-	-	-	-	215,9	215,9	223,0
	FLAC	104,7	23,1	-	-	-	-	23,1	23,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
	FLHfT	6,0	-	-	-	6,0	-	6,0	6,0
	n. a.	-	-	-	-	-	-	-	-
	FLAC	886,4	886,4	-	-	-	-	886,4	886,4
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:									
		1.057,9	1.057,9	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-
		0,2	-	0,2	-	-	-	-	-
		24,0	-	-	-	24,0	-	-	-
		3.065,5	3.065,5	-	-	-	-	-	-
		6,0	-	-	-	6,0	-	-	-

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2013

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

¹⁾ Teil der Finanzschulden

Die in den Sonstigen Forderungen enthaltenen Finanzinstrumente der Kategorie „Available for Sale“ beinhalten nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Eine verlässliche Ermittlung des Marktwertes wäre nur im Rahmen von konkreten Verkaufshandlungen möglich. Eine Veräußerung ist derzeit nicht vorgesehen.

Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Eine Erläuterung der einzelnen Stufen 1 bis 3 der Fair-Value-Hierarchie befindet sich im Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie.

192

Mio. EUR	31.12.2012			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva				
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	45,5	-	45,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	24,0	-	24,0
Passiva				
Finanzschulden	-	2.236,2	-	2.236,2
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease	-	223,0	-	223,0
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	6,0	-	6,0
Mio. EUR	31.12.2013			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva				
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	41,2	-	41,2
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	58,4	-	58,4
Passiva				
Finanzschulden	-	2.792,6	-	2.792,6
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease	-	244,6	-	244,6
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	6,7	-	6,7

Ergebniseffekte

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

Mio. EUR	31.12.2013			31.12.2012		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	-0,6	-11,3	-11,9	0,9	-1,9	-1,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-0,4	2,8	2,4	-	-8,4	-8,4
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-133,2	-13,9	-147,1	-121,4	11,2	-110,2
Gesamt	-134,2	-22,4	-156,6	-120,5	0,9	-119,6

193

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

Kapitalmanagement

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Das Vertrauen der am Unternehmen beteiligten Parteien soll nachhaltig gestärkt werden. Um dies entsprechend zu erreichen, strebt der Hapag-Lloyd Konzern eine Eigenkapitalquote von 50 Prozent an.

Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

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

(26) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 1,6 Mio. EUR (2012: 2,4 Mio. EUR) vereinnahmt. Im Zusammenhang mit Ertragsteuern ergaben sich im Geschäftsjahr 2013 Mittelzuflüsse von 0,0 Mio. EUR (2012: 1,9 Mio. EUR) und Mittelabflüsse von 5,9 Mio. EUR (2012: 4,9 Mio. EUR).

194

Die in der Überleitung vom Konzernergebnis zum Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit enthaltenen Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen Effekte aus der Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung, Effekte aus der Zeitwertbewertung von derivativen Finanzinstrumenten sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit nicht ausgeübten Optionen.

(27) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit

Aus der Investitionstätigkeit sind im Berichtsjahr insgesamt 544,7 Mio. EUR an Mitteln abgeflossen (2012: 272,6 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 664,5 Mio. EUR (2012: 526,7 Mio. EUR) enthielten im Wesentlichen Investitionen in neue Container, Abschlusszahlungen für in 2013 ausgelieferte Schiffsneubauten und Anzahlungen für in 2014 auszuliefernde Schiffsneubauten sowie Landstromaggregate.

Die Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 66,0 Mio. EUR (2012: 225,0 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Verkäufe von Schiffen und Containern sowie den Abschluss von drei Operating-Sale-and-Leaseback-Verträgen. Weiterhin wurden Dividenden in Höhe von 33,2 Mio. EUR (2012: 18,4 Mio. EUR) vereinnahmt. Die Einzahlungen aus Abgängen von Gesellschaften in Höhe von 20,6 Mio. EUR resultierten aus dem Verkauf der Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal (19,1 Mio. EUR) sowie dem Verkauf von 4,9 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg (1,5 Mio. EUR).

Die Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit enthielten aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 16,3 Mio. EUR (2012: 36,8 Mio. EUR).

(28) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Finanzierungstätigkeit betragen im Saldo 403,2 Mio. EUR (2012: 39,7 Mio. EUR).

Die Mittelaufnahmen in Höhe von 1.118,8 Mio. EUR (2012: 763,1 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zufluss aus der Begebung einer neuen EUR-Anleihe sowie Darlehen zur Schiffs- und Containerfinanzierung. Demgegenüber standen die teilweise Rückführung einer in 2010 begebenen Anleihe sowie Zins- und Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 707,9 Mio. EUR (2012: 606,7 Mio. EUR) sowie Auszahlungen für Sicherungsgeschäfte für Finanzschulden. Im Vorjahr war zusätzlich der Restbetrag des Hybridkapitals inklusive Zinsen in Höhe von 136,9 Mio. EUR zurückgeführt worden.

(29) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode

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

195

Zum 31. Dezember 2013 bestanden wie im Vorjahr keine Verfügungsbeschränkungen für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN**(30) Beihilfen der öffentlichen Hand**

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt wurden im Berichtsjahr 2013 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 10,3 Mio. EUR (2012: 7,9 Mio. EUR) gewährt, die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

(31) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

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

Zum 31. Dezember 2013 bestehen lediglich Garantien und Bürgschaften für Verbindlichkeiten konsolidierter verbundener Unternehmen.

(32) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemalige Agenten und Lieferanten. Nennenswerte Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Folglich werden für diese Sachverhalte weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang angegeben.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden. In 2013 gab es keine neuen Entwicklungen. Folglich wurden weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang ausgewiesen.

Bei Hapag-Lloyd Mexico wurden im Geschäftsjahr 2013 Steuerprüfungen für die Jahre 2004 und 2005 abgeschlossen. Gegen die resultierenden Steuerbescheide, die die Gesellschaft u. a. zu erheblichen Umsatzsteuernachzahlungen verpflichtet, hat die Gesellschaft Einspruch eingereicht. Die beauftragten Rechtsanwälte sind der Überzeugung, dass die Steuerbescheide nicht rechtmäßig sind. Die Quantifizierung eines finanziellen Risikos, die Bestimmung der Fälligkeit von eventuellen Abflüssen und die Ermittlung von Erstattungsansprüchen gegen Dritte aus diesem Sachverhalt sind daher aktuell nicht praktikabel.

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 2013 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns haben.

(33) Leasing

Leasingnehmer – Finance Lease

Bei den im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen geleasteten Leasinggegenständen handelt es sich hauptsächlich um Schiffe und Container. Im Vorjahr wurden sieben Operating-Lease-Verträge für Schiffe und ein Operating-Lease-Vertrag für Container dahingehend geändert, dass Hapag-Lloyd für diese Vermögenswerte die Verpflichtung eingegangen ist, diese zum Ende der Laufzeit zu erwerben. Diese Verträge wurden als Finance-Lease-Verträge fortgeführt. Bei den Verträgen erfolgt der rechtliche Eigentumsübergang in den Jahren 2014 bis 2019. Im Geschäftsjahr 2013 wurden bestehende kurzfristige Operating-Lease-Verträge für Container in langfristige Leasingverträge gewandelt, woraus eine Klassifizierung der

geänderten Container-Mietverträge als Finance-Lease-Verträge resultierte. Die Verträge haben eine Laufzeit von bis zu zwölf Jahren. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit ist eine weitere Nutzung der Container unter dieser Vertragskonstellation möglich. Die im Rahmen der Finance-Lease-Verträge bilanzierten Schiffe haben zum 31. Dezember 2013 einen Nettobuchwert von insgesamt 201,5 Mio. EUR (2012: 225,6 Mio. EUR); die Container sind zum 31. Dezember 2013 mit 75,2 Mio. EUR (2012: 11,7 Mio. EUR) bilanziert.

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

Mio. EUR	31.12.2013 Restlaufzeiten				31.12.2012 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Künftige Mietleasingzahlungen	276,2	126,3	101,8	48,1	244,4	45,1	199,3	-
Zinsanteil	42,6	15,5	18,7	8,4	28,6	13,9	14,7	-
Barwert	233,6	110,8	83,1	39,7	215,8	31,2	184,6	0,0

197

Zum Bilanzstichtag lagen keinerlei erwartete zukünftige Einnahmen aus unkündbaren Untermietverhältnissen sowie bedingte Zahlungen vor.

Leasingnehmer – Operating Lease

Die Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen des Konzerns betreffen vor allem Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mietverträge für Geschäftsgebäude. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 17 Jahren, wobei die Mehrheit der Verträge Laufzeiten von bis zu fünf Jahren aufweisen. Die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Die Container werden kurzfristig bis zur endgültigen Abgabe an den Erwerber zu marktüblichen Mietraten genutzt. Eine Rückkaufverpflichtung besteht nicht. Einige der Mietverträge für Geschäftsgebäude sehen bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland vor.

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

Im Geschäftsjahr 2013 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 698,6 Mio. EUR (2012: 767,2 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst, davon Charteraufwendungen in Höhe von 335,7 Mio. EUR (2012: 403,6 Mio. EUR), davon bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2012: 0,0 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.12.2013 Restlaufzeiten				31.12.2012 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe und Container	606,5	355,3	251,2	-	733,6	350,1	383,5	-
Verwaltungsgebäude	98,7	16,7	39,2	42,8	117,3	18,4	51,2	47,7
Sonstiges	82,0	37,5	44,5	-	143,6	47,1	96,5	-
Gesamt	787,2	409,5	334,9	42,8	994,5	415,6	531,2	47,7
Beizulegender Zeitwert	761,5	406,1	318,8	36,6	962,4	412,6	508,4	41,4

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes erfolgte durch Diskontierung der künftigen Mindestleasingzahlungen unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 1,6 Prozent p. a. (31. Dezember 2012: 1,4 Prozent p. a.). Aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes verringern sich die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen um 3,0 Mio. EUR.

Der Rückgang der Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen im Geschäftsjahr 2013 resultierte unter anderem aus der Beendigung von bestehenden Operating-Lease-Verträgen durch die Ausübung der Kaufoption und anschließender Weiterveräußerung und Rückmietung der Container über eine Laufzeit von 3,5 bzw. 4,5 Jahren. Durch die abgeschlossenen Sale-and-Leaseback-Transaktionen erhöhten sich die Verpflichtungen in geringem Umfang.

Zum 31. Dezember 2013 betrug die Summe der künftigen Mindestleasingeinnahmen aus Untermietverhältnissen im Rahmen von unkündbaren Untermietverhältnissen 2,5 Mio. EUR (2012: 3,0 Mio. EUR).

Leasinggeber – Operating Lease

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

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

Mio. EUR	31.12.2013 Restlaufzeiten				31.12.2012 Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Schiffe	24,3	24,3	-	-	16,3	16,3	-	-
Verwaltungsgebäude	0,5	0,1	0,4	-	0,5	0,2	0,3	-
Gesamt	24,8	24,4	0,4	0,0	16,8	16,5	0,3	0,0

Der Bruttobuchwert des vercharterten Schiffes (2012: fünf Schiffe) beträgt zum Stichtag 84,7 Mio. EUR (2012: 463,0 Mio. EUR), die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 23,0 Mio. EUR (2012: 101,2 Mio. EUR) und die Abschreibungen der Periode auf 4,3 Mio. EUR (2012: 23,7 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2013 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

(34) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns zum 31. Dezember 2013 enthalten ein Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe in Höhe von 113,4 Mio. EUR (2012: 502,1 Mio. EUR), davon mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von 113,4 Mio. EUR (2012: 502,1 Mio. EUR). Die Restlaufzeit des Bestellobligos beträgt weder im Geschäftsjahr 2013 noch im Vorjahr mehr als fünf Jahre.

(35) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd AG sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:

- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg

(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2013 wurden folgende Honorare an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013 Gesamt	1.1.–31.12. 2013 Inland	1.1.–31.12. 2012 Gesamt	1.1.–31.12. 2012 Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	1,2	0,5	1,0	0,4
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,5	0,5	0,1	0,1
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,1	-	-	-
Honorar für Sonstige Leistungen	0,4	0,4	0,4	0,3
Gesamt	2,2	1,4	1,5	0,8

Die Honorare für Abschlussprüfungsleistungen entfallen vor allem auf die Konzernabschlussprüfung sowie die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Hapag-Lloyd AG.

(37) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd AG in Ausübung ihrer normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Der Hapag-Lloyd Konzern wendet die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Berichtsjahr erfolgten Transaktionen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), einer 100-prozentigen Tochter der Freie Hansestadt Hamburg, die Gesellschafterin der Hapag-Lloyd AG ist. An die HGV, deren Tochterunternehmen sowie deren assoziierte Unternehmen wurden im Wesentlichen Hafens- und Liegeplatzgebühren in Höhe von 3,8 Mio. EUR (2012: 3,9 Mio. EUR) gezahlt.

Nach der Auflösung des „Albert Ballin“-Konsortiums per Gesellschafterbeschluss im September 2013 sind die ehemaligen Mitglieder des Konsortiums direkt an der Hapag-Lloyd AG beteiligt. Die Höhe der jeweiligen Beteiligung hat sich nicht geändert:

Anteile in %	2013	2012
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	36,9 %	36,9 %
Kühne Maritime GmbH	28,2 %	28,2 %
TUI AG/TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	22,0 %	22,0 %
SIGNAL IDUNA Gruppe	5,3 %	5,3 %
HSH Nordbank AG	2,9 %	2,9 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO KGaA	2,9 %	2,9 %
HanseMercur Versicherungsgruppe	1,8 %	1,8 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und Sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und Sonstige Aufwendungen	
	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Mutterunternehmen	-	0,1	-	-
Andere Gesellschafter	282,5	269,7	42,8	35,7
Assoziierte Unternehmen	0,2	0,1	109,6	98,0
Sonstige Beteiligungsunternehmen	5,2	4,2	1,3	1,4
Gesamt	287,9	274,1	153,7	135,1

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
Mutterunternehmen	-	2,2	-	-
Andere Gesellschafter	118,7	116,1	235,8	275,0
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	-	-	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	0,7	0,5	13,0	10,7
Sonstige Beteiligungsunternehmen	1,0	0,8	0,3	0,3
Gesamt	120,4	119,6	249,3	286,2

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und Sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (287,5 Mio. EUR; 2012: 272,9 Mio. EUR), Zinserträgen (0,2 Mio. EUR; 2012: 0,8 Mio. EUR) sowie Sonstigen Lieferungen und Leistungen (0,2 Mio. EUR; 2012: 0,4 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Aufwendungen entfallen mit 135,0 Mio. EUR (2012: 112,7 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen, mit 18,6 Mio. EUR (2012: 22,0 Mio. EUR) auf Zinsaufwendungen sowie mit 0,1 Mio. EUR (2012: 0,4 Mio. EUR) auf Sonstige Lieferungen und Leistungen.

Die gem. IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstandes und Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG.

Die aktiven Mitglieder des Vorstandes wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2013	1.1.–31.12.2012
Kurzfristig fällige Leistungen	1,8	2,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,9	0,7
Gesamt	2,7	2,7

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven und ehemaligen Vorstandsmitgliedern beträgt 18,7 Mio. EUR (2012: 19,1 Mio. EUR). Der beizulegende Zeitwert des Planvermögens für Vorstandsmitglieder beträgt 10,0 Mio. EUR (2012: 9,8 Mio. EUR).

Im Berichtsjahr 2013 wurden Rentenzahlungen und Sonstige Aufwandsentschädigungen für ehemalige Vorstände in Höhe von 0,8 Mio. EUR (2012: 0,2 Mio. EUR) geleistet.

Die aktiven Mitglieder des Aufsichtsrates wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2013	1.1.–31.12. 2012
Kurzfristig fällige Leistungen	1,1	1,1
Gesamt	1,1	1,1

202

Der Betrag enthält die im Rahmen des Angestelltenverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter, die zugleich Arbeitnehmer des Konzerns sind. Deren Höhe entsprach einer für die Funktion und Aufgaben angemessenen Vergütung.

(38) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Ereignisse, die eine wesentliche Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns bewirkt hätten.

(39) Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
Verbundene konsolidierte Unternehmen					
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	100,00	EUR	63	2
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	94,90	EUR	30.045	**
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	26	**
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd.	Durban	100,00	ZAR	2.937	366
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	100,00	EUR	1.195	21
Hapag-Lloyd Belgium N.V.***	Antwerpen	100,00	EUR	5.391	0
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	100,00	EUR	111	40
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Paris	100,00	EUR	4.771	282
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	100,00	EUR	201	24
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Milano	100,00	EUR	1.222	235
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Gdynia	100,00	PLN	647	33
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lisboa	100,00	EUR	136	5
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	100,00	CHF	284	34
Hapag-Lloyd Special Finance Limited	Dublin	100,00	USD	15	5
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	100,00	SEK	2.184	382
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	90,00	EUR	720	78
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	London	100,00	GBP	3.427	132
Hapag-Lloyd Agency LLC.	Dubai	49,00	AED	9.335	8.885
Hapag-Lloyd (Australia) Pty.Ltd.	Sydney	100,00	AUD	1.889	55
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hong Kong	100,00	HKD	5.817	584
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	100,00	CNY	50.977	3.154
Hapag-Lloyd Crew Management Pte.Ltd.***	Singapore	100,00	USD	0	-3
Hapag-Lloyd (Eastwind) Pte. Ltd.	Singapore	100,00	USD	385	23
Hapag-Lloyd Global Services Pvt.Ltd.	Mumbai	100,00	INR	492.230	51.091
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	100,00	INR	198.759	26.103
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	100,00	JPY	227.255	3.182
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	100,00	KRW	1.286.505	58.389
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn.Bhd.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	1.309	-1
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	100,00	NZD	762	68
Hapag-Lloyd Pte.Ltd.	Singapore	100,00	USD	6.745	765
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	100,00	MYR	2.399	-24
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipei	100,00	TWD	85.962	1.154
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,90	THB	5.310	338
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho Chi Minh City	100,00	VND	3.528.366	836.677
Hapag-Lloyd (America) Inc.	Piscataway	100,00	USD	7.369	627
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	100,00	ARS	3.862	-260
Hapag-Lloyd Brasil Agenciamento Maritimo Ltda.	Sao Paulo	100,00	BRL	11.854	-682
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	100,00	CAD	692	206
Hapag-Lloyd Chile Agencia Maritima Ltda.	Santiago	100,00	CLP	133.101	27.351
Hapag-Lloyd Colombia LTDA	Bogota	100,00	COP	149.841	-35.382
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San Jose	100,00	CRC	147.602	8.186
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala	100,00	GTQ	-219	28
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	238.241	-28.087
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	100,00	PEN	5.417	10.315
Hapag-Lloyd USA LLC	Tampa	100,00	USD	210.832	29.844
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	100,00	VEF	967	202
Florida Vessel Management LLC	Tampa	75,00	USD	34	-6
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexico City	100,00	MXN	6.536	4.095

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
-----------------------	------	------------------------------	------------------------------	-------------------------	--------------------------------

Verbundene konsolidierte Unternehmen

Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	50,00	TRY	29.182	21.018
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd	Colombo	40,00	LKR	122.827	114.867
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	EUR	74.072	**
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH	Hamburg	25,10	EUR	6.360	**

Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen

Hapag-Lloyd Container Ltd	Barking	100,00	EUR	2	1
Hapag-Lloyd Container (No. 2) Ltd.	Barking	100,00	EUR	1	1
Hapag-Lloyd GP Inc.	Montreal	100,00	CAD	-20	-6
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	London	100,00	EUR	103	-1
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	63	2
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	100,00	EUR	31	1
Verwaltung "Albert Ballin" Holding GmbH***	Hamburg	100,00	EUR	16	0
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungs- gesellschaft mbH	Hamburg	100,00	EUR	26	**

*) TWE = zum 31.12.2013 in Tausend Währungseinheiten

***) Ergebnisabführungsvertrag

***) in Liquidation

Hamburg, den 28. Februar 2014

Hapag-Lloyd AG
Der Vorstand



Michael Behrendt



Peter Ganz



Ulrich Kranich

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

206

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 28. Februar 2014

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gutsche
Wirtschaftsprüfer

Heckert
Wirtschaftsprüfer

CORPORATE GOVERNANCE

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Hapag-Lloyd AG und ihre Organe fühlen sich zu einer guten und verantwortungsvollen Unternehmensführung verpflichtet. Dieses Selbstverständnis wird von den Eigentümern der Hapag-Lloyd AG mitgetragen.

Die Hapag-Lloyd AG ist nicht börsennotiert. Somit sind Vorstand und Aufsichtsrat zwar nicht zur Abgabe einer Erklärung verpflichtet, inwieweit sie die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) umsetzen. Jedoch wird der DCGK auch bei Hapag-Lloyd als Leitlinie für die Qualität und Ausgestaltung der Unternehmensführung und -kontrolle herangezogen.

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

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

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

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter:

http://www.hapag-lloyd.com/de/about_us/environment_policy.html

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

http://www.hapag-loyd.com/de/about_us/environment_overview.html

VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Zudem entwickelt er die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien (Compliance). Des Weiteren hat er ein wirksames internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert.

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

Der Vorstand besteht derzeit aus drei Mitgliedern. Diese arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit.

Mitglieder des Vorstandes waren zum 31. Dezember 2013 die Herren Michael Behrendt (Vorsitzender des Vorstandes), Peter Ganz und Ulrich Kranich. Bei keinem der Vorstandsmitglieder beträgt die verbleibende Bestelldauer mehr als drei Jahre.

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und der Compliance. Der Vorstandsvorsitzende befindet sich auch zwischen den Aufsichtsratsitzungen in regelmäßigem Informationsaustausch mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

Mitglieder des Vorstandes (31. Dezember 2013):

Michael Behrendt Jahrgang 1951	Vorsitzender des Vorstandes / CEO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 1999
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2002 bis zum 30. Juni 2014

Peter Ganz Jahrgang 1967	Mitglied des Vorstandes / CFO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. Dezember 2015

Ulrich Kranich Jahrgang 1950	Mitglied des Vorstandes / COO
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2006
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. Juni 2014

neu bestellte Mitglieder des Vorstandes

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966	Mitglied des Vorstandes
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG ab 1. April 2014

Anthony James Firmin Jahrgang 1954	Mitglied des Vorstandes
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG ab 1. Juli 2014

Hapag-Lloyd hat für die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 Prozent des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitgliedes vereinbart worden.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstandes und beruft diese gegebenenfalls ab. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

Der Aufsichtsrat setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen. Die sechs Vertreter der Anteilseigner werden von der Hauptversammlung, die sechs Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Bei den Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird auf die zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen geachtet, ebenso wie auf die Vielfalt in der Zusammensetzung. Mindestens ein unabhängiges Mitglied verfügt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung. Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2013:

Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd AG:**Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber***(Vorsitzender des Aufsichtsrates)*

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrates
Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt

Karl-Heinz Biesold*(1. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)*

Gewerkschaftssekretär
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,
Berlin

Karl Gernandt*(2. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)*

Präsident des Verwaltungsrates
Kühne + Nagel International AG, Schindellegi,
Schweiz

Andreas Bahn*(seit dem 26.02.2013)*

Gewerkschaftssekretär
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,
Hamburg

Horst Baier*Mitglied des Vorstandes*

TUI AG, Hannover

Oliver Bringe*Mitglied des Betriebsrates*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Renate Commerell*Kaufmännische Angestellte*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Jutta Diekamp*Mitglied des Seebetriebsrates*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Dr. Rainer Klemmt-Nissen*Geschäftsführer*

HGV Hamburger Gesellschaft
für Vermögens- und Beteiligungs-
management mbH, Hamburg

Ulrich Leitermann*Vorsitzender der Vorstände*

SIGNAL IDUNA Gruppe, Dortmund

Arnold Lipinski*Leiter Personal See*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

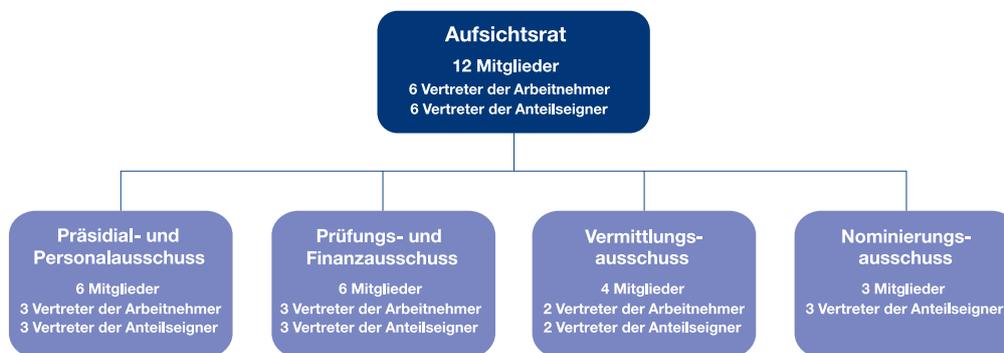
Dr. Andreas Rittstieg*Rechtsanwalt und Partner*

Gleiss Lutz Hootz Hirsch
Partnerschaftsgesellschaft von
Rechtsanwälten, Steuerberatern,
Hamburg

Ausschüsse des Aufsichtsrates

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

Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG



213

Der Präsidial- und Personalausschuss koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrates vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrates über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrates über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes sowie über das Vergütungssystem des Vorstandes vor. Der Präsidial- und Personalausschuss hält ständigen Kontakt zum Vorstand und berät diesen auch zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrates.

Mitglieder:

Dr. Jürgen Weber (Vorsitz), Karl Gernandt, Karl-Heinz Biesold, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Der Prüfungs- und Finanzausschuss des Aufsichtsrates befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstandes zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss bereitet zudem den Vorschlag des Aufsichtsrates zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor, verhandelt mit diesem über das Honorar und erteilt den Prüfungsauftrag. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems sowie des internen Revisionssystems zuständig.

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier, Oliver Bringe, Jutta Diekamp, Ulrich Leitermann, Arnold Lipinski

Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner. Der Aufsichtsrat macht seinerseits Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

Mitglieder:

Dr. Jürgen Weber (Vorsitz), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Darüber hinaus ist ein Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet.

Mitglieder:

Dr. Jürgen Weber (Vorsitz), Karl-Heinz Biesold, Jutta Diekamp, Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich derzeit aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Vergütungskomponente zusammen. Die Vergütung des Aufsichtsrates ist fix.

Aktionäre

Die Hapag-Lloyd AG mit Sitz in Hamburg ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Gesellschafter der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2013:

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

215

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss und der dazugehörige Lagebericht der Hapag-Lloyd AG werden vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht wird nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Jahres- und Konzernabschluss nebst Lageberichten werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurden durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die Prüfungen erfolgten nach deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgelegten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung.

**Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrates
in anderen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien**

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber

Willy Bogner GmbH & Co. KGaA · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Loyalty Partner GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Tetra Laval Group · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Horst Baier

TUI Deutschland GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

TUIfly GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

TUI Travel PLC · *Non-Executive Director*

TUI Leisure Travel GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

RIUSA II S.A. · *Präsident*

216

Karl Gernandt

Kühne + Nagel International AG · *Präsident des Verwaltungsrates*

Kühne + Nagel AG Luxemburg · *Geschäftsführender Verwaltungsrat*

Kühne Logistics University · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Ulrich Leitermann

Signal Iduna Bauspar AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

HANSAINVEST Hanseatische Investment-Gesellschaft mbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Donner & Reuschel AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Signal Iduna Asset Management GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Signal Iduna Rückversicherung AG, Zug/Schweiz · *Mitglied des Verwaltungsrates*

Dortmunder Volksbank eG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Arnold Lipinski

Knappschaft Bahn See · *Member of Delegates' Conference*

BG Verkehr · *Member of Delegates' Conference*

Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Hamburger Hochbahn AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

HSH Nordbank AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

HMC Hamburg Messe und Congress GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Vattenfall Wärme Hamburg GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

HSH Finanzfonds AöR · *Mitglied der Anstaltsträgerversammlung*

Dr. Andreas Rittstieg

TOMORROW Focus AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*

Brenntag AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

Huesker Holding GmbH, Gescher, und verbundene Unternehmen · *Mitglied des Beirates*

Berenberg Bank · *Mitglied des Verwaltungsrates*

Kühne Holding AG, Schindellegi · *Mitglied des Verwaltungsrates*

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

Mai 2014

Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2014

August 2014

Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2014

November 2014

Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2014

218

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

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

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

Konzept und Layout: Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Satz: Westermann GmbH
Druck: Berlin Druck GmbH & Co KG

www.hapag-lloyd.com



MINNERPE