

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Das Geschäftsjahr 2021 war durch eine anhaltend starke Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum geprägt, die im Wesentlichen zu einer positiven Branchenentwicklung beitrug. Die hohe Nachfrage nach Containertransporten in Verbindung mit den fortwährenden COVID-19-Restriktionen führte zu einer nachhaltigen Störung der globalen Lieferketten und folglich zu operativen Herausforderungen, die sich in verlängerten Umlaufzeiten für Schiffe und Container widerspiegeln. Hierdurch kam es zu einer Knappheit an verfügbarer Transportkapazität.

Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 führte insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD) um 79,7 % zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 74,4 %. Höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (+14,3 %) sowie ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+25,3 %) belasteten hingegen das operative Ergebnis. Der schwächere US-Dollar hatte insgesamt einen dämpfenden Effekt und wirkte sich in Summe negativ auf das Ergebnis aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag im Geschäftsjahr 2021 bei 1,18 USD/EUR, nach 1,14 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 10.852,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.700,4 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 9.389,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.315,2 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 9.085,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 935,4 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Umsatzerlöse	22.273,5	12.772,4
Transportaufwendungen	10.323,3	9.140,2
Personalaufwendungen	810,0	683,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.462,8	1.385,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-315,1	-279,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	9.362,2	1.284,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,8	32,1
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-1,2	-1,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	9.389,8	1.315,2
Zinsergebnis	-245,2	-330,5
Übrige Finanzposten	1,7	-3,5
Ertragsteuern	61,3	45,8
Konzernergebnis	9.085,0	935,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	9.074,7	926,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	10,4	8,6
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	51,63	5,27
EBITDA	10.852,6	2.700,4
EBITDA-Marge (%)	48,7	21,1
EBIT	9.389,8	1.315,2
EBIT-Marge (%)	42,2	10,3

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Atlantik ¹	2.105	2.065
Transpazifik	1.768	1.851
Fernost	2.274	2.286
Mittlerer Osten	1.557	1.476
Intra-Asien	608	831
Lateinamerika	3.038	2.889
Afrika ¹	522	441
Gesamt	11.872	11.838

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 34 TTEU auf 11.872 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.838 TTEU), was einem Anstieg von 0,3 % entspricht.

Die starke Nachfrage nach asiatischen Exportgütern führte im Wesentlichen in den Fahrtgebieten Lateinamerika und Mittlerer Osten zu einem Anstieg der Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im Fahrtgebiet Afrika führte die im Geschäftsjahr 2021 erfolgte Integration von NileDutch in den Hapag-Lloyd Konzern zu einem Anstieg der Transportmengen.

Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien resultierte im Wesentlichen aus der optimierten Repositionierung von Containern in andere Fahrtgebiete, ausgerichtet auf die starke Nachfrage nach Containertransporten aus dem asiatischen Raum. Im Fahrtgebiet Transpazifik führten die Überlastung von örtlichen Hafeninfrastrukturen und die damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschläge, trotz einer hohen Nachfrage nach Containertransporten, zu einem leichten Rückgang der Transportmenge.

Frachtrate pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Atlantik ¹	1.808	1.312
Transpazifik	2.746	1.467
Fernost	2.479	979
Mittlerer Osten	1.512	837
Intra-Asien	1.295	605
Lateinamerika	1.745	1.131
Afrika ¹	1.997	1.196
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.003	1.115

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im Geschäftsjahr 2021 betrug die durchschnittliche Frachtrate 2.003 USD/TEU und lag damit um 889 USD/TEU bzw. 79,7 % über dem Wert der Vorjahresperiode (1.115 USD/TEU).

Der kontinuierliche Anstieg der Frachtrate ist im Wesentlichen auf eine coronabedingt anhaltend starke Nachfrage nach Containertransporten aus Asien und einer gleichzeitig knappen Transportkapazität in einem überlasteten Marktumfeld zurückzuführen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Atlantik ¹	3.215,5	2.374,6
Transpazifik	4.103,7	2.379,9
Fernost	4.763,6	1.961,7
Mittlerer Osten	1.989,4	1.081,6
Intra-Asien	666,1	440,0
Lateinamerika	4.480,8	2.863,2
Afrika ¹	880,7	461,8
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	2.173,6	1.209,6
Gesamt	22.273,5	12.772,4

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im Geschäftsjahr 2021 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 9.501,1 Mio. EUR auf 22.273,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.772,4 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 74,4% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 79,7%. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 10,0 Mrd. EUR bzw. 80,8% ergeben.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Transportaufwendungen	10.323,3	9.140,2
davon:		
Brennstoffe	1.678,2	1.407,3
Handling und Haulage	5.389,0	4.716,7
Container und Repositionierung ¹	1.219,3	1.134,7
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	1.936,6	1.830,8
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	100,2	50,6
Personalaufwendungen	810,0	683,0
Abschreibungen	1.462,8	1.385,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-315,1	-279,7
Gesamte operative Aufwendungen	12.911,3	11.488,0

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge.

² Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in den Vorperioden erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind in der aktuellen Periode als Transportaufwendungen für beendete Reisen dargestellt.

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2021 um 1.183,2 Mio. EUR auf 10.323,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.140,2 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 12,9%, der vor allem auf die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Aufwendungen für das Handling von Containern und den höheren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis zurückzuführen ist. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte hingegen zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 1,5 Mrd. EUR bzw. 17,1% ergeben.

Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im Geschäftsjahr 2021 mit 475 USD/t um 96 USD/t (+25,3%) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 379 USD/t.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Geschäftsjahr 2021 um 672,3 Mio. EUR auf 5.389,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.716,7 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen den erhöhten Stand- und Lagergeldern für Container aufgrund der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur sowie den lokal bestehenden COVID-19-Restriktionen geschuldet.

Der Aufwand für Container- und Repositionierungsaufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Wesentlichen durch höhere Stand- und Lagergelder für Leercontainer in den Hafenterminals, insbesondere in Nordamerika, gestiegen.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil mittelfristig eingecharterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) sowie den erhöhten Aufwendungen für Mieten von Containerstellplätzen auf fremden Seeschiffen.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2021 53,7% (Vorjahreszeitraum: 28,4%).

Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2021 um 127,1 Mio. EUR (18,6%) auf 810,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 683,0 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem eine strukturelle Anpassung des Bonussystems, ein zu berücksichtigender COVID-19 bezogener Sonderbonus sowie die gestiegene Anzahl an beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Hapag-Lloyd Konzern aus. Dem gegenüber stand der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro und führte zu einer Minderung der Personalaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Personalaufwendungen von 151,3 Mio. EUR ergeben.

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 13.634 Mitarbeitende (Vorjahreszeitraum: 13.085 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote (gemessen an den Umsatzerlösen) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 5,3% auf 3,6%.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2021 betrugen 1.462,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.385,2 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen zu gleichzeitig höheren Charraten und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 715,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 528,1 Mio. EUR). Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro wirkte sich kompensierend auf den Anstieg der Abschreibungen aus.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –315,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –279,7 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf insgesamt 398,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 348,8 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (209,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 175,9 Mio. EUR), Beratungskosten (38,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 32,7 Mio. EUR) und

Verwaltungskosten (29,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 33,8 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 82,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 69,1 Mio. EUR) resultierten im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (15,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 13,8 Mio. EUR) und dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten (12,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 13,1 Mio. EUR). Eine detaillierte Übersicht über das sonstige betriebliche Ergebnis enthält der Konzernanhang in Anmerkung (5) Sonstiges betriebliches Ergebnis.

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist im Geschäftsjahr 2021 um 3,3 Mio. EUR auf 28,8 Mio. EUR gesunken. Ursächlich für den Rückgang war im Wesentlichen ein niedrigeres anteiliges Ergebnis aus der Beteiligung an der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2021 lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 9.389,8 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1.315,2 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 10.852,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.700,4 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2021 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 70,0% (Vorjahreszeitraum: 10,6%). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 51,63 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 5,27 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2021	2020
Umsatz	22.273,5	12.772,4
EBIT	9.389,8	1.315,2
EBITDA	10.852,6	2.700,4
EBIT-Marge (%)	42,2	10,3
EBITDA-Marge (%)	48,7	21,1
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	51,63	5,27
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	70,0	10,6

¹ Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung in USD berechnet.

Zinsergebnis

Im Geschäftsjahr 2021 belief sich das Zinsergebnis auf –245,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –330,5 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr resultierte überwiegend aus der Ersparnis der effektiven Zinsaufwendungen in Höhe von 95,9 Mio. EUR, die insbesondere auf die Reduzierung der Bankschulden (inklusive der EUR-Anleihe) durch vorzeitige Rückzahlungen sowie die infolge der COVID-19-Pandemie gesunkenen Referenzzinssätze zurückzuführen ist.

Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats in Höhe von –23,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –3,7 Mio. EUR), der sich zum einen aus der Ausbuchung des Marktwerts in Höhe von –24,1 Mio. EUR im Zusammenhang mit der Ausübung der vorzeitigen Rückkaufoption der EUR-Anleihe zum 7. April 2021 (Vorjahreszeitraum: –8,6 Mio. EUR aus der Teilrückführung der Anleihe im November 2020) und zum anderen aus einem Bewertungseffekt in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,9 Mio. EUR) zusammensetzt, wirkte sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

Ertragsteuern

Der Anstieg der Ertragsteuern um 15,5 Mio. EUR auf 61,3 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf höhere laufende Ertragsteuern der Hapag-Lloyd AG aufgrund signifikant erhöhter gruppeninterner Dividendenerträge im Geschäftsjahr sowie auf nur noch geringfügig zur Verrechnung zur Verfügung stehende inländische steuerliche Verlustvorträge zurückzuführen. Zudem gab es einen Anstieg der laufenden ausländischen Ertragsteuern der Konzerngesellschaften als Resultat der außergewöhnlich positiven allgemeinen Ertragssituation. Kompensiert wurde der Anstieg der laufenden Ertragsteuern durch einen Rückgang der Aufwendungen aus dem Verbrauch von latenten Ertragsteuern auf Verlustvorträge im Inland.

Konzernergebnis

Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr signifikant gesteigerter Konzernjahresüberschuss in Höhe von 9.085,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 935,4 Mio. EUR). Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 9.074,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 926,8 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 10,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,6 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 10.089,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 273,5 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 9.085,0 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von 1.003,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –661,9 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet im Wesentlichen ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von 919,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –603,7 Mio. EUR) und aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gestiegenen Marktzinssatzes in Höhe von 53,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –36,0 Mio. EUR) sowie Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von 30,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,8 Mio. EUR).