

# Zusammen- gefasster Lagebericht



**72 GRUNDLAGEN DES KONZERNS**

- 72 Geschäftstätigkeit
- 73 Konzernstruktur
- 74 Geschäfts- und Wettbewerbsumfeld
- 76 Konzernsteuerung
- 77 Grundlagen und Leistungsindikatoren
- 83 Forschung und Entwicklung
- 84 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 85 Aktionärsstruktur und Dividende

**86 WIRTSCHAFTSBERICHT**

- 86 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 87 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 89 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**
- 89 Ertragslage des Konzerns
- 95 Finanzlage des Konzerns
- 101 Vermögenslage des Konzerns
- 103 Zielerreichungsgrad der Prognose
- 104 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung

**105 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

- 105 Prognosebericht
- 108 Risiko- und Chancenbericht

**123 ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS**

- 123 Allgemeine Grundlagen/Vorbemerkungen
- 124 Wirtschaftsbericht
- 130 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
- 132 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

**133 SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN**

## GRUNDLAGEN DES KONZERNS

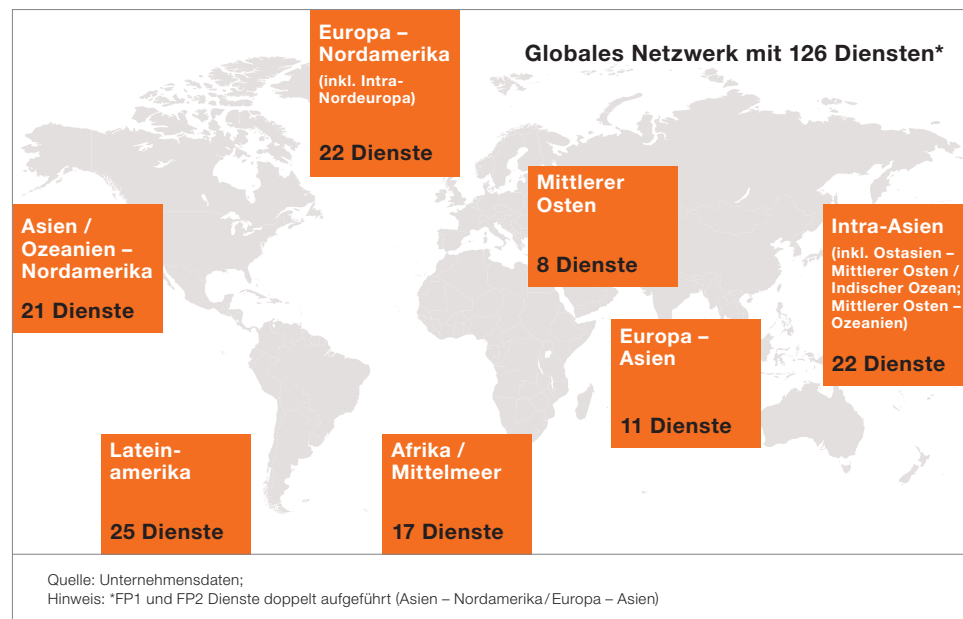
Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

### GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 31. Dezember 2021 aus 253 Containerschiffen (Vorjahr: 237) mit einer Transportkapazität von rd. 1,8 Mio. TEU (Vorjahr: rd. 1,7 Mio. TEU). Der Konzern verfügt derzeit über 421 Vertriebsstellen in 137 Ländern (Vorjahr: 395 Vertriebsstellen in 129 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 126 Diensten (Vorjahr: 122) weltweit. Im Geschäftsjahr 2021 betreute Hapag-Lloyd global rd. 33.100 Kunden (Vorjahr: rd. 30.400).

#### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste

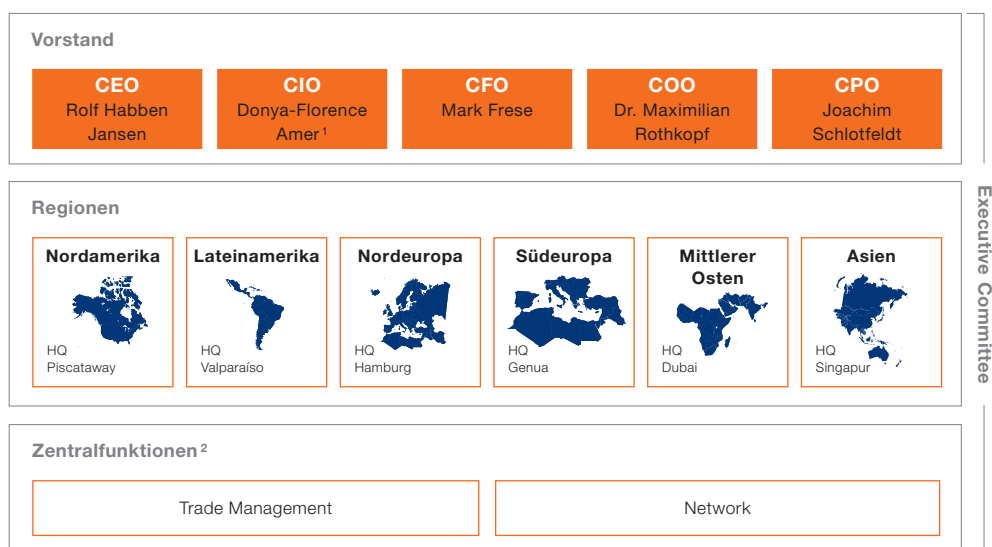


Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit,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

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

## KONZERNSTRUKTUR

Als Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns stellt die Hapag-Lloyd AG gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns dar. Operativ stellt sich die Konzernstruktur der Hapag-Lloyd AG aktuell wie folgt dar:



<sup>1</sup> Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. November 2021 wurde Frau Donya-Florence Amer als neues Vorstandsmitglied (CIO) mit Wirkung ab dem 1. Februar 2022 bestellt.

<sup>2</sup> Außerhalb des Executive Committee bestehen weitere Zentralfunktionen.

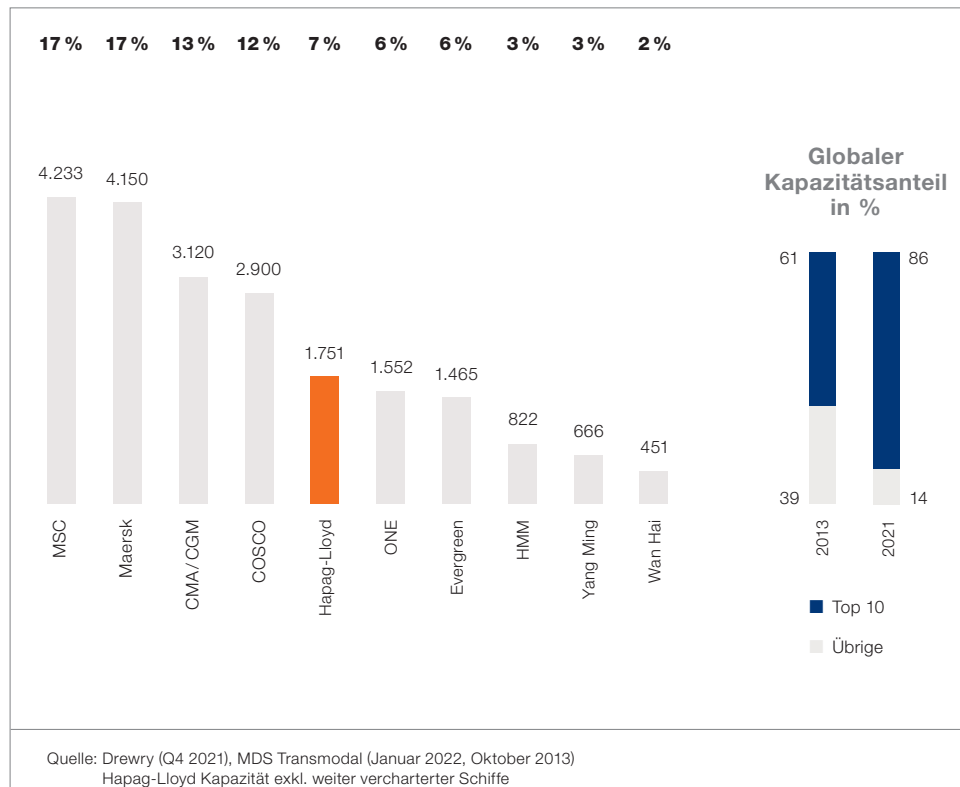
Alle sechs Regionen weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Diese sog. „Blueprint Organization“ ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den Regionen.

**GESCHÄFTS- UND WETTBEWERBSUMFELD**

**Branchenkonsolidierung und Allianzen in der Containerschifffahrt**

In den Jahren 2014 bis 2018 durchlief die Containerschifffahrtsbranche eine weitreichende Konsolidierungsphase. Die zehn größten Containerlinienreedereien stellen mittlerweile ca. 86 % (Vorjahr: 85 %) der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. In 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 % (MDS Transmodal Januar 2022 und Oktober 2013, sowie Drewry Q4 2021).

**Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2021 vs. 2013**



Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC) und A.P. Møller – Mærsk A/S (Dänemark) (Maersk). Die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), China COSCO Shipping Corporation Limited (China), inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen) ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur), Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 31. Dezember 2021 deckt die „THE Alliance“ mit 255 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. Dezember 2020: 274 Containerschiffe und 30 Dienste).

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

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	35	27	46
Ocean Alliance	33	37	13
<b>THE Alliance</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>30</b>
Sonstige	8	12	10

Quelle: Alphaliner (Dezember 2021), Hapag-Lloyd 2021

Die Mitgliedschaft in Allianzen sowie verschiedenen weiteren Kooperationen ermöglichen Hapag-Lloyd die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG sieht hierdurch die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrigere Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt.

### Regulatorische Rahmenbedingungen

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

Darüber hinaus unterliegt das Geschäft zahlreichen nationalen und internationalen umweltspezifischen Vorschriften, insbesondere zum Schutz der Meere und der Reduzierung von Luftverschmutzung. So gelten seit 2020 beispielsweise verschärfte Grenzwerte für den Ausstoß von Schwefeldioxid weltweit (IMO 2020), welche entweder die Nutzung von schwefelarmen Brennstoffen oder Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche erfordern. Ab 2023 treten zudem mit der Einführung des Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) und dem Carbon Intensity Indicator (CII) neue, weltweit geltende Energieeffizienzvorschriften in Kraft, die zu einer stetigen Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes kommerzieller Schiffe führen sollen. Um den neuen Anforderungen zu entsprechen, ist davon auszugehen, dass zahlreiche Schiffe umgerüstet werden müssen und mittelfristig der Einsatz von CO<sub>2</sub>-armen oder neutralen Brennstoffen erforderlich wird. Mehrere Staaten und internationale Institutionen diskutieren zudem eine mögliche Bepreisung des von kommerziellen Schiffen ausgestoßenen CO<sub>2</sub> mittels einer Abgabe oder ähnlicher Instrumente. Die Europäische Kommission hat hierzu ein konkretes Gesetzespaket vorgelegt, das die Einbeziehung der kommerziellen Schifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem ab 2023 vorsieht und sich gegenwärtig in Abstimmung mit dem Europäischen Parlament und dem Rat befindet.

Die Würdigung der Auswirkung neuer Umweltregularien auf die Wirtschaftlichkeit und Effizienz einzelner hiervon besonders betroffener älterer Schiffe führte im dritten Quartal 2021 zu einer individuellen Neubestimmung und damit Verkürzung ihrer geschätzten Restnutzungsdauern.

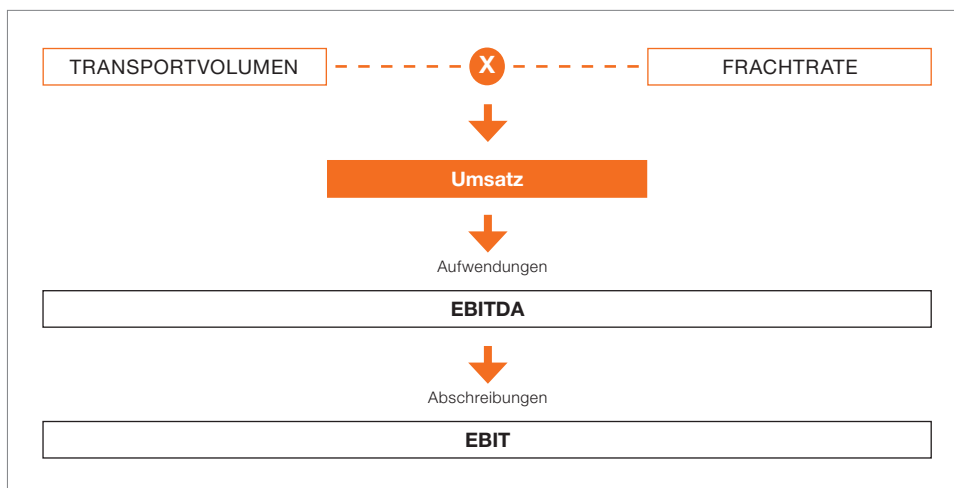
## KONZERNSTEUERUNG

### Steuerungsgrößen

Die finanziellen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das EBITDA sowie das EBIT. Während das EBIT ein bedeutsamer Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse ist, ist das EBITDA ein bedeutsamer Indikator für die Erzielung von Brutto-Cashflows und wird zudem als wichtige Steuerungsgröße für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen verwendet.

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

### Wesentliche Einflussfaktoren



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

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

Die Steuerung der Frachtraten ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich. Der Konzern verfolgt den Ansatz des Yield-Managements, wobei einzelne Containertransporte nach Profitabilitätskriterien geprüft werden. Durch ein gezieltes Yield-Management wird versucht, den Anteil der weniger profitablen Ladung kontinuierlich zu reduzieren. Der Einsatz eines einheitlichen, die gesamte Transportkette abdeckenden IT-Systems unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit.

Ein wesentlicher Hebel der bedeutsamen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Im Rahmen der Vorbereitung auf die neue Abgasnorm, die seit dem 1. Januar 2020 weltweit gilt (IMO 2020) und der damit verbundenen überwiegenden Verwendung schwefelarmen Bunkertreibstoffs, hat Hapag-Lloyd die Bunkerzuschläge neu geregelt und aktualisiert. Eine neue transparente und auf Marktdaten basierende Preisanpassungsformel wurde bereits in 2019 etabliert (Marine Fuel Recovery Surcharge – MFR) und wird auf die Kontraktladung (d. h. für Verträge mit einer Laufzeit über drei Monate) angewendet. Die Durchsetzbarkeit von Bunkerzuschlägen hängt grundsätzlich jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Zur Verminderung des Bunkerpreisänderungsrisikos durch steigende Preise kann ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Derivaten gesichert werden.

## GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

### FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Bedeutsame finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA und das EBIT. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Eine Beschreibung und die Berechnung der Leistungsindikatoren sind im Abschnitt „Konzernsteuerung“ enthalten.

#### **Rendite auf das investierte Kapital**

Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) wird neben den bedeutsamen Leistungsindikatoren EBITDA und EBIT zusätzlich als strategische Messgröße verwendet. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit after Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Steuern, mit dem eingesetzten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.



**Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis**

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2021	2020	2021	2020
Langfristige Vermögenswerte	15.284,0	12.633,0	17.298,4	15.508,3
Vorräte	337,2	172,3	381,6	211,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.999,2	1.362,6	3.394,5	1.672,8
Sonstige Aktiva	370,7	335,0	419,5	411,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>18.991,1</b>	<b>14.503,0</b>	<b>21.494,1</b>	<b>17.803,9</b>
Rückstellungen	1.020,5	827,4	1.155,0	1.015,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.323,9	1.748,1	2.630,2	2.146,0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.710,9	749,9	1.936,4	920,5
<b>Summe Schulden</b>	<b>5.055,3</b>	<b>3.325,4</b>	<b>5.721,6</b>	<b>4.082,3</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>13.935,8</b>	<b>11.177,6</b>	<b>15.772,5</b>	<b>13.721,6</b>
EBIT	9.389,8	1.315,2	11.111,0	1.501,0
Steuern	61,3	45,8	72,5	52,3
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>9.328,6</b>	<b>1.269,4</b>	<b>11.038,4</b>	<b>1.448,7</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC)</b>			<b>70,0 %</b>	<b>10,6 %</b>

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

Für das Geschäftsjahr 2021 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 70,0 % nach 10,6 % im Vorjahr. Durch diese außergewöhnliche Verbesserung liegt die Kapitalverzinsung in 2021 deutlich über den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt zum Bilanzstichtag 7,0 % (31. Dezember 2020: 6,0 %). Ursächlich für den Anstieg der gewichteten Kapitalkosten waren insbesondere die gestiegene Eigenkapitalquote und ein höherer risikoloser Basiszinssatz.

**NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN**

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

Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nicht-finanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 werden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert. Ein Großteil der Qualitätsziele wurde bereits veröffentlicht und die Kunden können die Performance von Hapag-Lloyd in Bezug auf diese sog. Qualitätsversprechen auf der Hapag-Lloyd Internetseite einsehen.

### Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2021 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 253 Containerschiffen (Vorjahr: 237). Durch die Übernahme von NileDutch hat sich die Flotte um zehn Containerschiffe erhöht. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. Dezember 2021 1.768,7 TTEU und ist somit gegenüber dem Vorjahr (1.718,8 TTEU) um 2,9% gestiegen. Durch die Übernahme von NileDutch hat sich die Stellplatzkapazität um 29,5 TTEU erhöht. Zudem kaufte Hapag-Lloyd sechs kleinere Schiffe aus zweiter Hand mit einer Kapazität von insgesamt 23,8 TTEU. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2021 60% der Flotte im Eigentum (Vorjahr: 61%).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum Bilanzstichtag (kapazitätsgewichtet) 10,5 Jahre (Vorjahr: 9,5) und liegt damit knapp über dem Durchschnitt der zehn größten Containerlinienreedereien von 10,0 Jahren (Vorjahr: 9,6 Jahre, Quelle: MDS Transmodal). Die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns betrug zum 31. Dezember 2021 6.991 TEU (Vorjahr: 7.252 TEU) und lag damit um rd. 11% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien zum 31. Dezember 2021 von 6.279 TEU (Vorjahr: 6.317 TEU; Quelle: MDS Transmodal). Die durchschnittlichen Schiffsgrößen haben sich bei Hapag-Lloyd wie auch den Wettbewerbern leicht reduziert, da wegen der Kapazitätsengpässe auch verfügbare kleinere Schiffe zusätzlich in die Flotten aufgenommen wurden.

Um die Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel zu verbessern, hat Hapag-Lloyd Ende 2020 und im Juni 2021 zwei Aufträge über den Neubau von je sechs Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.660 TEU erteilt. Die Schiffe werden von der koreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering gebaut und sollen zwischen April 2023 und Dezember 2024 ausgeliefert werden. Die Investition wird sich auf rd. 2 Mrd. USD belaufen, die entsprechende Finanzierung ist vereinbart. Der Kaufpreis wird in mehreren Tranchen bis zur Auslieferung beglichen, wobei der Großteil der Zahlungen erst mit Auslieferung fällig wird. Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd werden die Schiffe mit einem modernen und kraftstoffeffizienten Hochdruck-Dual-Fuel-Motor ausgestattet, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann. LNG bietet gegenüber herkömmlichen ölbasierten Brennstoffen eine Reihe von Vorteilen beim Umweltschutz, insbesondere kann der Ausstoß von CO<sub>2</sub>-Emissionen um rd. 15% bis 25% verringert werden (Europäische Kommission, Juli 2021).

Zudem übernahm Hapag-Lloyd im Jahresverlauf drei Neubauverträge für 13.250 TEU Schiffe, die in den Jahren 2022 und 2023 ausgeliefert werden sollen, sowie zwei Neubauverträge für Schiffe mit einer Kapazität von 13.000 TEU, die 2024 ausgeliefert werden sollen.

Neben der Bestellung der mit LNG betriebenen Schiffe hat Hapag-Lloyd im Berichtsjahr die erste Umrüstung eines Großcontainerschiffs (15.000 TEU Schiff „Brussels Express“, ehemals „Sajir“) auf den Betrieb mit LNG abgeschlossen. Das Maschinensystem kann mit einem dualen Treibstoffsystem betrieben werden, d. h. der Betrieb ist sowohl mit LNG als auch mit schwefelarmem Brennstoff möglich. Die „Brussels Express“ ist seit dem 1. April 2021 auf dem Fahrtgebiet Europa-Fernost eingesetzt.

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2021 über 1,83 Mio. (31. Dezember 2020: 1,63 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 3.058,4 TTEU (31. Dezember 2020: 2.703,9 TTEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 31. Dezember 2021 42 % (31. Dezember 2020: 45 %). Um den Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken sowie um die Position im Reefer Markt gemäß der Strategy 2023 weiter zu stärken, wurden im Geschäftsjahr 2021 Container mit einer Kapazität von 293 TTEU bestellt, davon 41 TTEU Reefer und Specials.

### Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
Anzahl der Schiffe	253	237	239	227
davon				
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	113	112	112	112
Gecharterte Schiffe	140	125	127	115
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.769	1.719	1.707	1.643
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.058	2.704	2.540	2.559
Anzahl Dienste	126	122	121	119

<sup>1</sup> Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende.

Im Jahr 2021 hatte Hapag-Lloyd insgesamt 23 Containerschiffe mit einer Kapazität von 57,3 TTEU kurzfristig zur Beförderung von Leercontainern eingechartert (Vorjahr: 20 Containerschiffe, Kapazität 58,9 TTEU), um der angespannten Containerverfügbarkeit in Asien soweit möglich zu begegnen. Per 31. Dezember 2021 war noch ein Schiff für den Leercontainertransport eingesetzt (31. Dezember 2020: kein Schiff). Die Schiffe werden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung einer Containerschiffsflotte ist der Bunkerverbrauch der Schiffe. Im Geschäftsjahr 2021 betrug der Bunkerverbrauch der Hapag-Lloyd Flotte insgesamt rd. 4,20 Mio. Tonnen und lag damit 2,1 % über Vorjahresniveau (2020: 4,11 Mio. Tonnen). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch eine höhere Schiffskapazität gegenüber dem Vorjahreszeitraum sowie längere Wartezeiten in und vor den Häfen. Erstmals wurde im Jahr 2021 2.551 Tonnen LNG als Brennstoff verwendet. Der Bunkerverbrauch pro transportierter Menge blieb mit 0,35 t/TEU konstant gegenüber dem Vorjahr. Verglichen mit 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU um rd. 42 % gesenkt werden. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) lag ebenfalls wie im Vorjahr bei 2,4 t/Slot (2009: 5,8 t/Slot).

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO Low Sulphur 0,1% und 0,5%, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich leicht von 94 % in 2020 auf 92 % im Geschäftsjahr 2021.

## Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

Tonnen (t)	2021	2020
MFO (High Sulphur)	349.278	247.933
MDO, MFO (Low Sulphur)	3.843.212	3.860.733
LNG	2.551	–
<b>Gesamter Bunkerverbrauch</b>	<b>4.195.041</b>	<b>4.108.666</b>

## Effiziente Transportleistung

In der Containerlinienschifffahrt gibt es strukturell unterschiedlich große Warenströme zu und von einzelnen geografischen Regionen. Sie ergeben sich aus Unterschieden im Ex- und Import von Waren. Die meisten Fahrtgebiete haben daher einen sog. „Dominant Leg“ mit einer höheren Ladungsmenge und einen „Non-dominant Leg“ mit einer schwächeren Transportmenge.

## Ungleichgewichte in den weltweit größten Fahrtgebieten

Ladungsaufkommen in TTEU	2021	2020
<b>Transpazifik</b>		
Asien – Nordamerika	22.787	18.863
Nordamerika – Asien	6.778	6.970
<b>Europa – Fernost</b>		
Asien – Europa	16.191	14.212
Europa – Asien	6.601	6.471
<b>Atlantik</b>		
Europa – Nordamerika	3.293	2.915
Nordamerika – Europa	1.579	1.518

Quelle: Seabury (Dezember 2021). Angaben gerundet.

Die Transportkapazitäten sind auf die Volumina des „Dominant Leg“ auszulegen. Der hierbei betrachtete Leistungsindikator ist die Kapazitätsauslastung der Hapag-Lloyd Containerschiff- flotte auf dem „Dominant Leg“ gemessen an der gesamten TEU-Kapazität. Diese lag im Berichtszeitraum bei 96,3% (Vorjahreszeitraum: 95,6%).

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

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

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	2,8	3,0
Europa-Fernost	4,7	4,1
Atlantik	6,3	4,8

<sup>1</sup> Anzahl der vollen Container auf dem „Non-dominant Leg“ per zehn vollen Containern auf dem „Dominant Leg“ (je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet).

Quelle: Seabury (Dezember 2021); Hapag-Lloyd 2021

Bei Hapag-Lloyd liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container auf dem „Non-dominant Leg“ in den wichtigsten Fahrtgebieten über oder gleichauf mit dem Marktdurchschnitt.

Ein weiterer wichtiger Faktor 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. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2021 4,2-mal (Vorjahreszeitraum: 4,5-mal) umgeschlagen. Der Grund für die Reduzierung zum Vorjahr liegt in dem signifikanten Anstieg der Umlaufzeiten aufgrund von Engpässen in den Lieferketten.

### Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio, bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50% des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2021 Transportaufträge für rd. 33.100 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 30.400 Kunden) durchgeführt.

Die Aufteilung der transportierten Güter nach Produktkategorien zeigt eine relativ ausgewogene Verteilung. Keine einzelne Produktkategorie hatte im vergangenen Geschäftsjahr einen Anteil von mehr als 12% (Vorjahr: 13%).

### Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2021 <sup>1</sup>

Produktgruppe	Anteil 2021 in %	Anteil 2020 in %
Plastik & Gummi	12	13
Maschinen	9	9
Lebensmittel und Getränke	9	9
Landwirtschaftliche Produkte	9	10
Chemikalien	9	9
Metalle und Mineralien	8	8
Textilien	7	6
Papier und Forstprodukte	7	8
Automobilteile	6	5
Möbel	6	5
Elektronikprodukte	5	5
Glas und Keramik	3	3
Sonstige Produkte	10	10
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Die Definitionen und Aufteilung der Produktgruppen wurde in 2021 aktualisiert, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Entwicklungsaktivitäten bei Hapag-Lloyd lassen sich in die Bereiche IT & Digitalisierung sowie Schiffstechnik und das Testen neuer Brennstoffe und Antriebstechnologien im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie aufteilen. Mit der Abteilung Fleet Analytics & Technical Optimization gibt es im Bereich Fleet eine F&E-Abteilung, die für die Entwicklung und Implementierung von effizienzsteigernden technischen Lösungen, wie zum Beispiel neuen Propellerentwürfen, für die Flotte zuständig ist. Zudem wird in Abstimmung mit der Sustainability-Abteilung der Einsatz neuer Brennstoffe und Antriebstechniken zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes getestet. Der gesamtheitliche Ansatz zur kontinuierlichen Verbesserung der Klimabilanz für die Erfüllung der Transportaufgabe umfasst weiterhin eine Steigerung der Ladekapazitäten, sowie der Flexibilität beim Stau und Umschlag der Ladung.

Seit März 2021 ist das bisher erste auf den Brennstoff Liquefied Natural Gas (LNG) umgerüstete Großcontainerschiff, die 15.000 TEU große „Brussels Express“, im regulären Einsatz in dem Fahrtgebiet Europa – Fernost. Die Erfahrungen aus dem Umbau sowie dem erstmaligen Betrieb eines LNG-Schiffs durch Hapag-Lloyd können für den zukünftigen verstärkten Einsatz von LNG als Brennstoff genutzt werden.

Im Jahr 2020 begann Hapag-Lloyd den Einsatz von Biokraftstoffen auf Basis von Fettsäuremethylester (FAME) zu testen. Diese werden aus biologischen Abfällen wie zum Beispiel gebrauchtem Speiseöl hergestellt und mit herkömmlichem Bunkerbrennstoff in variablem Verhältnis gemischt. Im Vergleich zu herkömmlichem Brennstoff können hierdurch über 80% der Treibhausgasemissionen eingespart werden. Nach den ersten Erfahrungen in 2020 wurde in 2021 der Einsatz von Biokraftstoffen ausgeweitet. Die größten Containerschiffe von Hapag-Lloyd (A19-Klasse) werden nun im regulären Betrieb in Rotterdam mit diesen Brennstoffen betankt. Im Jahr 2021 wurden 18.500 t Biokraftstoff in Rotterdam gebunkert.

Die digitale Transformation ist eine strategische Priorität für Hapag-Lloyd und zieht sich durch alle Geschäftsbereiche. In enger Zusammenarbeit von IT und Fachbereichen entstehen integrierte Lösungen unter Einsatz moderner Technologien, wie zum Beispiel künstlicher Intelligenz, Robotic Process Automation, Cloud, bis hin zur Nutzung von Blockchain Plattformen. Besondere Priorität hat dabei die weitgehende Automatisierung von Geschäftsprozessen mit dem Ziel exzellenter Servicequalität und Effizienz. Gemeinsam mit der Fachabteilung Digital Business and Transformation und den Regionen ist es gelungen, unseren Kunden neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zur Verfügung zu stellen und sie in agiler Methodik ständig weiterzuentwickeln. Die dafür notwendige Kapazität sowie das Knowhow werden an den Standorten Hamburg und Danzig sowie mit Partnern kontinuierlich ausgebaut.

## MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 14.106 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr: 13.117 Mitarbeitende). Davon entfielen 11.997 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2021: 10.867) und 1.868 Personen auf den Seebereich (31. Dezember 2021: 2.023). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit deutlich um 1.130 Personen. Die Steigerung ergibt sich hauptsächlich aus dem Ausbau des Global Service Center in Indien sowie der weltweiten Quality Service Center. Zudem wurden neue Büros in der Ukraine und Marokko eröffnet und das IT Knowledge Center in Danzig weiter ausgebaut. Durch die Übernahme von NileDutch erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeitenden um 295 zum Stichtag 31. Dezember 2021.

### Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018
Seebereich	1.868	2.023	2.072	1.970
Landbereich	11.997	10.867	10.691	10.561
Auszubildende	241	227	233	234
<b>Gesamt</b>	<b>14.106</b>	<b>13.117</b>	<b>12.996</b>	<b>12.765</b>

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeitenden an Land betrug durchschnittlich 8,0 Jahre (Vorjahr: 8,5 Jahre).

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote im Landbereich liegt in der Regel zwischen 80 und 90 % (2021: 73 %). Per 31. Dezember 2021 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 241 Auszubildende (31. Dezember 2020: 227), davon 145 Auszubildende an Land sowie 96 auf See (Vorjahr: 116 an Land und 111 auf See).

## AKTIONÄRSSTRUKTUR UND DIVIDENDE

### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch fünf Großaktionäre aus, die zusammen 96,4% des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne), die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sowie die Qatar Holding Germany GmbH für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam.

Zum 31. Dezember 2021 war die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG unverändert zum Vorjahr:

in %	<b>31.12.2021</b>
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

### Dividendenpolitik und Dividendenvorschlag

Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende von mindestens 30% des Konzernjahresüberschusses auszuschütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Im Zuge der sehr positiven Geschäftsentwicklung schlägt der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2021 die Zahlung einer Dividende von 35,00 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 3,50 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzerngewinn von rd. 68% (Vorjahr: rd. 66%).



## WIRTSCHAFTSBERICHT

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Entwicklung des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung.

Nach dem pandemiebedingten Einbruch 2020 haben sich die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in 2021 wieder deutlich aufgehellt. Die Entwicklung wurde laut IWF unter anderem durch die Anpassung der Unternehmen an die veränderten Rahmenbedingungen sowie umfassende fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen zahlreicher Staaten und Notenbanken begünstigt. In den westlichen Industriestaaten haben steigende Impfquoten zunächst zu einem sukzessiven Abbau der konjunkturschädlichen Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen geführt. Hohe Corona-Infektionszahlen zum Jahresende führten allerdings zur Wiedereinführung von Eindämmungsmaßnahmen in vielen Volkswirtschaften mit entsprechend negativen Folgen für das Wirtschaftswachstum. Aufgrund der weltweiten Störung der Lieferketten haben die Unternehmen zudem mit einer Knappheit an Vor- und Zwischenprodukten zu kämpfen, welche die wirtschaftliche Erholung in den Industrieländern zusätzlich ausbremst und in Verbindung mit gestiegenen Energiepreisen zu einem hohen Inflationsdruck führt.

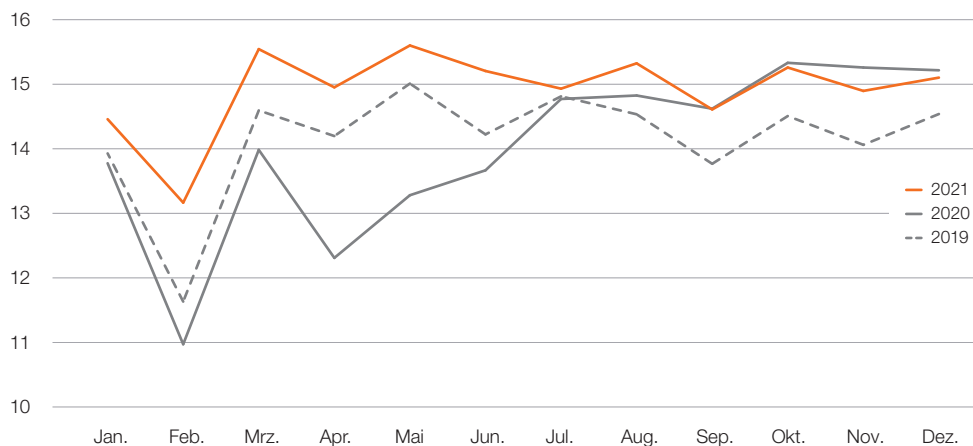
Nach einem starken Jahresauftakt schwächte sich die wirtschaftliche Erholung in China im Jahresverlauf 2021 sukzessive ab. Belastend wirkten sich unter anderem steigende Rohstoffpreise, Stromausfälle und Versorgungsengpässe sowie Schwierigkeiten im Immobiliensektor aus. Auf Jahressicht wuchs die chinesische Volkswirtschaft 2021 dennoch um 8,1 % gegenüber dem Vorjahr. Die Im- und Exporte stiegen im selben Zeitraum insgesamt um 21,4 % (National Bureau of Statistics of China, Januar 2022). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Dank des starken Konsums, der unter anderem auch durch die direkte Ausgabe von Stimulus-Schecks an viele US-Bürger angekurbelt wurde, konnte die US-Wirtschaft 2021 gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % zulegen. Nach einer kurzen Schwächephase im dritten Quartal, legte das Wachstumstempo zum Jahresende 2021 wieder deutlich zu, was insbesondere auf steigende Exporte und höhere Vorratsinvestitionen zurückzuführen ist. Der Im- und Export von Gütern stieg 2021 um 21,3 % bzw. 23,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (U.S. Department of Commerce, Januar und Februar 2022). Auch in der EU erholte sich die Wirtschaftsleistung 2021 kräftig. Das BIP wuchs um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr. Das Wachstumstempo schwächte sich allerdings aufgrund von steigenden Corona-Infektionszahlen und neuen Eindämmungsmaßnahmen im vierten Quartal ab. Deutschland verzeichnete sogar einen Rückgang der Wirtschaftsleistung im vierten Quartal 2021 gegenüber dem Vorquartal (Eurostat, Januar 2022). Der Export von Gütern aus der EU stieg 2021 um 12,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern wuchs noch deutlicher um 41,8 %, wobei dies hauptsächlich auf einen Anstieg der Energieeinfuhren um 72,1 % zurückzuführen ist, während der Import von Industrieerzeugnissen mit 15,8 % weit weniger deutlich angestiegen ist (Eurostat, Februar 2022).

Angesichts einer anziehenden wirtschaftlichen Dynamik weltweit stieg der Ölpreis im Jahresverlauf deutlich an. Am 31. Dezember 2021 lag der Preis für die Sorte Brent bei 77,78 USD pro Barrel, nach 51,80 USD pro Barrel zum Jahresende 2020 (Platts Bunkerwire, Bloomberg Dezember 2021).

## BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Im Einklang mit der globalen wirtschaftlichen Erholung sowie einer erhöhten Nachfrage nach Konsumgütern, stiegen die weltweiten Containertransportmengen 2021 um 6,6% gegenüber dem Vorjahr an (Container Trades Statistics (CTS), Februar 2022). Während es im ersten Halbjahr 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie noch zu einem deutlichen Rückgang der Transportmenge gekommen war, lag diese im Geschäftsjahr 2021 durchgängig auf einem hohen Niveau. Die gestiegene Nachfrage führte in Verbindung mit regionalen COVID-19-Restriktionen und gleichzeitig knappen Transportkapazitäten allerdings zu einer nachhaltigen Störung der globalen Lieferketten, welche die Volumenentwicklung zum Jahresende negativ beeinträchtigte. Insbesondere in Nordamerika war die Hafen- und Hinterlandinfrastruktur überlastet. Die ohnehin angespannte Situation wurde durch coronabedingte Hafenschließungen in China und die zeitweise Blockade des Suezkanals durch ein Containerschiff weiter verschärft.

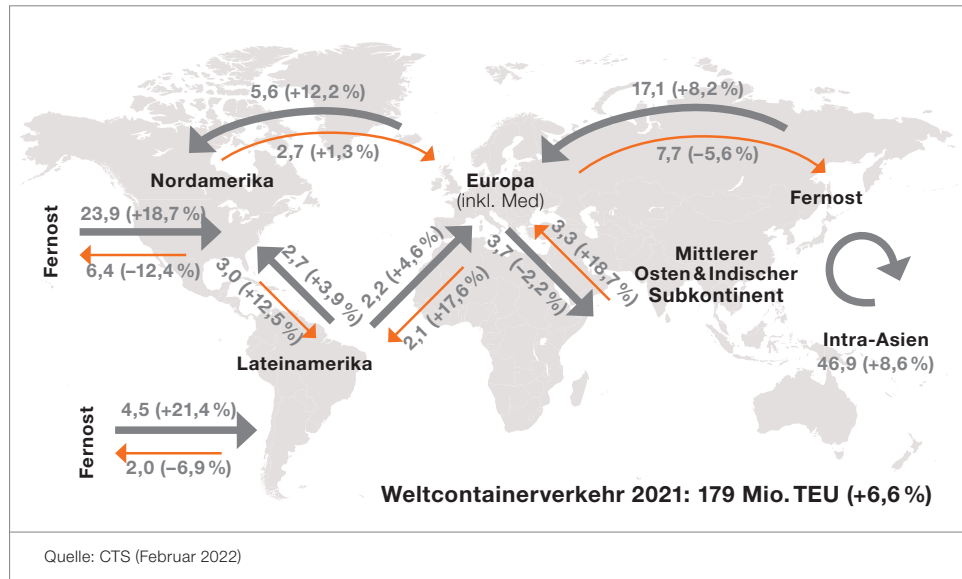
### Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS (Februar 2022)

Insbesondere die Transportmengen von Fernost nach Nord- und Südamerika sowie Europa stiegen 2021 im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Gleichzeitig war allerdings das Transportaufkommen in die entgegengesetzte Richtung rückläufig, was zu einer Erhöhung der in der Branche ohnehin üblichen Ungleichgewichte geführt hat. Ebenfalls deutlich zulegen konnten die Exporte von Europa nach Nord- und Südamerika.

**Transportvolumen und Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs pro Trade**  
(Volumen 2021 in Mio. TEU; in Klammern: 2021 vs. 2020, Veränderung in %)



Infolge der zuvor beschriebenen Marktsituation ist es im Jahresverlauf zu einem kontinuierlichen Anstieg der Spot-Frachtraten gekommen. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, kletterte zum Jahresende 2021 auf ein neues Allzeithoch von 5.047 USD/TEU. Zum Jahresende 2020 lag dieser noch bei 2.642 USD/TEU.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in 2021 insgesamt 162 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von 1.086 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 125 Schiffe, Transportkapazität: 831 TTEU). Die Verschrottung veralteter Schiffe lag in 2021 bei sehr niedrigen 12 TTEU gegenüber 188 TTEU im Vorjahreszeitraum. Die Kapazität der Containerschiffsflotte stieg im Jahr 2021 um 1.015 TTEU auf 24,6 Mio. TEU, deutlich mehr als in 2020 mit einem Zuwachs von 678 TTEU.

Im Verlauf des Jahres 2021 wurden Aufträge für den Bau von 549 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 4,2 Mio. TEU vergeben, ein sehr deutlicher Anstieg gegenüber den 100 Schiffen mit einer Kapazität von 1 Mio. TEU, die in 2020 bestellt wurden (Clarksons Research, Januar 2022). 73 der bestellten Neubauten mit einer Kapazität von 835 TTEU werden LNG als Brennstoff verwenden können, 14 weitere Neubauten mit einer Kapazität von 159 TTEU werden Methanol, Ammonium oder anderen alternativen Brennstoff nutzen können.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Jahresende 2021 auf 5,4 Mio. TEU, nach 2,4 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 22 % zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von 61 %.

Die Bunkerpreise stiegen im Jahresverlauf 2021 stetig an. Zum Jahresende 2021 notierte Bunkertreibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei 550 USD/t, nach 367 USD/t zum Jahresende 2020 (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam).

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

### 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 widerspiegelten. 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
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>9.362,2</b>	<b>1.284,4</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,8	32,1
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-1,2	-1,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>9.389,8</b>	<b>1.315,2</b>
Zinsergebnis	-245,2	-330,5
Übrige Finanzposten	1,7	-3,5
Ertragsteuern	61,3	45,8
<b>Konzernergebnis</b>	<b>9.085,0</b>	<b>935,4</b>
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
<b>EBITDA</b>	<b>10.852,6</b>	<b>2.700,4</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>48,7</b>	<b>21,1</b>
<b>EBIT</b>	<b>9.389,8</b>	<b>1.315,2</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>42,2</b>	<b>10,3</b>

**Transportmenge pro Fahrtgebiet**

TTEU	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Atlantik <sup>1</sup>	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 <sup>1</sup>	522	441
<b>Gesamt</b>	<b>11.872</b>	<b>11.838</b>

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	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 <sup>1</sup>	1.997	1.196
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>2.003</b>	<b>1.115</b>

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	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 <sup>1</sup>	880,7	461,8
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	2.173,6	1.209,6
<b>Gesamt</b>	<b>22.273,5</b>	<b>12.772,4</b>

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	1.219,3	1.134,7
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	1.936,6	1.830,8
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	100,2	50,6
Personalaufwendungen	810,0	683,0
Abschreibungen	1.462,8	1.385,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-315,1	-279,7
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>12.911,3</b>	<b>11.488,0</b>

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge.

<sup>2</sup> 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 Hafен- 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 betragen 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 Charterraten 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 (%) <sup>1</sup>	70,0	10,6

<sup>1</sup> 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).

## FINANZLAGE DES KONZERNS

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

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

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben. Verbleibende Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen wurden im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 zum Teil durch derivative Sicherungsgeschäfte abgesichert.

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Chinesischer Renminbi (CNY), Britisches Pfund (GBP) und Indische Rupie (INR) von Bedeutung. Transaktionsrisiken bestehen ferner aus in Euro denominierten Finanzschulden (insbesondere begebenen Anleihen).

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

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

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des zusammengefassten Lageberichts und Anmerkung (26) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

### Emittenten-Ratings

Rating / Ausblick	31.12.2021	31.12.2020
Standard & Poor's	BB / Stable	BB- / Positive
Moody's	Ba2 / Stable	Ba3 / Stable

Die internationalen Ratingagenturen Standard & Poor's sowie Moody's bewerten in regelmäßigen Abständen die Finanzstärke der Hapag-Lloyd AG. Das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG wurde von beiden Ratingagentur am 23. März 2021 jeweils um eine Stufe auf „BB“ (Standard & Poor's) sowie „Ba2“ (Moody's) angehoben. Der Ausblick wurde jeweils als „stabil“ eingestuft.

Am 4. Februar 2022 hat Standard & Poor's das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG erneut um eine Stufe auf „BB+“ angehoben. Der Ausblick wurde als „stabil“ eingestuft.

## Finanzierung

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

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

Im Geschäftsjahr 2021 standen die Finanzierung von getätigten Investitionen in Container sowie die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und -kosten im Vordergrund.

Weitere Angaben zum Fristigkeits- und Fälligkeitsprofil der bestehenden Finanzierungen und zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält Anmerkung (26) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

## Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2021 hat der Konzern folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

### Container

- Während des Geschäftsjahres 2021 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container und Container-Equipment in Höhe von 943,4 Mio. USD (797,3 Mio. EUR) angeschafft. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte bis zum Ende des Berichtsjahres.
- Der überwiegende Teil der im Geschäftsjahr 2021 getätigten Investitionen in Container und Container-Equipment wurde aus der freien Liquidität der Hapag-Lloyd AG finanziert.

### Schiffe

- Im April 2021 erfolgte eine Refinanzierung von einem sich im Bestand befindlichen Containerschiff im Rahmen eines sog. Japanese-Operating Lease. Hierbei wurde das Containerschiff an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu sieben Jahren und fünf Monaten zurückgemietet mit der Option, das Schiff nach einer Laufzeit von sechs Jahren und zehn Monaten zurückzuerwerben. Die Transaktion entspricht in ihrem wirtschaftlichen Gehalt einer Kreditfinanzierung mit Sicherungsübereignung des Schiffs. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 68,0 Mio. USD (60,1 Mio. EUR).
- Im Juni 2021 wurde Hapag-Lloyd eine Kreditzusage in Form einer Hypothekenfinanzierung über 852,0 Mio. USD (752,8 Mio. EUR) zur Finanzierung von Investitionen in sechs neue Großcontainerschiffe, deren Auslieferung in 2024 erwartet wird, zur Verfügung gestellt. Die Kreditzusage kann mit Abnahme der Containerschiffe von der Werft in Anspruch genommen werden. Die Hypothekenfinanzierung hat eine Laufzeit von bis zu zwölf Jahren und wird durch die koreanische Exportkreditversicherung K-Sure abgesichert. Die Finanzierung wurde im Rahmen des Hapag-Lloyd Green Financing Framework abgeschlossen, welches die Begebung von Finanzierungsinstrumenten mit grünem Verwendungszweck regelt und beschreibt.

Im Geschäftsjahr 2021 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der niederländischen Containerreederei Nile Dutch Investments B.V. (NileDutch). Darüberhinaus wurden weitere Investitionen in Container sowie Investitionen in Ausrüstung auf eigenen und gemieteten Schiffen getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt „Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang in Anmerkung (11) Sachanlagen.

Um seine Nachhaltigkeitsziele weiter zu substantzieren hat Hapag-Lloyd eine Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR im Rahmen des Sustainability-Linked Bond Framework begeben, bei der die Höhe des Zinskupons von dem Erreichen eines selbst gesteckten Ziels auf dem Weg zur Dekarbonisierung bis 2030 abhängt. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 2,5 %, der sich ab dem 15. Oktober 2025 bei Nicht-erreichen der gesetzten Sustainability-Performance-Ziele um 0,25 % erhöhen würde.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen.

Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass in 2022 sämtliche Covenants unverändert eingehalten werden.

### Nettoverschuldung Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.497,2	5.136,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.723,4	681,3
<b>Nettoliquidität (Vj. Nettoverschuldung)</b>	<b>2.226,3</b>	<b>4.454,9</b>
Verschuldungsgrad (%) <sup>1</sup>	n/a	66,3
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>516,9</b>	<b>476,5</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>60,5</b>	<b>44,3</b>

<sup>1</sup> Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 31. Dezember 2021 betrug die Nettoliquidität des Konzerns 2.226,3 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2020 von 4.454,9 Mio. EUR ist somit ein Überhang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente über die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten zu verzeichnen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem deutlich positiven operativen Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 60,5 % im Vergleich zum 31. Dezember 2020 mit 44,3 % um 16,2 %-Punkte gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Jahresergebnisses zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 9.439,3 Mio. EUR und beträgt zum 31. Dezember 2021 16.162,0 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht über die Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapital-Veränderungsrechnung im Konzernabschluss.

## Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln sowie bilaterale und syndizierte Kreditvereinbarungen mit Banken jederzeit gegeben. Die Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) betrug insgesamt 8.240,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1.157,8 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung (16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

## Kapitalflussrechnung und Investitionen

### Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
<b>EBITDA</b>	<b>10.852,6</b>	<b>2.700,4</b>
Working-Capital-Veränderungen	-344,4	207,1
Übrige Effekte	-98,2	-9,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	10.410,0	2.897,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1.231,7	-477,6
<b>Free Cashflow</b>	<b>9.178,3</b>	<b>2.420,3</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-2.481,0	-2.192,1
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>6.697,3</b>	<b>228,2</b>

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 10.410,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.897,9 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im Geschäftsjahr 2021.

### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 insgesamt auf 1.231,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 477,6 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 1.252,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 534,1 Mio. EUR) sowohl für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten. Die im Investitionsbetrag enthaltenen Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container beliefen sich dabei auf 21,8 Mio. EUR. Außerdem wird ein Nettozahlungsmittelabfluss aus dem Erwerb von NileDutch in Höhe von 69,7 Mio. EUR ausgewiesen. Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus Dividenden in Höhe von 25,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 35,9 Mio. EUR) und Einzahlungen aus dem erfolgten Verkauf von Containern in Höhe von 20,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 31,0 Mio. EUR).

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 2.481,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.192,1 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen von Finanzverbindlichkeiten für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 1.163,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.049,4 Mio. EUR). Weiterhin wurden die in 2024 fällig werdende Unternehmensanleihe in Höhe von 298,0 Mio. EUR und das Darlehen aus dem ABS Programm in Höhe von 83,6 Mio. EUR vollständig zurückgezahlt. Die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2020 an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG führte zu einem zusätzlichen Mittelabfluss von 615,2 Mio. EUR. Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich im aktuellen Geschäftsjahr auf 748,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 584,0 Mio. EUR). Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse aus der Begebung einer neuen Unternehmensanleihe von 295,9 Mio. EUR gegenüber. Aus der Finanzierung von Schiffen/Schiffsausrüstung und Containern flossen Mittel in Höhe von 201,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.013,4 Mio. EUR) zu.

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>681,3</b>	<b>511,6</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	344,8	-58,5
Zahlungswirksame Veränderungen	6.697,3	228,2
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>7.723,4</b>	<b>681,3</b>

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Zahlungsmittelzufluss von 6.697,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechsellkursbedingten Effekten in Höhe von 344,8 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2021 ein Finanzmittelbestand von 7.723,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 681,3 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 516,9 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 476,5 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) von insgesamt 8.240,3 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2020: 1.157,8 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

### Außerbilanzielle Verpflichtungen

Ausführungen zu außerbilanziellen Verpflichtungen sind der Anmerkung (31) Sonstige finanzielle Verpflichtungen des Konzernanhangs zu entnehmen.

## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	15.284,0	12.633,0
davon Anlagevermögen	15.204,5	12.555,6
Kurzfristige Vermögenswerte	11.430,5	2.551,2
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.723,4	681,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>26.714,5</b>	<b>15.184,3</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	16.162,0	6.722,7
Fremdkapital	10.552,5	8.461,6
davon langfristige Schulden	4.594,2	4.668,7
davon kurzfristige Schulden	5.958,3	3.792,9
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.497,2	5.136,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.138,5	4.170,4
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.358,6	965,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>26.714,5</b>	<b>15.184,3</b>
Nettoliquidität (Nettoverschuldung)	2.226,3	-4.454,9
Eigenkapitalquote (%)	60,5	44,3

Zum 31. Dezember 2021 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 26.714,5 Mio. EUR und lag um 11.530,3 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2020. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, preisbedingten höheren Forderungen und Verbindlichkeiten, dem höheren Eigenkapital aufgrund des Konzernergebnisses sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2021 bei 1,13 (31. Dezember 2020: 1,23).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.648,9 Mio. EUR auf 15.204,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 12.555,6 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus neu eingegangenen und verlängerten Charter- und Leasingverträgen, die die Nutzungsrechte für Vermögenswerte um 1.451,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 892,6 Mio. EUR) erhöhten sowie aus Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 1.379,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 471,4 Mio. EUR). Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 1.098,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -1.139,2 Mio. EUR) trugen ebenfalls zur Erhöhung des Anlagevermögens bei. Des Weiteren sind dem Konzern im Rahmen des Erwerbs von NileDutch Sachanlagen in Höhe von 205,0 Mio. EUR zugegangen. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.465,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.286,3 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Vermögenswerten in Höhe von 715,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 528,1 Mio. EUR) enthalten.



Gestiegene Frachtraten und eine entsprechend höhere Fakturierung von Leistungen führten unter anderem zu einer Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 1.636,6 Mio. EUR auf 2.999,2 Mio. EUR. Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 7.042,1 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2020 (681,3 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 9.439,3 Mio. EUR auf 16.162,0 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Konzernergebnis in Höhe von 9.085,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 935,4 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 919,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –603,7 Mio. EUR) infolge der Aufwertung des US-Dollars im Vergleich zum Euro am Bilanzstichtag zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Ausschüttungen an Gesellschafter aus dem erwirtschafteten Konzerneigenkapital in Höhe von 615,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 193,3 Mio. EUR) aus. Zum 31. Dezember 2021 betrug die Eigenkapitalquote 60,5% (31. Dezember 2020: 44,3%).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2020 um 2.090,9 Mio. EUR auf 10.552,5 Mio. EUR gestiegen. Dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten aufgrund neuer Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit neu eingegangener oder verlängerter Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 1.453,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 847,0 Mio. EUR) und der Begebung einer Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR standen Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 2.090,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.256,7 Mio. EUR) gegenüber. In den Tilgungsleistungen waren 298,0 Mio. EUR für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125% Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd (ursprünglich fällig in 2024) enthalten. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 398,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –435,1 Mio. EUR) zu einem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten bei.

Die Vertragsverbindlichkeiten stiegen um 900,1 Mio. EUR auf 1.445,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 545,7 Mio. EUR). Grund für den Anstieg waren im Wesentlichen höhere Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendeten Reisen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen zum Berichtsstichtag unter anderem aufgrund höherer Kosten, insbesondere für Bunker und das Handling von Containern, auf 2.323,9 Mio. EUR. (31. Dezember 2020: 1.748,1 Mio. EUR).

Zum 31. Dezember 2021 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 2.226,3 Mio. EUR (31. Dezember 2020: Nettoverschuldung von 4.454,9 Mio. EUR).

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Anmerkungen (10) bis (26).

## ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2021 lag, wie in der Prognose vom 18. März 2021 kommuniziert, deutlich über dem Vorjahresniveau. Allerdings wurden mit einem EBITDA von 10,9 Mrd. EUR und einem EBIT von 9,4 Mrd. EUR die ursprünglichen Erwartungen des Vorstands und die im Juli 2021 präzisierte Prognose übertroffen. Zugleich wurde die am 29. Oktober 2021 aktualisierte Prognose am oberen Ende erreicht. Diese Entwicklung ist vor allem auf einen unerwartet starken Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate zurückzuführen. Wesentliche Eckpunkte der Ergebnisentwicklung sind in den vorherigen Kapiteln des Wirtschaftsberichts ausführlich beschrieben.

### Übersicht über die Prognosen und Zielerreichung 2021

	Ist-Wert 2020	Prognose vom 18. März 2021	Prognose vom 30. Juli 2021	Prognose vom 29. Oktober 2021	Ist-Wert 2021
Transportmenge	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend	Auf Vorjahresniveau	11,9 Mio. TEU
Durchschnittliche Frachtrate	1.115 USD/TEU	Deutlich steigend	Deutlich steigend	Deutlich steigend	2.003 USD/TEU
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis	379 USD/t	Deutlich steigend	Deutlich steigend	Deutlich steigend	475 USD/t
EBITDA	2,7 Mrd. EUR	Deutlich steigend	7,6–9,3 Mrd. EUR	10,1–10,9 Mrd. EUR	10,9 Mrd. EUR
EBIT	1,3 Mrd. EUR	Deutlich steigend	6,2–7,9 Mrd. EUR	8,7–9,5 Mrd. EUR	9,4 Mrd. EUR

### **GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG**

Die Entwicklung des Geschäftsjahres 2021 von Hapag-Lloyd war von deutlich gestiegenen Frachtraten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sowie von operativen Herausforderungen geprägt. Die weltweit gestiegene Nachfrage nach Konsumgütern führte in Verbindung mit regionalen COVID-19-Restriktionen und gleichzeitig knappen Transportkapazitäten zu einer nachhaltigen Störung der globalen Lieferketten, die sich spürbar in verlängerten Umlaufzeiten für Schiffe und Container niederschlug. Die Transportsituation führte zu deutlich steigenden Spotraten vor allem für Exportgüter aus Asien und insbesondere aus China. In 2021 lagen die globalen Transportmengen durchgängig auf einem hohen Niveau.

Im Hapag-Lloyd Konzern lagen sowohl das EBITDA als auch das EBIT zum Jahresende im oberen Bereich der zuletzt im November 2021 angepassten prognostizierten Bandbreiten und über dem Ergebnis des Vorjahres. Das deutlich bessere operative Ergebnis 2021 lässt sich vor allem auf den über das Geschäftsjahr durchgehend starken Anstieg der Frachtraten zurückführen, während das Transportvolumen auf Vorjahresniveau lag. Höhere Aufwendungen für das Handling von Containern aufgrund der Störungen in den Lieferketten sowie ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis belasteten hingegen das operative Ergebnis. Darauf basierend stuft der Vorstand die Geschäftsentwicklung 2021 rückblickend als günstig ein.

# PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht erläutert die erwartete künftige Entwicklung der Steuerungskennzahlen von Hapag-Lloyd und die Rahmenbedingungen der Geschäftsentwicklung. Risiken und Chancen, die zu einer Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen führen könnten, werden ebenfalls dargestellt.

## PROGNOSEBERICHT

### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die Erholung der Weltwirtschaft nach dem Ausbruch der COVID-19 Pandemie dürfte sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Geschäftsjahr 2022 in abgeschwächter Form fortsetzen. Die rasante Ausbreitung der COVID-19-Variante Omikron, hohe Energiepreise sowie steigende Inflationsraten haben die zuvor optimistischen Wachstumsaussichten etwas getrübt. Laut der Januar-Prognose des IWF wird die Weltwirtschaft 2022 um 4,4% wachsen, nach einem Plus von 5,9% im Vorjahr. Damit liegt das erwartete Wirtschaftswachstum für 2022 0,5%-Punkte unter der Prognose vom Oktober 2021. In den USA dürfte die anhaltende Störung der Lieferketten zu Lieferengpässen und anhaltendem Inflationsdruck führen, weshalb nunmehr mit einer früheren Straffung der Geldpolitik seitens der Federal Reserve gerechnet wird. Für China wird hingegen erwartet, dass die strikten COVID-19-Maßnahmen sowie Probleme im Immobiliensektor das Wachstum abschwächen. In Europa wurden die Wachstumserwartungen insbesondere für die exportlastige Volkswirtschaft Deutschland aufgrund der Störung der Lieferketten ebenfalls nach unten korrigiert. Der internationale Handel für Güter und Dienstleistungen dürfte 2022 um 6,0% zulegen, nach 9,3% im Vorjahr.

### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2023e	2022e	2021	2020	2019
Wachstum Weltwirtschaft	3,8	4,4	5,9	-3,1	2,8
Industrienationen	2,6	3,9	5,0	-4,5	1,6
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,7	4,8	6,5	-2,0	3,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,9	6,0	9,3	-8,2	0,9

Quelle: IWF (Januar 2022)

### Branchenspezifischer Ausblick

Das erwartete Wachstum der Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2022 dürfte auch mit steigenden Containertransportmengen einhergehen. Einen limitierenden Faktor stellt jedoch gegenwärtig die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten dar. Der Branchendienst Seabury geht daher davon aus, dass sich das Wachstum der globalen Containertransportmenge im laufenden Jahr auf 3,0% abschwächen wird. 2021 war die Menge auch aufgrund einer pandemiebedingt schwachen Vorjahresbasis um 6,6% gewachsen (CTS 2022).

### Entwicklung der Containertransportmenge

	2023e	2022e	2021	2020	2019
Wachstumsrate (in %)	4,0	3,0	6,6	-1,1	1,3

Quellen: CTS (Februar 2022, 2019–2021), Seabury (Dezember 2021, 2022–2023)

Die hohe Transportnachfrage gepaart mit einem Mangel an frei verfügbaren Schiffen, hat 2021 zu einem spürbaren Anstieg der Schiffsbestellungen geführt. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Jahresende 2021 auf 5,4 Mio. TEU, nach 2,4 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 22% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von 61%.

Für das laufende Jahr 2022 erwartet Drewry einen Zuwachs der global verfügbaren Containerschiffsflotte um 0,9 Mio. TEU bzw. um 3,6%. Der Großteil der 2021 platzierten Schiffsbestellungen dürfte nicht vor 2023 in Dienst gestellt werden.

### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2023e	2022e	2021	2020	2019
Kapazität Jahresanfang	25,5	24,6	23,6	23,0	22,1
Geplante Auslieferungen	2,3	1,0	1,2	1,1	1,1
Erwartete Verschrottungen	0,3	0,1	0,0	0,2	0,2
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>1,9</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>
Nettokapazitätszuwachs (in %)	7,4	3,6	4,3	3,0	4,0

Quelle: Drewry Container Forecaster Dezember 2021. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

### Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete im Geschäftsjahr 2021 eine außergewöhnlich starke Geschäftsentwicklung. Zu Beginn des Jahres 2022 sind die zugrunde liegenden Marktbedingungen im Wesentlichen unverändert. Die ungebrochene weltweite Nachfrage nach Containertransporten und die anhaltende Ausbreitung von COVID-19 beeinträchtigen weiterhin die globalen Lieferketten. Infolgedessen bleiben die Containertransportkapazitäten knapp.

Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG eine weiterhin sehr starke Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2022, gefolgt von einer beginnenden Ergebnisnormalisierung im zweiten Halbjahr aufgrund der erwarteten Erholung der Lieferketten. Das Konzern-EBITDA wird in einer Bandbreite von 12 bis 14 Mrd. USD (Vorjahr: 12,8 Mrd. USD) und das EBIT in einer Bandbreite von 10 bis 12 Mrd. USD (Vorjahr: 11,1 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 10,7 bis 12,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 10,9 Mrd. EUR) und einem EBIT in der Bandbreite von 8,9 bis 10,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 9,4 Mrd. EUR).

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2022 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht und die durchschnittliche Frachtrate moderat gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden können. Gleichzeitig wird mit einem weiteren Anstieg der Transportaufwendungen gerechnet, was die Ergebnisentwicklung beeinträchtigen dürfte. Insbesondere wird von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises ausgegangen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,13 USD/EUR.

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Verlauf des Geschäftsjahres 2022.

**Wichtige Eckwerte der Prognose 2022**

	Ist 2021	Prognose 2022
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Jan. 2022)	5,9%	4,4%
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Jan. 2022)	9,3%	6,0%
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, Feb. 2022; Seabury, Dez. 2021)	6,6%	3,0%
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	475 USD/t	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	2.003 USD/TEU	Moderat steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	10,9 Mrd. EUR	10,7 – 12,4 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	9,3 Mrd. EUR	8,9 – 10,7 Mrd. EUR

Die Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht ausführlich dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, auch bedingt durch internationale Krisen und geopolitische Auseinandersetzungen, sowie die unvorhersehbare Entwicklung der Situation in der Ukraine und ein daraus resultierendes geringeres Transportmengenwachstum sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate. Beide Risiken werden auch durch Risiken aufgrund von Engpässen in Häfen und regionalen Logistikketten beeinflusst. Daneben gehören auch ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise über die erwartete Entwicklung hinaus zu den wesentlichen Risiken.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2022 ausüben, wodurch sich auch negative Auswirkungen auf die Liquidität und auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Risikosteuerung und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen tragen zur stetigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts, zur Erreichung der mittelfristigen finanziellen Ziele sowie zur langfristigen Sicherung des Fortbestands des Unternehmens bei. Das Risikomanagementsystem umfasst Risiken- und Chancenpotenziale, fokussiert jedoch maßgeblich auf Risiken.

### CHANCEN

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

Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist Hapag-Lloyd bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten.

### RISIKOMANAGEMENT

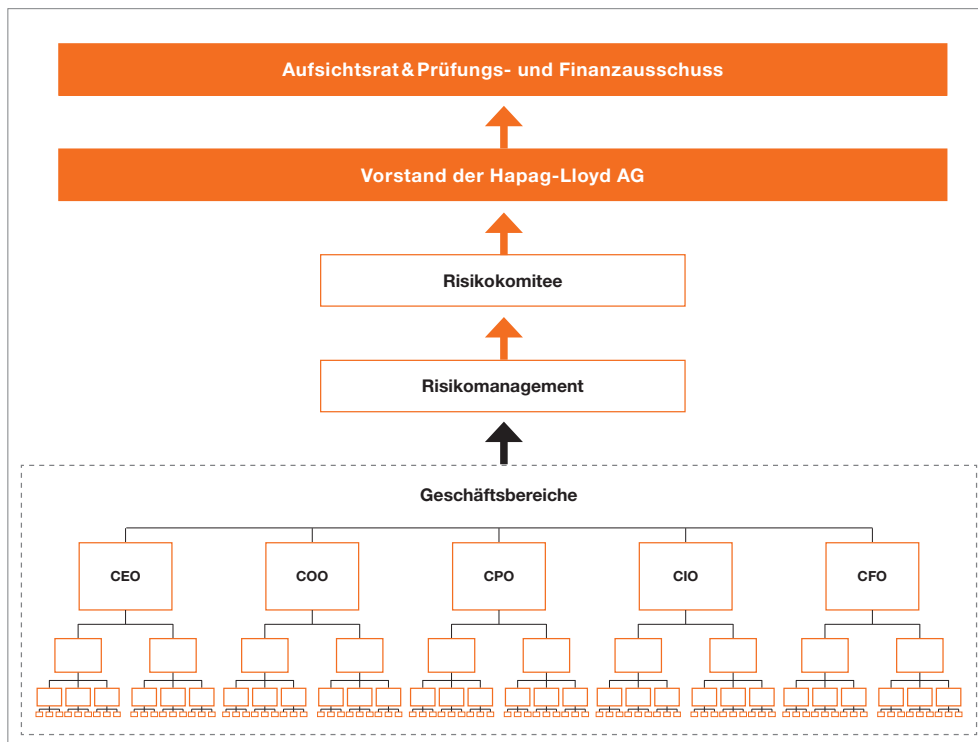
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Geschäftsentwicklung und damit verbundene Risiken in ihren Auswirkungen auf Hapag-Lloyd überwacht. Das Risikomanagement ist entsprechend der Organisationsstruktur von Hapag-Lloyd dezentral aufgebaut. Die Gestaltung des iterativen Risikomanagementprozesses ist eine Adaption des international anerkannten Risikomanagementstandards „COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Enterprise Risk Management – Integrating with Strategy and Performance“.

Die Funktionstrennung und das damit verbundene Rollenkonzept sind in Anlehnung an das Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors konzipiert. Dieser und weitere Grundsätze, Rollen und Zuständigkeiten, Prozesse sowie Schwellenwerte des Risikomanagements sind in einer Konzernrichtlinie definiert, die für den gesamten Konzern gültig ist. Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit Risk Manager benannt, die die fortlaufende Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Überwachung der Risiken in den Regionen und zentralen Fachbereichen verantworten. Diese Risikomanager dokumentieren die identifizierten Risiken sowie deren Bewertung einschließlich der Maßnahmen zur Risikobewältigung im Rahmen der quartalsweisen Risikoberichterstattung.

Die Bewertung der Risiken durch die dezentral Verantwortlichen erfolgt anhand von mindestens einem Szenario. Optional können weitere Szenarien zur Vervollständigung der Risikoquantifizierung ergänzt werden. Die quantitative Beschreibung der Szenarien beinhaltet die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der potenziellen finanziellen Auswirkungen. Ausgehend von der initialen Bruttobetrachtung wird die Nettobetrachtung unter Berücksichtigung der bereits implementierten Bewältigungsmaßnahmen, die auf die Risiken wirken, abgeleitet. Auf dieser Basis werden die Risiken in standardisierte Größenklassen unterteilt und anhand dieser intern in Risikoklassen eingeteilt und überwacht. Risikoberichte werden üblicherweise quartalsweise an die Risikomanagementfunktion im zentralen Fachbereich Accounting übermittelt. Eine außerplanmäßige Berichterstattung an die Risikomanagementfunktion ist erforderlich, sofern Risiken neu identifiziert oder neu bewertet werden und dabei festgelegte Meldegrenzen überschritten werden oder außerordentliche Sachverhalte auftreten, die ein potenziell kritisches Schadensausmaß erreichen könnten (Ad-hoc-Meldungen).

Die Risikomanagementfunktion überwacht die regelmäßige Berichterstattung durch die Risikomanager, vervollständigt die Portfoliobetrachtung und fasst die wesentlichen Risiken quartalsweise sowie in dringenden Fällen außerplanmäßig für das Risikokomitee zusammen. Das Risikokomitee erörtert die vorliegenden Risiken und berichtet anschließend über die Gesamtrisikosituation an den Vorstand, d. h. insbesondere über den Risikostatus wesentlicher Einflussfaktoren, wie zum Beispiel die unterjährige Entwicklung von Frachtraten und Transportvolumen, und die potenziellen Auswirkungen wesentlicher Schwankungen dieser Faktoren sowie über wesentliche Einzelrisiken und geografische oder thematische Risikokonzentrationen.

**Risikomanagementsystem von Hapag-Lloyd**





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

Die Methoden und Systeme des Risikomanagements wie auch die Kontrollen sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst. Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus der täglichen Geschäftstätigkeit wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. Im Konzern bestehen unter anderem branchenübliche auf die Belange von Hapag-Lloyd zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

### **RISIKEN UND CHANCEN**

Die bedeutsamsten Risiken und Chancen sowie ihre Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit sind im folgenden Abschnitt „Zusammenfassender Überblick über Unternehmensrisiken und -chancen“ aufgeführt. Die daran anschließenden Abschnitte erläutern qualitative Beschreibungen dieser und weiterer relevanter Ereignisse, die einem hohen Maße an Unsicherheit ausgesetzt sind und die Geschäftsentwicklung beeinflussen können, wenngleich für diese – soweit nicht anders vermerkt – für Steuerungszwecke keine Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung erfolgt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Prognose wurden im Vergleich zur Risikoberichterstattung im Vorjahr keine neuen wesentlichen Risiken identifiziert.

#### **Zusammenfassender Überblick über Unternehmensrisiken und -chancen**

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus Sicht des Vorstands von Hapag-Lloyd aus einem möglichen geringeren Transportmengenwachstum und einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate. Beide Risiken werden nicht zuletzt auch durch Risiken aufgrund von Engpässen in Häfen und regionalen Logistikketten beeinflusst. Daneben gehören auch ein möglicher deutlicher Anstieg des Bunkerverbrauchspreises und eine Cyberattacke auf die Informationstechnologie und -sicherheit zu den bedeutsamsten Risiken.

Nach Einschätzung des Vorstands von Hapag-Lloyd resultieren die wesentlichen Chancen aus einer positiven Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem stärkeren Anstieg der Transportmenge als erwartet sowie einer Absenkung des Bunkerverbrauchspreises.

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

Risiken werden gemäß der Nettobetrachtung ihrer finanziellen Auswirkung sowie Eintrittswahrscheinlichkeit, d. h. nach Einbeziehung der Wirkung von Bewältigungsmaßnahmen, intern definierten Risikoklassen zugeordnet. Die Einstufung von Chancen erfolgt anhand derselben Größenklassen zur Einschätzung der Konzernrisikolage in den internen Konzernrisikoberichten.

Die finanziellen Nettoauswirkungen auf Unternehmenszielgrößen, im Wesentlichen EBIT, im Geschäftsjahr 2022 sind wie folgt klassifiziert	Einstufung Risikoauswirkung	Einstufung Chancenauswirkung	Größenklassen finanzielle Auswirkung
	Tragbar	Niedrig	≤ 100 Mio. USD
Wesentlich	Mittel	> 100 Mio. USD ≤ 250 Mio. USD	
Kritisch	Hoch	> 250 Mio. USD	

Die Nettoeintrittswahrscheinlichkeiten der Risiken und Chancen bezogen auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegten Planungsannahmen für das Geschäftsjahr 2022 sind wie folgt klassifiziert	Einstufung Eintrittswahrscheinlichkeit	Größenklassen Eintrittswahrscheinlichkeit
	Gering	< 10 %
Niedrig	≥ 10 % ≤ 25 %	
Mittel	> 25 % ≤ 50 %	
Hoch	> 50 %	

Zudem wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiko- und Chancenlage mit der Einschätzung des Vorjahres verglichen.

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

## Wesentliche Risiken und Chancen

Risiken und Chancen	Risiken			Chancen		
	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2022 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2022 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankung der Transportmengen	Kritisch	Mittel	Gleich	Mittel	Gering	Geringer
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Kritisch	Niedrig	Gleich	Mittel	Mittel	Gleich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Kritisch	Mittel	Gleich	Mittel	Gering	Geringer
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Wesentlich	Mittel	Gleich	–	–	–
Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten	Tragbar	Mittel	Gleich	–	–	–

## Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

Die Entwicklung der Konjunktur der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch 2022 hoher Unsicherheit. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ sowie im „Prognosebericht“ dargestellt.

Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums und die sich daraus ergebende Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen nachhaltig negativ beeinflussen. Auch zu Jahresbeginn 2022 halten global negative Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft durch die COVID-19-Pandemie weiter an. Weltweit wiederholt auftretende Infektionsausbrüche und das Auftreten neuer Virusvarianten trüben weiterhin die konjunkturelle Erholung trotz des verhalten positiven Ausblicks aufgrund der Erfolge in der Impfstoffforschung und der fortschreitenden Impfanstrengungen. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der COVID-19-Pandemie sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Seabury sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2022 um 3,0% steigen. Sollten die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

### **Handelsströme und Veränderungen politischer Rahmenbedingungen**

Die Auslastung der Transport- und Containerkapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen geografischen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Nettoexporteuren und Regionen von Nettoimporteuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Ein zunehmendes Ungleichgewicht im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten weiter erhöhen und sich somit negativ auf die Ertragslage auswirken. Zudem können verschärfte Einfuhrbeschränkungen sowie die wiederkehrende Eskalation von Handelsstreitigkeiten zu einer zeitweisen Abschwächung und Verlagerung der asiatischen Im- und Exporte führen.

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme, wie Rohstoffknappheit und Versorgungsengpässe, beeinträchtigt werden. Dadurch können Unterbrechungen der Produktions- und Lieferketten bei Kunden oder Beeinträchtigungen der eigenen Liniendienste auftreten. Als weitere Folge solcher Störungen könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panamakanal, Suezkanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden. Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und zum Beispiel Import- sowie Devisenverkehrsbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt und somit auch mittelbar negative Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd.

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsum in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2022 unter anderem durch neue Wirtschafts- und Handelsabkommen zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren, was sich auf das Transportvolumen über die im Prognosebericht berücksichtigte Erwartung hinaus positiv auswirken könnte.

### **Branchen- und Unternehmensspezifische Risiken und Chancen**

#### **Schwankung von durchschnittlicher Frachtrate und Transportmenge**

Hinsichtlich der Entwicklung der Frachtraten und Transportmengen gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Zudem unterliegen Frachtraten und Transportmengen in der Containerschifffahrt traditionell starken saisonalen Schwankungen. Die Frachtratenentwicklung wird stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren und nachgefragten Transportkapazitäten bestimmt. Für die Abdeckung aller wichtigen Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes ist die Mitgliedschaft in einer Allianz für Hapag-Lloyd wichtig. Die Mitgliedschaft in der THE Alliance versetzt Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassendes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten, was mit der eigenen Flotte allein nicht darstellbar wäre. Hierdurch können Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten noch besser wahrgenommen werden. Die Entwicklung der Transportmengen ist stark von den wirtschaftlichen Aktivitäten in den Regionen, die die Fahrtgebiete verbinden, abhängig.

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

Neben einer mittelfristig weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten im Markt, unter anderem durch neu beauftragte Schiffsneubauten, und der derzeit außergewöhnlich positiven Entwicklung der Kapital- und Liquiditätsausstattung der führenden Containerlinienreedereien, kann auch der Markteintritt neuer branchenferner Akteure zu einem verschärften Preiswettbewerb in einzelnen Fahrtgebieten führen. Zudem unterliegen die konjunkturelle Entwicklung und somit mittelbar auch die Nachfragesituation einem hohen Maß an Unsicherheit durch die möglichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Sollten die Frachtraten oder Transportmengen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation von Hapag-Lloyd haben.

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

#### **Bunkerverbrauchspreisschwankung**

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerschiffsflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerverbrauchspreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffverkehrsbranche. Im Geschäftsjahr 2021 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 7,5% der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns.

Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Zu Jahresbeginn 2021 war ein stetiger Preisanstieg gegenüber dem Preisniveau vom Jahresende 2020 zu verzeichnen. Mit der zeitweisen Entspannung der pandemischen Lage und der weltweit starken Nachfrageentwicklung verstetigte sich der Preisanstieg im Jahresverlauf. Zum Jahresbeginn 2022 setzt sich der Anstieg der Bunkerpreise vom Jahresende 2021 weiter fort. Sollte dieser Trend weiter anhalten, dürfte dies die Treibstoffkosten deutlicher als in der Prognose angenommen ansteigen lassen. Sinkende Bunkerpreise würden einen gegenläufigen Effekt haben.

Zur Begrenzung der Auswirkung steigender Bunkerverbrauchspreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Teil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate mit dem sog. Marine-Fuel-Recovery-(MFR-)Mechanismus zu kompensieren. Der MFR-Mechanismus berücksichtigt, neben unterschiedlichen Parametern, auch Preisschwankungen durch eine optimierte Abdeckung von Aufwärts- und Abwärtsbewegungen der Marktpreise für Treibstoff. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch stark von der entsprechenden Marktsituation ab. Können die Kostenerhöhungen nicht oder nur teilweise an Kunden weitergegeben werden, führt dies zu einer Belastung des Ergebnisses. Grundsätzlich können Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Strategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert werden.

### **Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten**

In den vergangenen Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Mit dem weiteren Ausbau der Transport- und Containerkapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Zudem können Ungleichgewichte in den Handelsströmen in regionalen Engpässen der Verfügbarkeit von Schiffs- und Containerkapazitäten münden. Dies aber auch pandemiebedingte temporäre (Teil-) Schließungen von Containerterminals können in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe sowie zu höheren Lagerkosten führen. Können diese Kostensteigerungen für längere Verweildauern von Containern nicht vollständig an Kunden weitergegeben und die Verzögerungen in den Transportketten nicht reduziert werden, führt dies zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis und auf die Transportmengen.

Arbeitskämpfe in den Häfen können ebenfalls die Einhaltung von Fahrplänen erschweren und möglicherweise erhebliche zusätzliche Kosten verursachen mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd. Dies könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage von Hapag-Lloyd führen.

Aufgrund der andauernd außergewöhnlich hohen Nachfrage und des Inflationsdrucks besteht ein weiteres Risiko in Preissteigerungen der Gebühren für Terminaldienstleistungen sowie der Reduzierung der inbegriffenen Verweildauer für Container. Die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als hoch eingestuft.

### **Informationstechnologie und -sicherheit**

Für Hapag-Lloyd sind Informations- und Kommunikationstechnologien unerlässlich für die Abwicklung, Steuerung und Dokumentation sowie Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse weltweit. Die Verfügbarkeit der IT-Systeme sichert die kontinuierliche Verarbeitung von Daten, um die effiziente Steuerung von Geschäftsprozessen und Kosten zu gewährleisten.

Ein Ausfall von IT-Systemen beispielsweise durch fehlerhafte Hard- und Softwarekomponenten oder auch durch Cyberangriffe könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten durch Betriebsunterbrechungen zur Folge haben. Um diese Risiken zu mindern, sind die IT-Systeme mehrfach gesichert. Um Informationssicherheitsrisiken zu begegnen, verfügt Hapag-Lloyd zudem über die Zertifizierung gemäß ISO 27001 sowie ISO 27701 und ein entsprechendes Informationssicherheitsmanagementsystem. Unter Berücksichtigung dieser und weiterer Bewältigungsmaßnahmen wird der negative Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage sowohl durch einen Cyberangriff als auch durch eine ungeplante, eingeschränkte Verfügbarkeit zentraler IT-Systeme als wesentlich und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Ereignisse als mittel eingestuft.

### **Schwankung von Charraten**

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerlinienreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer üblicherweise auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung hinsichtlich Schiffskapazitäten – 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.

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

Es ist nicht auszuschließen, dass die Charterraten in Zukunft trotz des bereits hohen Niveaus weiter steigen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten auch Chancen ergeben. Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen. Dies könnte sich positiv auf die Ergebnissituation von Hapag-Lloyd auswirken.

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

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

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

#### **Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts**

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

## **Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen**

### **Management der finanzwirtschaftlichen Risiken**

Hapag-Lloyd ist mit seinen geschäftlichen Aktivitäten weltweit vertreten. Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist Hapag-Lloyd im Wesentlichen Währungsrisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen bedeutenden Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten. Weitere Informationen zur Finanzlage des Konzerns sowie zum Management finanzwirtschaftlicher Risiken finden sich im Wirtschaftsbericht.

### **Wechselkursschwankungen in Bezug auf den US-Dollar**

In der internationalen Containerschifffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charraten sowie Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben dem Risiko von Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden.

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

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

### **Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten**

Das Finanzmanagement erfolgt bei Hapag-Lloyd zentral und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Zudem werden typischerweise in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sog. Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (i.d.R. halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat i.d.R. zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat. Sollte dies nicht möglich sein, könnte sich die Unterschreitung der Quoten negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller Gebrauchtmärktepreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinauzierungen des Unternehmens. Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Die Einhaltung der betreffenden Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen wird regelmäßig überwacht. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Klauseln könnte sich negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos im Prognosezeitraum wird als sehr gering eingestuft



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

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

Sollte ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2021 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

#### **Risiken aus Beteiligungen**

Hapag-Lloyd besitzt eine 25,1%ige Beteiligung an der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (CTA). Die CTA betreibt das Containerterminal Altenwerder im Hamburger Hafen. Die Ertragslage und damit auch die Ausschüttung von Dividenden sowie der Beteiligungswert der CTA sind abhängig von der Nachfrage nach Terminaldienstleistungen. Ein Rückgang des Containerumschlags hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage der CTA und somit mittelbar auch auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd und könnte den Beteiligungsbuchwert der CTA negativ beeinflussen.

#### **Kreditausfallrisiken**

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken, die Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Kreditrisiken zum Bilanzstichtag wird auf Anmerkung (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen.

Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern, die über eine einwandfreie Bonität verfügen, sind keine Ausfallrisiken zu erwarten. Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko mittels interner Bankenlimits gesteuert und laufend überwacht, um im Bedarfsfall die Risikoposition durch eine Limitanpassung zu begrenzen.

### **Zinssatzschwankungen**

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

### **Rechtliche Risiken und Chancen**

#### **Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen**

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

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

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

Vor dem Hintergrund der derzeit außerordentlichen Marktbedingungen in der Containerschiffahrt von deren Auswirkungen auf globale Lieferketten könnten regulatorische Maßnahmen zur Förderung von Transparenz und zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen ergriffen werden insbesondere im Hinblick auf die Weitergabe der gestiegenen Stand- und Lagergelder. Ein finanzielles Risiko in Folge von Untersuchungen potenzieller Wettbewerbsverstöße besteht unter anderem in Kosten für Rechtsstreitigkeiten, der Anordnung von Bußgeldern sowie möglichen rückwirkenden Forderungsansprüchen von Kunden.

Im Zeitalter der Digitalisierung sind Datenschutz und Datensicherheit entscheidende Faktoren für das Vertrauensverhältnis zwischen Kunden und Unternehmen. Infolge der Inkraftsetzung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) verstetigt sich weltweit die Entwicklung hin zu anspruchsvolleren Datenschutzvorschriften und empfindlicheren Strafen, insbesondere im asiatischen Raum und in Lateinamerika. Neben der klassischen datenschutzrechtlichen Regulierung streben einige Staaten und multinationale Organisationen auch eine stärkere Normierung von IT-Sicherheit und Regulierung von Datensouveränität an.

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

**Klima- und Umweltschutzbestimmungen und Dekarbonisierung**

Die Erreichung des 1,5-Grad-Ziels des Pariser Klimaschutzabkommens ist mit großen Forschungs- aber auch Investitionsanstrengungen verbunden. Die maritime Industrie hat in den vergangenen Jahren in den Klima- und Umweltschutz investiert und wird solche Aktivitäten zukünftig verstärken. Für die Gewährleistung weitestgehend einheitlicher und zielgerichteter Instrumente sind Verschärfungen bestehender Regulierungen sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen durch die International Maritime Organization (IMO) und supranationale Institutionen zu erwarten.

Im Geschäftsjahr 2021 hat Hapag-Lloyd eine erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, deren wesentlichen Schwerpunkt die Reduzierung von Treibhausgasen bildet mit dem Ziel einer klimaneutralen Flotte bis 2045. Eine Verschärfung der bestehenden gesetzlichen Anforderungen oder des regulatorischen Zeitrahmens zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, könnte Transitionsrisiken unter anderem in Form höherer Kosten und eines gesteigerten Investitionsbedarfs für technologische Neuerungen nach sich ziehen und sich somit negativ auf die Erreichung der mittel- und langfristigen Zielstellungen auswirken.

**Risiken in Verbindung mit Rechtsstreitigkeiten sowie Steuer- und Zollbestimmungen**

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall höhere Aufwendungen und somit negative Auswirkungen auf die Ertragslage zur Folge haben, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

Weiterhin unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden sie durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

**GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN**

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2021, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand von Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2022 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2022 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, überlasteten Transportinfrastrukturen und volatilen Brennstoffpreisen, was zu einem wiederkehrenden Druck auf die Frachtraten und die Einhaltung der Fahrpläne und somit auf das Transportvolumen führen könnte damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist positiv und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen. Dieser Jahresausblick unterliegt einem besonderen Maß an Unsicherheit vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation in der Ukraine und deren Folgewirkungen sowie durch die weiterhin nicht abschließend abschätzbaren Auswirkungen der andauernden COVID-19-Pandemie auf eine nachhaltige Erholung der Wirtschaftsentwicklung und somit auch auf die Entwicklung des Containertransportvolumens.

### **Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems**

#### **Konzeption und Zielsetzung**

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

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

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

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

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

Einzelne Sachverhalte werden unter Einbindung externer Expertise und Gutachten, wie zum Beispiel Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, bilanziell abgebildet. Der Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den zentralen Fachbereich Accounting überwacht. Die Bilanzierung wird unternehmensweit durch geeignete und marktübliche Buchhaltungssysteme in der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften unterstützt. Zur Konzernabschluss-erstellung übermitteln die Tochtergesellschaften Konzernberichtspakete. Diese werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP Financial Consolidations (FC) zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden die notwendigen Konsolidierungsschritte vom zentralen Fachbereich Accounting durchgeführt.

#### **Grundsätzliche Kontrollaktivitäten**

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

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

Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vier-Augen-Prinzip mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung implementiert. Beispielsweise werden Buchungen nach den internen Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Berechtigungskonzepte sicherstellen, dass der Zugriff auf die Buchungssysteme nur befugten Mitarbeitenden ermöglicht wird. Außerdem werden zum Beispiel Änderungs- und Ausnahmeberichte als nachgelagerte Kontrollen für bestimmte Bereiche überprüft.

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch die Konzernrevision wahrgenommen. Die Konzernrevision berichtet an den Finanzvorstand der Hapag-Lloyd AG und verfügt zur Wahrnehmung ihrer internen Prüfungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte. Die Prüfungsthemen der Konzernrevision werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz systematisch ausgewählt und umfassen regelmäßig rechnungslegungsrelevante Prozesse und Kontrollen. Für 2021 erfolgte erneut ein externes Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR).

#### **IKS-Nachweisprozess**

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

## ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG (HGB)

### ALLGEMEINE GRUNDLAGEN/VORBEMERKUNGEN

Der Hapag-Lloyd Konzern wird ganz wesentlich durch die Aktivitäten der Muttergesellschaft Hapag-Lloyd AG, mit Sitz in Hamburg, bestimmt. Die Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG sind überwiegend als Agenturen im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG tätig.

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

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

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

Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Sales und Operations tätigen Zweigniederlassungen: Hapag-Lloyd Rotterdam (Rotterdam, Niederlande), Hapag-Lloyd Antwerpen (Antwerpen, Belgien), Hapag-Lloyd Denmark (Holte, Dänemark) und Hapag-Lloyd Polen (Danzig, Polen).

Zum 31. Dezember 2021 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 245 Containerschiffen, davon 76 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 228 Schiffe, davon 71 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 3.848 Mitarbeitende (Vorjahr: 3.672 Mitarbeitende).

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2021 gemessen an der Prognose

Im zusammengefassten Lagebericht 2020 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2021 ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung deutlich über dem Vorjahresniveau prognostiziert. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von 8.503,7 Mio. EUR in 2021 fiel das Ergebnis signifikant höher aus als im Vorjahr mit 1.198,1 Mio. EUR und lag deutlich über den ursprünglichen Erwartungen des Vorstands. Die Ergebnisverbesserung ist insbesondere auf die stark gestiegenen Frachtraten bei einem Transportvolumen auf Vorjahresniveau und deutlich gestiegenem Bunkerverbrauchspreis zurückzuführen. Die wesentlichen Gründe für diese Entwicklungen sind sowohl im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts des Konzerns als auch in der nachfolgenden Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG ausführlich beschrieben.

### Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Hapag-Lloyd AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben. Die Integration der im aktuellen Geschäftsjahr erworbenen niederländischen Schifffahrtsgesellschaft NileDutch hatte keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, sodass die Vergleichbarkeit der beiden Geschäftsjahre diesbezüglich nicht beeinträchtigt ist.

### Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2021 war geprägt von einer anhaltend starken Nachfrage nach Containertransporten sowie Unterbrechungen der globalen Transportketten als Folge der COVID-19-Pandemie. Die daraus resultierenden Engpässe bei den Transportkapazitäten führten im Vergleich zum Vorjahr zu einem starken Anstieg der Frachtraten, der die Belastung des Ergebnisses durch zusätzliche Kosten aus der Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastrukturen sowie den deutlich gestiegenen Bunkerverbrauchspreis mehr als kompensierte. Die im Geschäftsjahr 2021 von der Hapag-Lloyd AG erreichte Transportmenge lag auf Vorjahresniveau. Gleichzeitig ergaben sich ebenfalls positive Ergebniseffekte aus der stärkeren Notierung des USD/EUR-Kurses mit 1,13 USD/EUR zum Stichtag 31. Dezember 2021 (Vorjahr: 1,23 USD/EUR). Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag mit 1,18 USD/EUR um 4 Cent über dem USD/EUR-Kurs des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1,14 USD/EUR). Diese Entwicklungen ließen das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 7.305,6 Mio. EUR auf 8.503,7 Mio. EUR steigen. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss in Höhe von 8.959,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.008,6 Mio. EUR).

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Umsatzerlöse	21.710,6	12.588,8
Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	68,1	55,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	6,4	8,9
Sonstige betriebliche Erträge	1.592,2	1.328,3
Transportaufwendungen	-11.653,0	-10.156,0
Personalaufwendungen	-369,3	-298,1
Abschreibungen	-546,0	-476,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.305,4	-1.853,5
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>8.503,7</b>	<b>1.198,1</b>
Finanzergebnis	540,2	-129,1
davon Zinsergebnis	-48,9	-136,8
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-19,3	-8,4
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>9.024,6</b>	<b>1.060,6</b>
Sonstige Steuern	-65,0	-52,0
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>8.959,6</b>	<b>1.008,6</b>
Gewinnvortrag	631,8	238,4
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>9.591,4</b>	<b>1.247,0</b>
<b>EBIT</b>	<b>9.024,5</b>	<b>1.150,6</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>41,6</b>	<b>9,1</b>
<b>EBITDA</b>	<b>9.570,5</b>	<b>1.626,9</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>44,1</b>	<b>12,9</b>

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2021 um rd. 72 % auf 21.710,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.588,8 Mio. EUR) gestiegen. Ursächlich hierfür war die aufgrund der ungebrochen hohen Nachfrage stark gestiegene durchschnittliche Frachtrate bei einem Transportvolumen auf Vorjahresniveau. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 11.767 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.729 TTEU), was einem Anstieg um 38 TTEU oder 0,3 % entspricht. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2021 betrug 2.006 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.111 USD/TEU) und ist damit um 895 USD/TEU oder rd. 81 % gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im aktuellen Berichtsjahr von 1.328,3 Mio. EUR auf 1.592,2 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zur Vorjahresperiode gestiegenen Wechselkursgewinne in Höhe von 1.383,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.199,4 Mio. EUR), die vor allem aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsposten infolge der USD/EUR-Kursentwicklung resultierten.

Im Geschäftsjahr 2021 erhöhten sich die Transportaufwendungen um 1.497,0 Mio. EUR auf 11.653,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.156,0 Mio. EUR), was einem prozentualen Anstieg von rd. 15 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des gestiegenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises um 296,8 Mio. EUR auf 1.703,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.406,7 Mio. EUR) erhöht. Der Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 1.200,2 Mio. EUR auf 9.949,5 Mio. EUR resultierte insbesondere aus dem höheren Anteil an Stand- und Lagergeldern für Container aufgrund der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur sowie lokal bestehenden COVID-19-Restriktionen. Gestiegene Chartermieten für Schiffe trugen ebenfalls zum Anstieg bei.



Die Personalaufwendungen lagen mit 369,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 298,1 Mio. EUR) um rd. 24% über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode, was auf eine strukturelle Anpassung des Bonussystems für Mitarbeitende sowie auf eine Erhöhung der Mitarbeiterzahlen der Hapag-Lloyd AG und den damit verbundenen Anstieg der Löhne und Gehälter zurückzuführen ist. Zum 31. Dezember 2021 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.848 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 3.672 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote gemessen an den Umsatzerlösen hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 von 2,4% auf 1,7% reduziert.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 546,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 476,3 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch im Laufe des Geschäftsjahres getätigte Investitionen in Container sowie Schiffe. Außerdem führte die im aktuellen Geschäftsjahr erfasste Verlängerung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer der Container von 13 auf 15 Jahre zu einer Reduzierung der planmäßigen Abschreibungen in 2021 um 28,0 Mio. EUR sowie die Verkürzung der Nutzungsdauer für ausgewählte Containerschiffe zu einer Erhöhung der planmäßigen Abschreibungen in 2021 um 40,3 Mio. EUR. Die individuelle Neubestimmung und damit Verkürzung der geschätzten Restnutzungsdauern um ein bis fünf Jahre für ausgewählte Schiffe erfolgte nach Würdigung der Auswirkung neuer Umweltregularien auf die Wirtschaftlichkeit und Effizienz einzelner hiervon besonders betroffener älterer Schiffe.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 451,9 Mio. EUR auf 2.305,4 Mio. EUR resultierte insbesondere aus gestiegenen Wechselkursverlusten, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 1.290,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 998,0 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von Fremdwährungsbeträgen gegen verbundene Unternehmen. Im Saldo führten die wechselkursbedingten sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einer Ergebnisverbesserung von 93,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 201,4 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 8.503,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.198,1 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Zu- und Abschreibungen auf Finanzanlagen, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 9.024,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.150,6 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 9.389,8 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis etwas niedriger. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern sowie unterschiedliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach IFRS und HGB. Gegenläufig wirkten die im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG enthaltenen Beteiligungserträge aus Dividendenausschüttungen, die im Geschäftsjahr 2021 um 431,1 Mio. EUR auf 511,5 Mio. EUR angestiegen sind. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 9.570,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.626,9 Mio. EUR) deutlich unter dem Niveau des Konzerns mit 10.852,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.700,4 Mio. EUR). Neben den oben genannten Ursachen verstärkt seit dem Geschäftsjahr 2019 die Abbildung der Leasingverhältnisse nach IFRS 16 diesen Unterschied zwischen Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG und Konzernabschluss, da im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG die Leasingaufwendungen weiterhin vollständig in den Transportaufwendungen enthalten sind.

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2021 um 669,3 Mio. EUR auf 540,2 Mio. EUR verbessert (Vorjahreszeitraum: –129,1 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen ein Anstieg der Erträge aus Beteiligungen um 431,1 Mio. EUR auf 511,5 Mio. EUR, Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 70,2 Mio. EUR in 2021 sowie im Vorjahr getätigte Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 80,2 Mio. EUR. Weiterhin reduzierten sich die Zinsaufwendungen für Anleihen, Bankdarlehen sowie Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 50,7 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2021 ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 8.959,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.008,6 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines nach Ausschüttung von 615,2 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 631,8 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 9.591,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.247,0 Mio. EUR) aus.

## Finanz- und Vermögenslage

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020 <sup>1</sup>
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen	9.050,5	8.006,9
davon Sachanlagen	6.068,4	5.233,6
Umlaufvermögen	11.931,6	2.585,2
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	7.460,0	554,2
Rechnungsabgrenzungsposten	21,7	12,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>21.003,8</b>	<b>10.604,4</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	12.265,1	3.920,7
Rückstellungen	1.491,3	1.052,8
Finanzverbindlichkeiten	825,0	957,0
davon kurzfristig	117,9	125,1
Übrige Verbindlichkeiten	6.417,9	4.671,4
davon kurzfristig	4.937,8	2.642,9
Rechnungsabgrenzungsposten	4,5	2,5
<b>Bilanzsumme</b>	<b>21.003,8</b>	<b>10.604,4</b>
Nettofinanzposition (liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	6.635,0	–402,8
Eigenkapitalquote (%)	58,4	37,0

<sup>1</sup> Die Ausübung des Wahlrechts für den Ausweis der erhaltenen Anzahlungen wurde geändert. Die bisher offen von den Vorräten abgesetzten erhaltenen Anzahlungen aus nicht beendeten Reisen wurden im Geschäftsjahr 2021 als Verbindlichkeit ausgewiesen, um einen negativen Wert für den Posten Vorräte zu vermeiden. Der Ausweis der entsprechenden Vorjahreswerte wurde ebenfalls angepasst und führte im Vorjahr zur Erhöhung des Umlaufvermögens sowie Erhöhung der übrigen Verbindlichkeiten um 256,7 Mio. EUR.

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 10.399,4 Mio. EUR von 10.604,4 Mio. EUR auf 21.003,8 Mio. EUR zum 31. Dezember 2021. Das Anlagevermögen erhöhte sich um 1.043,6 Mio. EUR auf 9.050,5 Mio. EUR sowie das Umlaufvermögen um 9.346,4 Mio. EUR auf 11.931,6 Mio. EUR.

Innerhalb des Anlagevermögens sind die immateriellen Vermögensgegenstände von 983,7 Mio. EUR auf 946,8 Mio. EUR gesunken, was im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen der Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 72,2 Mio. EUR resultierte. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 834,8 Mio. EUR auf 6.068,4 Mio. EUR. Darin enthalten sind Investitionen in Höhe von 1.308,6 Mio. EUR, die hauptsächlich Investitionen in Container in Höhe von 869,2 Mio. EUR sowie in Seeschiffe in Höhe von 147,2 Mio. EUR betrafen. Gegenläufig wirkten sich insbesondere planmäßige Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 467,3 Mio. EUR aus. Der Anstieg des Finanzanlagevermögens in Höhe von 245,8 Mio. EUR betraf insbesondere mit 118,9 Mio. EUR den Erwerb der Beteiligung an der Schifffahrtsgesellschaft Nile Dutch Investments B.V. sowie mit 49,3 Mio. EUR drei Beteiligungen an Schiffsbaugesellschaften. Zusätzlich wurden im Geschäftsjahr 2021 Zuschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 70,2 Mio. EUR aufgrund gestiegener Ertragsaussichten bei zwei Tochtergesellschaften vorgenommen.

Die Veränderung des Umlaufvermögens resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 2.226,4 Mio. EUR auf 3.885,5 Mio. EUR sowie bedingt durch einen positiven operativen Cashflow, aus einem starken Anstieg der flüssigen Mittel um 6.905,8 Mio. EUR auf 7.460,0 Mio. EUR. In den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen waren neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.242,2 Mio. EUR (Vorjahr: 580,6 Mio. EUR) im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 2.454,5 Mio. EUR (Vorjahr: 919,9 Mio. EUR) enthalten. Ursächlich für den Anstieg der Forderungen im Verbundbereich war insbesondere die Erhöhung des Gesellschafterdarlehens an die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Special Finance im Zusammenhang mit einem Programm zur Verbriefung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Entwicklung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen war geprägt durch die gestiegenen Frachtraten und eine entsprechend höhere Fakturierung von Leistungen.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2021 über ein Eigenkapital in Höhe von 12.265,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3.920,7 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte aus dem signifikant angestiegenen Jahresüberschuss in Höhe von 8.959,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.008,6 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung einer Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 615,2 Mio. EUR und eines verbleibenden Gewinnvortrags von 631,8 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2021 ein Bilanzgewinn von 9.591,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.247,0 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2021 rd. 58 % (Vorjahr: rd. 37 %).

Die Rückstellungen sind im Berichtszeitraum von 1.052,8 Mio. EUR auf 1.491,3 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten sind Erhöhungen für Rückstellungen für ausstehende Rechnungen von 288,0 Mio. EUR, für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken in Höhe von 36,5 Mio. EUR sowie Rückstellungen für Personalkosten von 36,0 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 825,0 Mio. EUR (Vorjahr: 957,0 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der Rückgang der Finanzverbindlichkeiten resultierte aus Regel- und Sondertilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 573,8 Mio. EUR. Darin enthalten ist die vorzeitige Teilrückführung einer in 2017 begebenen Euro-Anleihe mit 300,0 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten Aufnahmen von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 420,4 Mio. EUR inklusive der Begebung einer Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage des Konzerns vorgenommen. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in US-Dollar notierten Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten um 27,8 Mio. EUR (Vorjahr: Verminderung um 78,3 Mio. EUR).

Die übrigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 4.671,4 Mio. EUR auf 6.417,9 Mio. EUR und umfassten im Wesentlichen übrige Darlehen und sonstige Finanzschulden in Höhe von 1.633,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.821,6 Mio. EUR), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 2.425,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.392,4 Mio. EUR), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.419,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.115,3 Mio. EUR) sowie erhaltene Anzahlungen auf nicht beendete Schiffsreisen in Höhe von 839,1 Mio. EUR (Vorjahr: 256,7 Mio. EUR). Die Ausübung des Wahlrechts für den Ausweis der erhaltenen Anzahlungen für nicht beendete Reisen wurde im Geschäftsjahr geändert. Die bisher offen von den Vorräten abgesetzten erhaltenen Anzahlungen wurden im Geschäftsjahr 2021 als Verbindlichkeit ausgewiesen, um einen negativen Wert für den Posten Vorräte zu vermeiden. Der Ausweis der entsprechenden Vorjahreswerte wurde ebenfalls angepasst und führte im Vorjahr zur Erhöhung des Umlaufvermögens sowie Erhöhung der übrigen Verbindlichkeiten um 256,7 Mio. EUR. Der Anstieg der Verbindlichkeiten im Verbundbereich resultierte in Höhe von 1.009,1 Mio. EUR aus der Erhöhung der Verbindlichkeit gegenüber der Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Special Finance im Zusammenhang mit einem Programm zur Verbriefung von Forderungen.

Zu weiteren Angaben, insbesondere zu Art und Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten, verweisen wir auf Anmerkung (10) Verbindlichkeiten im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG.

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

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und bilaterale sowie syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2021 insgesamt 7.976,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.030,7 Mio. EUR).

Für die Hapag-Lloyd AG bestehen Transaktionsrisiken insbesondere aus in US-Dollar denominierten Finanzschulden.

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

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

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

### **PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Der Ausblick für den Hapag-Lloyd Konzern spiegelt aufgrund der Verflechtungen zwischen der Hapag-Lloyd AG und ihren Tochtergesellschaften sowie aufgrund des Gewichts der Hapag-Lloyd AG im Konzern größtenteils auch die Erwartungen für die Hapag-Lloyd AG wider. Daher gelten die im Prognose-, Risiko- und Chancenbericht dargestellten Ausführungen zur Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich auch für die Hapag-Lloyd AG. Im Wesentlichen unterscheiden sich die Einflussfaktoren auf das operative Ergebnis der Hapag-Lloyd AG sowie des Konzerns durch die anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften (IFRS und HGB) sowie die unterschiedlichen Funktionalwährungen (Euro und US-Dollar).

Aufgrund der Entwicklung des operativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung zum Bilanzstichtag im Jahr 2021 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD/EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 von einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit auf dem Vorjahresniveau ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2022 zu sehen.

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

- Die Hapag-Lloyd AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken und Chancen ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Daraus resultierende negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG wird als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.
- Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars – insbesondere für die Bewertungseffekte aus den in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres wesentliches Risiko dar. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig und die Auswirkungen solcher Risiken auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als tragbar eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum EUR ergibt sich dagegen eine Chance.
- Ein nachhaltiger Verlust von Kundengruppen, die durch die Übernahme des Kundenstamms von CP Ships Limited, CSAV und UASC erworben wurden, sowie eine nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage der als Finanzbeteiligung gehaltenen Gesellschaften, könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG bzw. zu einer Wertminderung der Beteiligungsbuchwerte führen. Die damit verbundene negative Auswirkung auf die Ertragslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken als sehr gering eingestuft.

Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel „Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems“ im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

### **BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN**

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

# SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

## ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

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

#### 1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stimmrechte (entsprechend 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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

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

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

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

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

#### **4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten**

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Im Rahmen der von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibung mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HanseMercur Krankenversicherung AG, die HanseMercur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC oder der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.
- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und den festen Finanzierungszusagen im Zusammenhang mit den Neubauten mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 4.334 Mio. EUR (rd. 4.905 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht beziehungsweise ein Anspruch auf vollständige Pflichtsondertilgung im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 517 Mio. EUR (rd. 585 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den Schlüsselaktionären<sup>1</sup> und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär<sup>2</sup> einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des § 2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären<sup>3</sup> zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

<sup>1</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

<sup>2</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier zusätzlich zu den Schlüsselaktionären Bezug auf die TUI AG genommen.

<sup>3</sup> In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

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

### ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH DEN §§ 289F ABS. 1 UND 315D HGB SOWIE ENTSPRECHENSERKLÄRUNG NACH § 161 AKTG

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach den §§ 289f Abs. 1 Satz 2 und 315d HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG sind im Geschäftsbericht 2021 der Gesellschaft enthalten. Beide Erklärungen sind zudem auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> veröffentlicht und dauerhaft zugänglich und sind nicht Bestandteil des Lageberichts.

### NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE UMSETZUNGSGESETZ

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

Der gesonderte nicht-finanzielle Konzernbericht gemäß § 315 b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichtes auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/sustainability-report.html#tabnav> und ist nicht Bestandteil des Lageberichts.

Hamburg, den 28. Februar 2022

#### Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt