

Geschäfts- bericht 2021



KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2020	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen				
Schiffe insgesamt ¹		253	237	16
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	1.769	1.719	50
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	3.058	2.704	354
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD / TEU	2.003	1.115	889
Transportmenge	TTEU	11.872	11.838	34
Umsatzerlöse	Mio. EUR	22.274	12.772	9.501
EBITDA	Mio. EUR	10.853	2.700	8.152
EBIT	Mio. EUR	9.390	1.315	8.075
Konzernergebnis	Mio. EUR	9.085	935	8.150
Ergebnis je Aktie	EUR	51,63	5,27	46,36
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	10.410	2.898	7.512
Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	48,7	21,1	27,6 ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	42,2	10,3	31,9 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	70,0	10,6	59,4 ppt
Bilanzkennzahlen ¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	26.715	15.184	11.530
Eigenkapital	Mio. EUR	16.162	6.723	9.439
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	60,5	44,3	16,2 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.552	8.462	2.091
Finanzkennzahlen ¹				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.497	5.136	361
Liquide Mittel	Mio. EUR	7.723	681	7.042

¹ Stichtagswerte zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres.

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

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

Der vorliegende Bericht wurde am 10. März 2022 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2021

- Das Geschäftsjahr 2021 war von deutlich gestiegenen Frachtraten sowie von operativen Herausforderungen geprägt.
- Die weltweit hohe Nachfrage nach Konsumgütern führte in Verbindung mit regionalen COVID-19-Restriktionen zu einer nachhaltigen Störung der globalen Lieferketten, die sich spürbar in verlängerten Umlaufzeiten für Schiffe und Container niederschlug.
- Infolgedessen lag die Transportmenge mit 11.872 TTEU im Geschäftsjahr 2021 trotz hoher Nachfrage nur geringfügig über dem Vorjahresniveau (11.838 TTEU).
- Gleichzeitig führte die angespannte Transportsituation zu deutlich steigenden Frachtraten.
- Die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd stieg 2021 um 79,7 % auf 2.003 USD/TEU (Vorjahr: 1.115 USD/TEU).
- Folglich erhöhten sich die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2021 um 74,4 % auf 22,3 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,8 Mrd. EUR).
- Die Transportkosten stiegen aufgrund der Störung der Lieferketten sowie höherer Bunkerpreise um 12,9 % auf 10,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 9,1 Mrd. EUR).
- Aufgrund der stark angestiegenen Umsatzerlöse lag das EBITDA mit 10,9 Mrd. EUR deutlich über dem Vorjahreswert von 2,7 Mrd. EUR. Die EBITDA-Marge verbesserte sich um 27,6 %-Punkte auf 48,7 % (Vorjahreswert: 21,1 %).
- Das EBIT stieg ebenfalls deutlich an auf 9,4 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,3 Mrd. EUR).
- Das deutlich verbesserte operative Ergebnis resultierte in einem sprunghaften Anstieg des Ergebnisses je Aktie auf 51,63 EUR (Vorjahreswert: 5,27 EUR).
- Die Nettoverschuldung konnte im Geschäftsjahr 2021 vollständig abgebaut werden. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 verfügte Hapag-Lloyd über eine Nettoliquidität von 2,2 Mrd. EUR (Vorjahr: Nettoverschuldung von 4,5 Mrd. EUR).
- Die Liquiditätsreserve bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien stieg auf 8,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR).
- Aufgrund des starken Ergebnisanstiegs und der sehr guten Bilanzkennziffern schlägt der Vorstand der Hauptversammlung eine Anhebung der Dividende für das Geschäftsjahr 2021 auf 35,00 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 3,50 EUR je Aktie).
- Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG erwartet 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 bzw. 10,7 bis 12,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 10,9 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 10 bis 12 Mrd. USD bzw. 8,9 bis 10,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 9,4 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts der andauernden COVID-19-Pandemie sowie der derzeitigen Situation in der Ukraine ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Inhalt

01

INTERVIEW

SEITE 4

02

OPERATIONS

SEITE 8

03

STRATEGIE

SEITE 12

04

**NACHHALTIG
HANDELN**

SEITE 24

05

KENNZAHLEN

SEITE 28



4	PREPARE FOR TOMORROW
32	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
44	ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG
65	ZIELE, WERTE UND STRATEGIE
70	ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
140	KONZERNABSCHLUSS
252	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
253	BESTÄTIGUNGSVERMERK
262	FINANZKALENDER
263	IMPRESSUM



Unseren Online-Bericht finden Sie hier:
<https://hlag-2021.corporate-report.net>

01 INTERVIEW

„PREPARE FOR
TOMORROW“

**SCHÄRFUNG UNSERER
STRATEGY 2023**



Heiko Hoffmann, Leiter Investor Relations, im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG zur Geschäftsentwicklung des Jahres 2021.

Heiko Hoffmann: Herr Habben Jansen, wie blicken Sie auf das abgeschlossene Geschäftsjahr 2021?

Rolf Habben Jansen: Der Jahresverlauf war insbesondere durch die starke Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum bestimmt. Infolgedessen haben wir signifikant höhere Spotraten am Markt gesehen und ein im Vorjahresvergleich starkes Ergebnis erzielt. In dieser Hinsicht war es ein sehr erfolgreiches Jahr für uns und auch ganz besonders für unsere Aktionärinnen und Aktionäre. Gleichzeitig haben wir jedoch einen deutlichen Anstieg der Transportaufwendungen aufgrund der erheblichen Engpässe in den globalen Lieferketten zu verzeichnen. Letztere sind eine enorme Herausforderung für alle Marktteilnehmer und haben leider auch vielen unserer Kunden das Leben schwer gemacht.

Welche Maßnahmen haben Sie diesen Engpässen entgegensetzen können?

Wir haben zu Beginn der Coronavirus-Pandemie Maßnahmen etabliert und an diesen festgehalten. Wir haben Kapazitäten in stark nachgefragte Fahrtgebiete verlagert, unser Servicenetz weiter optimiert und Schiffe umgeleitet, um überlastete Häfen zu umfahren. Wir haben gebrauchte Tonnage gekauft, zusätzliche Schiffe eingekauft und Extra Loader eingesetzt. Darüber hinaus haben wir in neue Schiffe investiert, sodass unser Orderbuch nunmehr 22 Einheiten mit einer Kapazität von insgesamt rund 400.000 TEU umfasst. Zudem haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr rund 300.000 TEU an neuer Containerkapazität gekauft oder geleast und die Reparatur und Wartung älterer Container intensiviert. Weiterhin haben wir Personal und IT-Kapazitäten aufgestockt, die Digitalisierung vorangetrieben und für unsere Kunden neue Produkte wie etwa Quick Quotes Spot entwickelt, mit dem sie mehr Planungssicherheit erhalten. Wir konnten die Anzahl der Buchungen über unseren Web Channel gegenüber dem Vorjahr insgesamt deutlich steigern. So wurde etwa jeder vierte Container bereits online gebucht. Den größten Beitrag haben aber ganz sicher unsere 14.100 weltweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geleistet, ohne die das alles nicht möglich gewesen wäre und die alles gegeben haben, um die Lieferketten unserer Kunden intakt zu halten.

Inwieweit hat sich das außergewöhnliche Marktumfeld auf Ihre Strategie ausgewirkt?

Wir haben das Marktumfeld als Anlass genommen, unsere Strategy 2023 nachzuschärfen. Denn auch wenn wir seit dem Start unserer Strategie im Jahr 2018 gut vorangekommen sind und all unsere finanziellen Ziele früher als erwartet erreicht haben, so möchten wir gut vorbereitet sein, wenn die Märkte sich wieder normalisieren. Zudem müssen wir uns beim Thema Qualität weiter verbessern, denn viele



Rolf Habben Jansen

Kunden haben aufgrund der Engpässe in den Lieferketten im letzten Jahr nicht den Service bekommen, den sie von uns kennen und zurecht erwarten. Darüber hinaus werden Nachhaltigkeitsaspekte immer wichtiger und die Schifffahrt muss ihren Beitrag leisten, die Ziele des globalen Klimaschutzabkommens von Paris so schnell wie möglich zu erreichen. Dies ist zugleich ein wesentlicher Baustein unserer erweiterten Nachhaltigkeitsstrategie, die wir im November letzten Jahres vorgestellt haben. In Konsequenz haben wir unsere Strategy 2023 noch stärker auf Qualität und Nachhaltigkeit ausgerichtet.

Mit welchen konkreten Maßnahmen ist das verbunden?

Unter dem Motto „Prepare For Tomorrow“ werden wir in den nächsten zwei Jahren interne Komplexitäten reduzieren und dadurch das Kundenerlebnis verbessern, zum Beispiel indem wir unser Netzwerk straffen, unsere Flotte optimieren und unsere Transshipments in ausgewählten Hubs konsolidieren. Zweitens werden wir unseren Anspruch, die Nummer eins für Qualität zu sein, konsequent weiter umsetzen und dabei noch digitaler werden und weiter in attraktiven Nischen und Regionen wachsen, denn wir möchten unseren weltweiten Marktanteil von 10 Prozent (ohne Intra-Asien) halten. Drittens werden wir verstärkt in unser Team, nachhaltige Vermögenswerte und unsere langfristige Wettbewerbsfähigkeit investieren und loten dabei auch verstärkt anorganische Wachstumsoptionen aus. Darüber hinaus haben wir unsere Strategy 2023 mit dem Thema „Nachhaltigkeit“ um einen vierten Schwerpunkt ergänzt und uns neue konkrete Ziele gesetzt: Wir wollen die CO₂e-Intensität unserer gesamten Flotte bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent senken und bis zum Jahr 2045 klimaneutral sein.

Wie spiegelt sich die Geschäftsentwicklung in den Ergebnissen wider und wird es erneut eine Dividende geben?

Mit mehr als 9 Milliarden Euro haben wir im Jahr 2021 ein außerordentlich starkes Konzernergebnis erzielt und dieses gegenüber dem Vorjahr nahezu verzehnfacht. Zugleich haben wir erhebliche Investitionen in unsere Schiffs- und Containerflotte vorgenommen und unsere Marktposition in Afrika mit der erfolgreichen Übernahme der Reederei NileDutch deutlich ausgebaut.



Heiko Hoffmann

Die Rentabilität auf das investierte Kapital haben wir deutlich gesteigert und damit erneut unsere Kapitalkosten mehr als verdient. Mit einem Free Cashflow von mehr als 9 Milliarden Euro und einem Eigenkapital von mehr als 16 Milliarden Euro blicken wir auf eine sehr solide Finanz- und Vermögenslage. Unsere verbesserte Ertragskraft und die kontinuierliche Optimierung unserer Bilanzstruktur wurde zudem mit Ratinganhebungen durch Standard & Poor's und Moody's gewürdigt. Somit blicken wir auf eine sehr positive Unternehmensentwicklung, von der auch unsere Aktionäre profitieren sollen. Deshalb schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung gemeinsam vor, eine Dividende in Höhe von 35 Euro je Aktie auszuschütten.

Mit welchen Entwicklungen rechnen Sie für das laufende Geschäftsjahr?

Wir gehen davon aus, dass sich die Nachfrage und die Spotraten im ersten Halbjahr weiterhin auf einem hohen Niveau bewegen werden. Die Engpässe in den globalen Lieferketten lösen sich leider nicht von heute auf morgen auf – allerdings bleiben wir optimistisch und rechnen mit einer schrittweisen Verbesserung der Marktsituation im weiteren Jahresverlauf. Das erwartete Wachstum der globalen Wirtschaft und des Welthandelsvolumens dürfte sich zudem in einer steigenden Nachfrage nach Containertransporten widerspiegeln. Zugleich sollte sich der weltweite Kapazitätszuwachs bei den Containerschiffen ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Mittelfristig erwarten wir insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

Aufgrund etwaiger weiterer Virusvarianten und einem möglichen Andauern einer pandemischen Situation sowie der derzeitigen Entwicklungen in der Ukraine bleiben unsere Prognosen jedoch mit Unsicherheiten behaftet. Wir werden weiterhin alles daransetzen, flexibel zu reagieren und dabei die Interessen unserer Eigentümer, Kunden und Mitarbeitenden fest im Blick behalten. Zugleich bedanke ich mich ganz besonders herzlich für das Vertrauen und die intensive Zusammenarbeit in diesem außerordentlichen Geschäftsjahr.

Herr Habben Jansen, haben Sie vielen Dank für das Gespräch.

02 OPERATIONS

OUR
ACTIONS

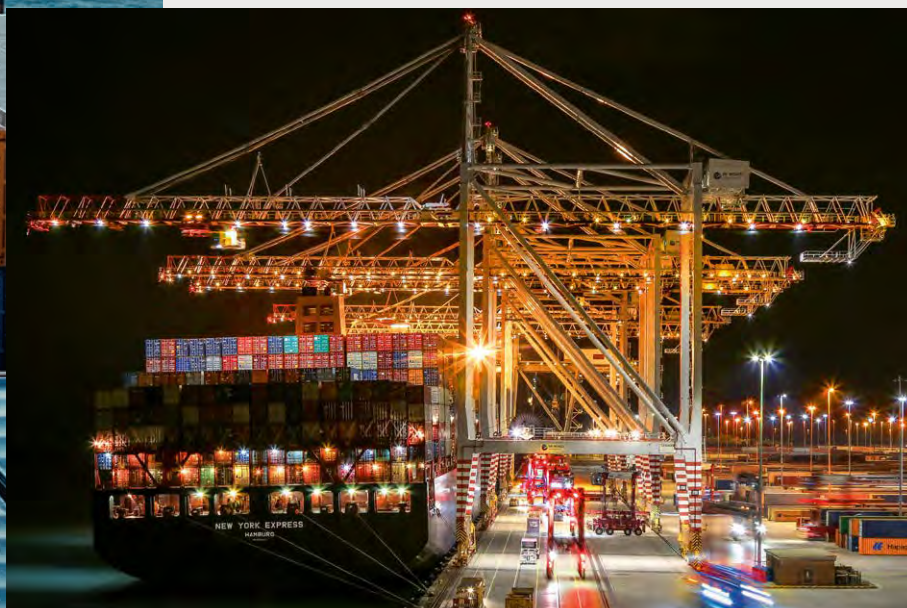
pag-Lloyd



MARKTUMFELD

STARKE NACHFRAGE NACH CONTAINER- TRANSPORTEN

Aufgrund der Coronavirus-Pandemie bewegte sich die Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum im Geschäftsjahr 2021 auf einem außergewöhnlich hohen Niveau. Durch den damit verbundenen starken Anstieg von Containertransporten gerieten die globalen Lieferketten weiter unter Druck. Die pandemiebedingten Einschränkungen in den Häfen und Hinterlandverkehren führten zu deutlichen Engpässen bei den verfügbaren Transportkapazitäten. Vor vielen Küsten stauten sich Containerschiffe mit teils wochenlangen Wartezeiten, was sich insgesamt sehr deutlich auf die Fahrplandreue und Servicequalität der Linienreedereien niederschlug. Um diesen Herausforderungen entgegenzuwirken, haben wir Netzwerk- und Routenanpassungen vorgenommen und verstärkt in Personal, IT-Kapazitäten und digitale Angebote für unsere Kunden sowie den weiteren Ausbau unserer Flotte investiert.

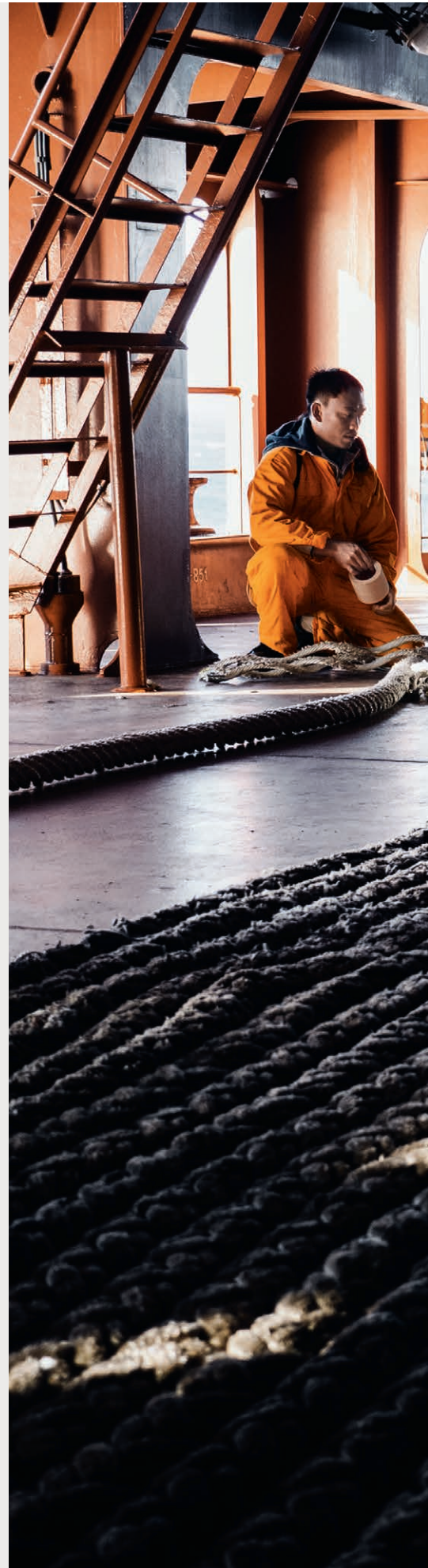
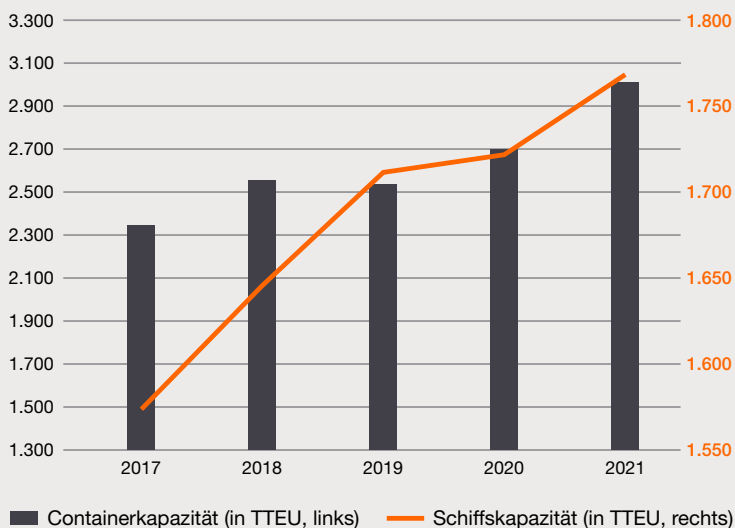


FLOTTE

INVESTITIONEN IN DEN AUSBAU UND DIE MODERNISIERUNG UNSERER FLOTTE

Mit 253 modernen Containerschiffen und einer Transportkapazität von 1,8 Mio. TEU sowie einem Containerbestand von 3,1 Mio. TEU sind wir weltweit für unsere Kunden da. Im Berichtsjahr haben wir weiter in unsere Flotte investiert und sechs zusätzliche moderne Dual-Fuel-Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von jeweils 23.500+ TEU bestellt. In den Jahren 2023 und 2024 werden somit insgesamt zwölf dieser hocheffizienten Schiffe ausgeliefert und tragen damit zur Modernisierung unserer Flotte bei. Zugleich haben wir zehn weitere 13.000 TEU Schiffe bestellt, sodass unser Orderbuch mittlerweile auf eine Kapazität von über 400 TTEU angewachsen ist. Darüber hinaus haben wir unseren Containerbestand weiter ausgebaut und im Geschäftsjahr 2021 rund 300 TTEU an zusätzlicher Kapazität gekauft oder geleast, um die Nachfrage unserer Kunden zu erfüllen. Dabei haben wir auch in attraktive Nischenmärkte wie Kühl- und Spezialcontainer investiert.

Entwicklung der Container- und Schiffsflotte





TEAM

HERAUSRAGENDES ENGAGEMENT UNSERER MITARBEITER:INNEN WELTWEIT

Im Jahr 2021 stellte die Pandemie erneut enorme Anforderungen an das private und berufliche Leben unserer 14.100 Mitarbeiter:innen. Während einige von ihnen mehr von ihrem Zuhause arbeiteten, waren andere aufgrund erschwerter Besatzungswechsel für längere Zeit von ihrer Heimat und ihren Familien getrennt – und in beiden Fällen war dies mit zusätzlichen Entbehrungen verbunden. Ob an Land oder auf See, unsere Kolleginnen und Kollegen haben sich immer wieder dafür eingesetzt, dass die Lieferketten unserer Kunden so intakt wie möglich bleiben.

Zugleich hat Hapag-Lloyd ganz im Sinne seines Unternehmenswerts „We Care“ nichts unversucht gelassen, um sie zu unterstützen – zum Beispiel indem wir unter schwierigen Bedingungen Besatzungswechsel realisiert und Impfungen angeboten haben. So haben wir trotz aller pandemiebedingten Herausforderungen ein außergewöhnlich gutes Jahr hinter uns gebracht – nicht nur dank der anhaltend starken Nachfrage nach unseren Dienstleistungen, sondern insbesondere auch dank des herausragenden Engagements all unserer Mitarbeiter:innen weltweit.

03 STRATEGIE

PREPARE
FOR TOMORROW



UNSER KURS

DIE ZIELE UNSERER STRATEGIE 2023 BLEIBEN GÜLTIG UND WIR KONZENTRIEREN UNS NOCH STÄRKER AUF QUALITÄT UND NACHHALTIGKEIT



PROFITABILITÄT

Wir haben unsere Finanz- und Rentabilitätsziele früher als erwartet erreicht, aber wir müssen wachsam sein, wenn sich das Marktumfeld normalisiert.



GLOBAL PLAYER

Wir sind ein Global Player, aber hohe Branchengewinne ermöglichen es kleineren Wettbewerbern aufzuholen. Wir wollen daher unsere Präsenz auf einer Vielzahl von Wachstumsmärkten verstärken.



NUMMER EINS FÜR QUALITÄT

Wir haben gute Fortschritte bei der Verbesserung der Qualität und des Servicelevels gemacht, aber die Pandemie hat unsere Erfolge zurückgeworfen. Wir müssen uns diesen Herausforderungen stellen.



NACHHALTIG HANDELN

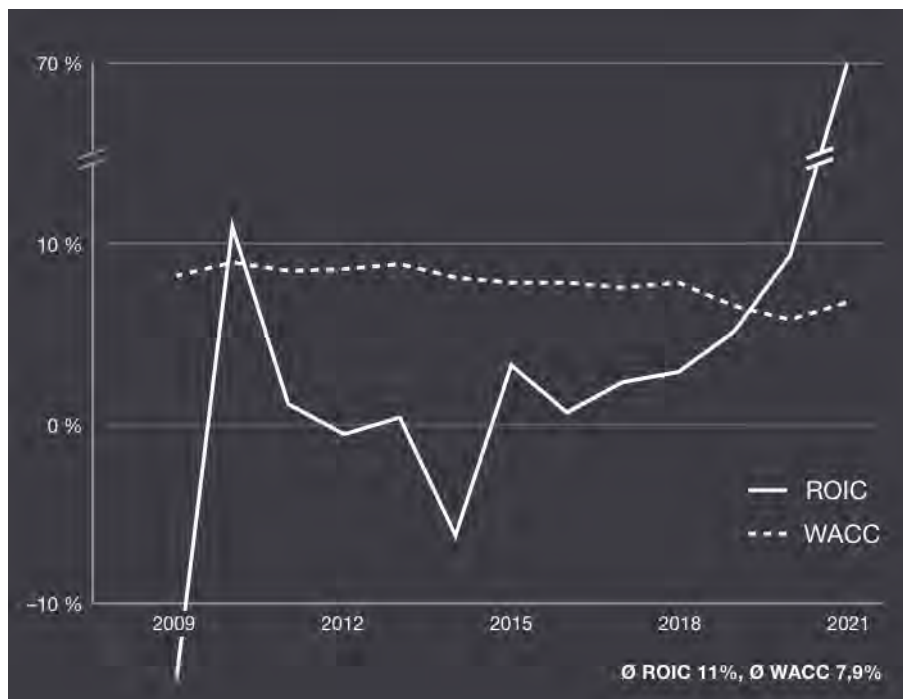
Wir haben unsere Umweltziele erreicht, aber die künftigen Herausforderungen erfordern eine ganzheitlichere Nachhaltigkeitsstrategie und ehrgeizigere Ziele zur Reduzierung der Treibhausgase.



PROFITABILITÄT

NACHHALTIGE PROFITABILITÄT ÜBER DEN GESAMTEN WIRTSCHAFTSZYKLUS IST EIN WESENTLICHER BAUSTEIN UNSERER UNTERNEHMENS- STRATEGIE

Im Berichtsjahr haben wir in einem Marktumfeld mit außergewöhnlich hohen Spotraten alle Finanz- und Rentabilitätsziele unserer Strategy 2023 früher als erwartet erreicht und unsere Kapitalkosten mehr als verdient. Zugleich haben wir unsere Schulden seit der Übernahme von UASC 2017 sukzessive reduziert und verfügen zum Jahresende 2021 über eine Nettoliquidität von 2,2 Mrd. EUR. Damit sehen wir uns gut gerüstet für die Herausforderungen von morgen.



GLOBAL PLAYER

PROFITABLES WACHSTUM IST FEST IN UNSERER STRATEGY 2023 VERANKERT

Wir möchten in attraktiven Nischen wachsen und unseren weltweiten Marktanteil von rund 10 % weiter festigen. Im Berichtsjahr haben wir unsere Marktposition in strategisch wichtigen Zielmärkten wie Indien und Afrika ausgebaut und unsere weltweite Präsenz durch neue Büros, zum Beispiel in Kenia, im Senegal oder in Marokko, weiter gestärkt. Insbesondere durch die Übernahme des Afrika-Spezialisten NileDutch konnten wir unsere Marktposition entlang der westafrikanischen Küste weiter festigen und Afrika noch stärker in unser weltweites Netzwerk einbinden. Zugleich haben wir auch das attraktive Geschäft mit Kühlcontainern weiter ausgebaut.





NACHHALTIG HANDELN KLIMAWANDEL, VIelfALT UND SOZIALES ENGAGEMENT

Diese Themen sind wichtiger denn je, und Grund genug, unsere Strategy 2023 um Nachhaltigkeit als vierte Säule zu erweitern. Die Schifffahrt muss noch nachhaltiger werden und unser Kurs ist gesetzt. Wo genau wir dabei Schwerpunkte setzen und unseren Beitrag erhöhen werden, das zeigt unsere erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie, die wir im November 2021 vorgestellt haben. Mit konkreten Zielen werden wir unseren Nachhaltigkeitsbeitrag schrittweise stärken und kontinuierliche Verbesserungen erreichen.



NUMMER EINS FÜR QUALITÄT UNSER ANSPRUCH IST NICHT WENIGER ALS DIE NUMMER EINS FÜR QUALITÄT IN UNSERER BRANCHE ZU SEIN

Deshalb haben wir im Berichtsjahr fünf weitere Qualitätsversprechen gestartet, die eine Basis für die Partnerschaft mit unseren Kunden bilden und an denen wir uns transparent messen lassen. Wir haben zudem unser Onlinebuchungstool Quick Quotes weiterentwickelt, unser Leistungsangebot um neue digitale Services ergänzt und dadurch Mehrwert für unsere Kunden geschaffen, was sich auch in der Nachfrage widerspiegelt: Nahezu ein Viertel aller Buchungen erfolgte 2021 über unseren Web Channel, dies entspricht rund 2,7 Millionen Standardcontainern.





SIMPLIFY STRENGTHEN INVEST

UNSERE AGENDA

WIR HABEN UNSERE PRIORITÄTEN FÜR DIE KOMMENDEN ZWEI JAHRE AUF DREI SÄULEN AUSGERICHTET

Aufgrund eines pandemiebedingt sehr anspruchsvollen Marktumfelds, der rapide steigenden Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten sowie einer zunehmenden Digitalisierung haben wir im Geschäftsjahr 2021 eine ausführliche Analyse unserer Strategy 2023 durchgeführt. Das Fazit: Im Ergebnis hat sich unsere Strategie bewährt und zahlreiche Ziele wurden bereits vorzeitig erreicht. Zugleich möchten wir einen dauerhaften Unternehmenserfolg auch in schwierigen Marktphasen gewährleisten, weshalb wir für die kommenden zwei Jahre das Thema Qualität weiter in den Fokus rücken und Nachhaltigkeit als vierte Säule in unserer Strategy 2023 verankern. Dies erfolgt durch drei wesentliche Handlungsfelder und zahlreiche Maßnahmen, die wir im Jahr 2021 erarbeitet haben.



SIMPLIFY

KUNDENERLEBNIS VERBESSERN UND KOMPLEXITÄT REDUZIEREN

Wir werden unsere Servicequalität weiter steigern und unsere Stückkosten senken, indem wir unser Linien- und Depotnetzwerk vereinfachen und Umschlagsladung in strategisch ausgewählten Seehäfen konsolidieren. Zudem möchten wir das Kundenerlebnis stetig verbessern mit einer einfacheren und klareren Segmentierungsstrategie sowie durch eine stärkere Automatisierung unserer internen Prozesse.





STRENGTHEN BEMÜHUNGEN VERDOPPELN, DIE NUMMER EINS FÜR QUALITÄT ZU WERDEN

Um für unsere Kunden die Nummer eins für Qualität zu sein, wollen wir unter anderem die Fahrplanteue erhöhen und im Branchenvergleich stets im oberen Drittel liegen. Hierfür streben wir Verbesserungen in der operativen Steuerung und Zusammenarbeit mit Terminals an. Im Rahmen unserer erweiterten Nachhaltigkeitsstrategie intensivieren wir unsere Maßnahmen im Bereich der Treibhausgasemissionen, um unseren CO₂e-Ausstoß pro TEU-km (EEOI) bis zum Jahr 2030 um 30 % gegenüber 2019 zu reduzieren. Die Beziehungen zu unseren Kunden werden wir durch neue und verbindlichere Vertragsstrukturen weiter festigen, die zugleich mehr Planungssicherheit für alle Parteien bieten. Unsere Position in attraktiven Nischenmärkten und Regionen werden wir weiter stärken und die Qualität unseres Inlandsangebots weiter steigern. Um unseren Anteil der Containerverschiffungen mit Inlandstransport auf eine Zielmarke von 40 % zu erhöhen, soll das Angebot in diesem Bereich um attraktive Zusatzleistungen ergänzt werden. Wir werden zudem unsere IT-Innovationskapazitäten deutlich ausbauen, um der wachsenden Automatisierung und Digitalisierung unseres Geschäftsmodells gerecht zu werden.



INVEST

INVESTITIONEN IN UNSER TEAM, NACHHALTIGE VERMÖGENSWERTE UND LANGFRISTIGE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT



Durch gezielte Investitionen in die Ausbildung unserer Mitarbeiter:innen und in nachhaltige Vermögenswerte soll die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd dauerhaft gesichert werden. Um den sich rasch ändernden Arbeitsanforderungen gerecht zu werden, wird Hapag-Lloyd seinen 14.100 Mitarbeiter:innen in Zukunft ein noch umfassenderes Fortbildungsprogramm anbieten und moderne Arbeitsweisen fördern. Zudem unterstützen wir durch Investitionen in effiziente und klimafreundliche Schiffe unsere Nachhaltigkeitsziele und stellen zugleich die Wettbewerbsfähigkeit unserer Flotte sicher. Die Ausstattung unserer Container mit Monitoring Devices soll die Transparenz für Kunden und Hapag-Lloyd erhöhen und so zu einem effizienteren Containerumlauf führen. Darüber hinaus soll das bestehende Kerngeschäft durch selektive Investitionen in Terminals und komplementäre Dienstleistungen gestärkt werden.



UNSERE ZIELE UNSERE LANGFRISTIGEN FINANZIELLEN ZIELE BLEIBEN GÜLTIG

Profitabilität

ROIC > WACC

über den Wirtschaftszyklus

Liquidität

~1,1 MRD. USD

Liquiditätsreserve

Dividendenpolitik

≥ 30 %

des Konzerngewinns

Verschuldung

≤ 3.0x

Nettoverschuldung/EBITDA

Eigenkapital

> 45 %

Eigenkapital-Quote

Nachhaltige Investments

Wir werden nachhaltig investieren, um die Effizienz und Qualität unserer Assets zu steigern.



WIR HABEN UNSERE NICHT-FINANZIELLEN ZIELE AKTUALISIERT, UM UNS NOCH STÄRKER AUF QUALITÄT UND NACHHALTIGKEIT ZU FOKUSSIEREN



Net Promoter Score Best in class

Net Promoter Score (NPS)



Fahrplantreue Oberes Drittel

bei der Fahrplantreue



CO₂e-Reduktion -30 %

CO₂e-Reduktion (EEOI) bis 2030 im Vergleich zu 2019



Ausweitung Hinterlandverkehre 40 %

Anteil der Transporte mit Inlandskomponente



Attraktive Märkte >10 %

weltweiter Marktanteil in allen wichtigen Fahrtgebieten (ohne Intra-Asien); Wachstum in ausgewählten attraktiven Märkten

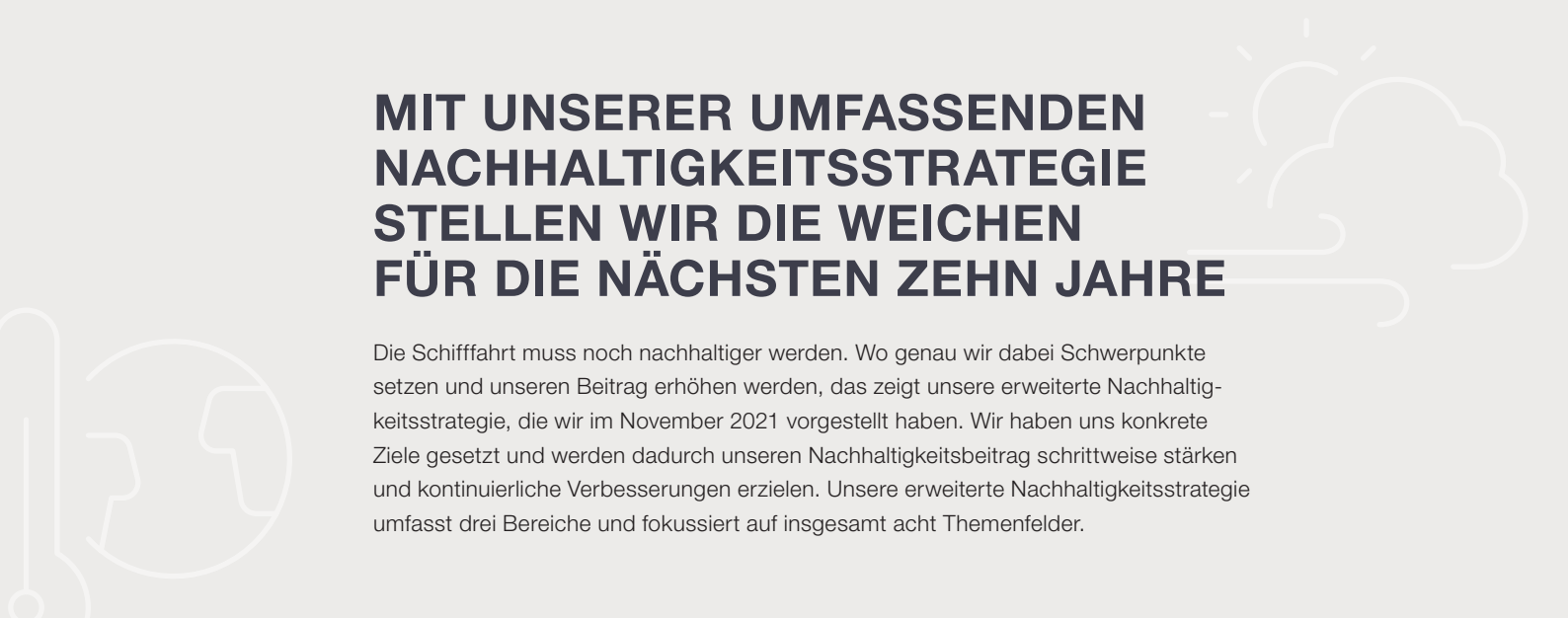


Klimaneutral bis 2045



04 NACHHALTIG HANDELN

RESPONSIBLE



MIT UNSERER UMFASSENDE NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE STELLEN WIR DIE WEICHEN FÜR DIE NÄCHSTEN ZEHN JAHRE

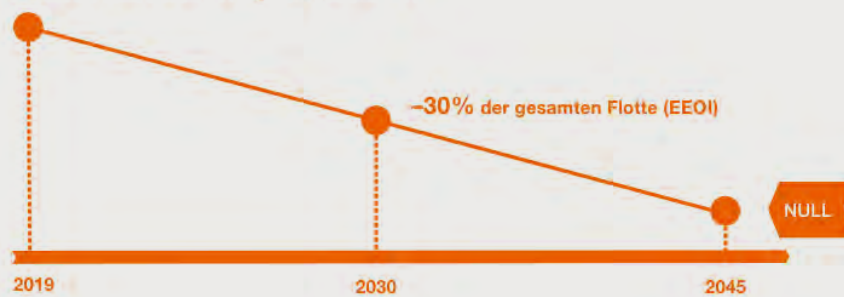
Die Schifffahrt muss noch nachhaltiger werden. Wo genau wir dabei Schwerpunkte setzen und unseren Beitrag erhöhen werden, das zeigt unsere erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie, die wir im November 2021 vorgestellt haben. Wir haben uns konkrete Ziele gesetzt und werden dadurch unseren Nachhaltigkeitsbeitrag schrittweise stärken und kontinuierliche Verbesserungen erzielen. Unsere erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie umfasst drei Bereiche und fokussiert auf insgesamt acht Themenfelder.

SAUBERE SCHIFFFAHRT

KLIMANEUTRALITÄT BIS ZUM JAHR 2045

Im Bereich „saubere Schifffahrt“ kann Hapag-Lloyd mit 253 Schiffen eine Menge in der Nachhaltigkeit bewegen. Containerschiffe sind zwar einerseits schon das effizienteste Transportmittel, wenn es darum geht, große Mengen an Waren zu transportieren. Ihre Betreiber tragen allerdings auch eine große Verantwortung. Hier spielen die drei Themen „Treibhausgase“, „saubere Luft“ und „nachhaltige Lieferketten“ eine sehr wesentliche Rolle. Der Klimawandel ist und bleibt die größte Herausforderung unserer Zeit und es ist völlig klar, dass auch die Containerschifffahrt ihren Teil zur Dekarbonisierung beitragen muss, damit die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden können. Hapag-Lloyd intensiviert in diesem Zusammenhang seine Anstrengungen, um die CO₂e-Intensität der gesamten Flotte bis zum Jahr 2030 um 30 % gegenüber 2019 zu senken. Darüber hinaus will Hapag-Lloyd bis zum Jahr 2045 klimaneutral sein.

REDUKTION DER CO₂e-INTENSITÄT



SAUBERE SCHIFFFAHRT



Treibhausgase



Saubere Luft



Nachhaltige Lieferkette

VIelfALT UND GESELLSCHAFT



Diversität



Gesellschaftliches Engagement

COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG



Ressourcenschonung



Transportsicherheit



Biodiversität



VIelfalt und GESELLSCHAFT FÖRDERUNG VON DIVERSITÄT

Der zweite Bereich „Vielfalt und Gesellschaft“ unserer Nachhaltigkeitsstrategie umfasst die Themen „Diversität“ und „Gesellschaftliches Engagement“. Wir möchten Diversity-Potenziale noch stärker ausschöpfen, denn vielfältige Teams sind kreativer und innovativer. Sie repräsentieren unterschiedliche Sichtweisen und eröffnen Unternehmen damit zugleich bessere Wachstumsmöglichkeiten. Unter dem Stichwort „Gesellschaftliches Engagement“ wird zudem genau definiert, wie wir die Rolle von Hapag-Lloyd als Teil der Gesellschaft weiter schärfen und an welchen Stellen wir uns verstärkt sozial engagieren.

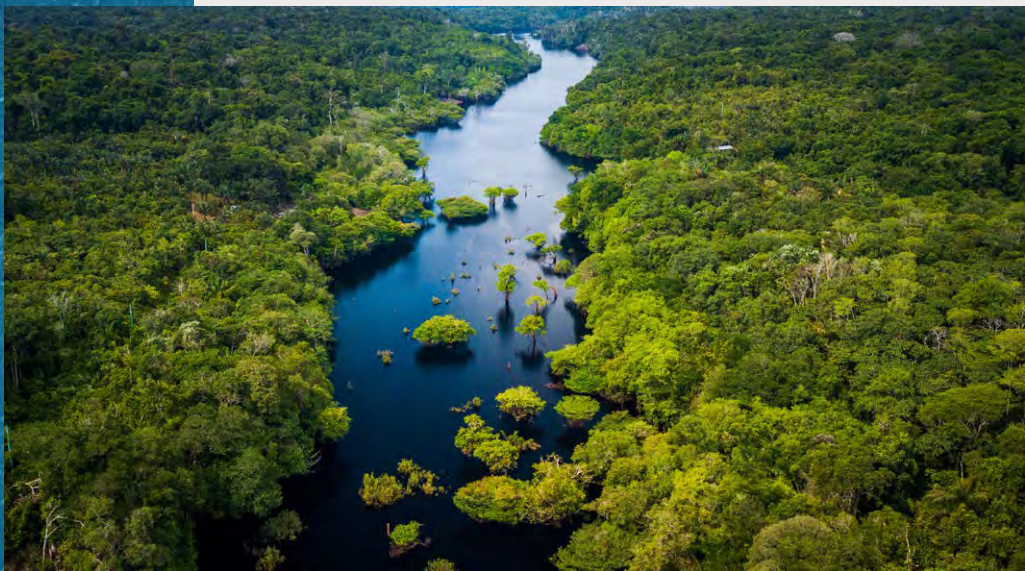




COMPLIANCE UND VERANTWORTUNG

RESSOURCEN SCHONEN

Der dritte Bereich „Compliance und Verantwortung“ fokussiert auf die Themen „Ressourcenschonung“, „Transportsicherheit“ und „Biodiversität“. Dieser umfasst unsere Lösungen für sozial und ökologisch vertretbares Schiffsrecycling sowie die Sicherheit unserer Crews, unserer Ladung und unserer Umwelt. So gehen wir zum Beispiel bei unseren internen Gefahrgut-Vorschriften über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. Beim Thema „Biodiversität“ geht es um den Einfluss von Hapag-Lloyd auf globale Gewässer und um die entsprechenden internationalen Regularien zum Ballastwasser-Management sowie zum Schutz von Meeressäugern.



05 KENNZAHLEN

PERFORMANCE

TRANSPORTMENGE

11,9

MIO. STANDARD-
CONTAINER

SEITE 90

ERTRAGSLAGE**9,1****MRD. EUR
KONZERNERGEBNIS**

SEITE 90

FINANZLAGE**9,2****MRD. EUR
FREE CASHFLOW**

SEITE 99

VERMÖGENSLAGE**16,2****MRD. EUR
EIGENKAPITAL**

SEITE 101






MITGLIEDER DES VORSTANDS

CFO **MARK FRESE**

„Wir haben unsere Ertragskraft weiter verbessert, unsere Bilanzstruktur optimiert und neue grüne Finanzierungen auf den Weg gebracht – und verfügen damit über eine sehr solide Finanz- und Vermögenslage, um unsere strategischen Ziele zu erreichen.“

CEO **ROLF HABBEN JANSEN**

„Wir blicken auf ein außergewöhnliches Jahr mit deutlich gesteigerten Ergebnissen zurück. Künftig werden wir uns noch mehr darauf fokussieren, die bestmögliche Servicequalität zu liefern und unsere ambitionierten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.“



CIO
DONYA-FLORENCE
AMER

„Die Welt wird digital und wir auch – in den kommenden Jahren werden wir als globales Team immer mehr wissenschaftliche und technologische Innovationen auf unsere Herausforderungen in der realen Welt anwenden, um eine bessere Zukunft zu schaffen.“

COO
DR. MAXIMILIAN
ROTHKOPF

„Wir haben erhebliche Investitionen in neue Container und moderne Schiffe getätigt, die es uns auch ermöglichen werden, unseren CO₂-Fußabdruck weiter zu verringern.“

CPO
JOACHIM
SCHLOTFELDT

„Unsere 14.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben für unsere Kunden nichts unversucht gelassen, um die negativen Auswirkungen der Herausforderungen in den globalen Lieferketten abzumildern – ihre Sicherheit und ihr Wohlergehen haben für uns weiterhin höchste Priorität.“

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft. Wie schon im Jahr zuvor waren auch im Geschäftsjahr 2021 die unternehmerischen und sozialen Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ein bedeutender Schwerpunkt der Berichterstattung und Beratung. Weitere Schwerpunkte bildeten die Unternehmensplanung, die weitere Umsetzung und Überprüfung der „Hapag-Lloyd Strategy 2023“, die Übernahme der NileDutch Gruppe sowie die Flottenplanung.

In den Sitzungen des Aufsichtsrats hat der Vorstand mündlich und schriftlich berichtet und in diesem Zuge alle Fragen des Aufsichtsrats vollumfänglich beantwortet. Auch außerhalb der Sitzungen ist durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns und zu den wichtigsten Vorgängen in der Hapag-Lloyd AG die Information an den Aufsichtsrat sichergestellt worden. Des Weiteren ist die Zusammenarbeit des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Vorsitzenden des Vorstands von einem regelmäßigen Austausch zur aktuellen Geschäftslage geprägt. Der Aufsichtsratsvorsitzende nahm auch im Geschäftsjahr 2021 turnusmäßig an einigen Vorstandssitzungen teil. Folglich war die unverzügliche Information des Aufsichtsrats zu jeder Zeit gegeben. Die Berichterstattung des Vorstands wurde den vom Gesetz und Aufsichtsrat gestellten Anforderungen gerecht und entsprach den Grundsätzen guter Corporate Governance.

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



Michael Behrendt
(Vorsitzender
des Aufsichtsrats)

Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit

Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum vier Sitzungen ab. Die Sitzungen fanden am 17. März 2021, 27. Mai 2021, 27. September 2021 und 11. November 2021 statt. Zu allen Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Jahr 2021 schalteten sich die jeweiligen Mitglieder überwiegend per Video zu.

Die durchschnittliche Präsenzquote der Mitglieder des Aufsichtsrats in den Aufsichtsrats-sitzungen und Sitzungen der Ausschüsse stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 95,3 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 96,7 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 100 %

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2021

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats				Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses			
Name	17.3.2021	27.5.2021	27.9.2021	11.11.2021	17.3.2021	27.9.2021	11.11.2021	16.3.2021	11.5.2021	11.8.2021	10.11.2021
Albrecht	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Alnowaiser	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Al-Thani	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Gehrt	✓	✓	✓	✓							
Gernandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hasbún	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Kröger	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Lipinski	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Niklas	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Schwiegershausen-Güth	✓	○	✓	✓							
Stawars	✓	✓	✓	✓							
Zimmermann	✓	✓	○	✓	✓	○	✓	✓	✓	✓	✓

✓ Teilnahme an der Sitzung

○ Keine Teilnahme an der Sitzung

■ Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 26. Februar 2021 dem Beschluss des Vorstands zu, die ordentliche Hauptversammlung am 28. Mai 2021 gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie als virtuelle Versammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten durchzuführen.

Aufsichtsratssitzung am 17. März 2021

In seiner Sitzung am 17. März 2021 beschloss der Aufsichtsrat zunächst, auf Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses, das an die neuen gesetzlichen Vorgaben angepasste Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder. Im weiteren Verlauf beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020.

Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Prüfung des in Übereinstimmung mit den §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB erstellten nichtfinanziellen Berichts und der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG und verabschiedete diese. Im Folgenden stimmte der Aufsichtsrat der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 28. Mai 2021 zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Insbesondere beschloss der Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang, der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers zu folgen. Auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung Herrn Karl Gernandt bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten. Zudem beschloss der Aufsichtsrat, der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich der Flottenmodernisierung zu folgen und stimmte dem Kauf von drei Schiffsneubauten zu. Ferner stimmte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Kauf und der Übertragung sämtlicher Anteile an der Nile Dutch Investments B.V. zu. Im Anschluss beriet der Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage und beschloss auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses das aktualisierte Jahresbudget 2021.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 22. März 2021 die Begebung einer Anleihe mit Nachhaltigkeitsbezug sowie die vorzeitige und vollständige Rückführung der in 2024 fälligen EUR-Anleihe.

Auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren am 15. April 2021, der Hauptversammlung Frau Nicola Gehrt bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025 beschließt, als Vertreterin der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen.

Aufsichtsratssitzung am 27. Mai 2021

Zu Beginn der Sitzung ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die aktuelle Geschäftslage informieren und erörterte insbesondere die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Geschäft. Die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2021 unter Berücksichtigung der mit Ausbruch der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Kostensenkungs- und Steuerungsmaßnahmen sowie Finanzierungsmaßnahmen für Schiffsinvestitionen wurden intensiv erörtert. Auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses genehmigte der Aufsichtsrat ein ergänzendes Investitionsbudget zusätzlich zu dem bereits bewilligten Investitionsbudget für 2021. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich der Flottenmodernisierung zu folgen, und stimmte dem Kauf sowie der Finanzierung von sechs Schiffsneubauten zu. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Vorbereitungen zu der am nächsten Tag stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft und wählte in diesem Zusammenhang Herrn Karl Gernandt – vorbehaltlich seiner Wiederwahl durch die Hauptversammlung – zum Mitglied sowohl des Präsidial- und Personalausschusses als auch des Prüfungs- und Finanzausschusses.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 10. Juni 2021 den Kauf und die Finanzierung von zwei Schiffsneubauten.

Aufsichtsratssitzung am 27. September 2021

Zu Beginn der Sitzung beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses, den im Jahr 2022 auslaufenden Dienstvertrag mit dem Vorstandsmitglied Herrn Dr. Maximilian Rothkopf um weitere fünf Jahre zu verlängern. Im Anschluss befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage. Hierbei berichtete der Vorstand insbesondere über die erfolgte Übernahme der NileDutch Gruppe sowie der Integration des Geschäfts. Ferner berichtete der Vorstand über die Maßnahmen im Zusammenhang mit der „Strategy 2023“. Auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses genehmigte der Aufsichtsrat ein ergänzendes Investitionsbudget zusätzlich zu dem bereits bewilligten Investitionsbudget für das Geschäftsjahr 2021. Des Weiteren stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss eines Anteilskauf- und Übertragungsvertrags eine Beteiligung am Containerterminal Wilhelmshaven betreffend zu und genehmigte eine strategische Investition. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen die Nachhaltigkeitsstrategie sowie der Bericht des Chief Compliance Officers.

Aufsichtsratssitzung am 11. November 2021

Zu Beginn der Sitzung wurde Frau Donya-Florence Amer als neues Vorstandsmitglied mit Wirkung ab dem 1. Februar 2022 für drei Jahre bestellt. Frau Amer wird das neu zu gründende Ressort IT zugewiesen. Anschließend beschloss der Aufsichtsrat den neuen Geschäftsverteilungsplan des Vorstands. Im Mittelpunkt dieser Sitzung stand hiernach neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage und einer Diskussion der überprüften „Strategy 2023“ das Jahresbudget 2022 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Jahresbudget 2022 des Vorstands zu.

Sitzungen der Ausschüsse und Themen der Ausschussarbeit

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

Präsidial- und Personalausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht, Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

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

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

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

Die diesen Ausschüssen zugewiesenen Aufgaben sind im Einzelnen im Rahmen der gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung des Vorstands und Aufsichtsrats in dem Abschnitt „Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und Aufsichtsrats“ beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2021 in drei Sitzungen, und zwar am 17. März 2021, 27. September 2021 und 11. November 2021.

Neben der jeweiligen Befassung mit der Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage, befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 17. März 2021 zusätzlich mit dem Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder.

In seiner Sitzung am 27. September 2021 empfahl der Präsidial- und Personalausschuss dem Aufsichtsrat, den Dienstvertrag des Vorstandsmitglieds Dr. Maximilian Rothkopf um fünf Jahre zu verlängern.

In seiner Sitzung am 11. November 2021 empfahl der Präsidial- und Personalausschuss dem Aufsichtsrat, Frau Donya-Florence Amer als neues Vorstandsmitglied mit Wirkung ab dem 1. Februar 2022 für drei Jahre zu bestellen.

Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** trat im Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen, und zwar am 16. März 2021, 11. Mai 2021, 11. August 2021 und 10. November 2021.

In der Sitzung am 16. März 2021 standen die Jahresabschlussthemen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2020 im Mittelpunkt der Beratung (siehe dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2020“ im Geschäftsbericht 2020). Der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers wurden erörtert und es wurde ein entsprechender Vorschlag an den Aufsichtsrat beschlossen (siehe dazu auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“ im Geschäftsbericht 2020). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit der Flottenmodernisierung, dem Anteilskauf der Nile Dutch Investment B.V. und dem aktualisierten Jahresbudget 2021.

Die zweite Sitzung am 11. Mai 2021 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht über das erste Quartal und der Vorschau auf das zweite Quartal. Finanzierungsmaßnahmen wurden ebenso erörtert wie die Flottenentwicklung und das interne Kontrollsystem (IKS) sowie das Risikomanagementsystem und die Risikosituation im Konzern. Ferner befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem ergänzenden Investitionsbudget.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren wählte der Prüfungs- und Finanzausschuss am 10. Juni 2021 Herrn Karl Gernandt erneut zum Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses.

In der Sitzung am 11. August 2021 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht, die Vorschau auf das zweite Halbjahr sowie ein ergänzendes Investitionsbudget im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit Maßnahmen im Zusammenhang mit der „Strategy 2023“, dem Bericht der Konzernrevision und dem Bericht über die Sicherungsgeschäfte des Konzerns.

In seiner vierten Sitzung am 10. November 2021 stand das vorgelegte Jahresbudget 2022 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Beratungen. Des Weiteren wurden der Quartalsfinanzbericht über das dritte Quartal und die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung sowie die Überprüfung der „Strategy 2023“ erörtert.

Der **Nominierungsausschuss** hielt im Geschäftsjahr zwei Sitzungen ab.

In seiner Sitzung am 17. März 2021 empfahl der Nominierungsausschuss, der Hauptversammlung Herrn Karl Gernandt als Vertreter der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen.

In der Sitzung am 13. April 2021 empfahl der Nominierungsausschuss, der Hauptversammlung Frau Nicola Gehrt als Vertreterin der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen.

Der **Vermittlungsausschuss** hielt im Berichtszeitraum keine Sitzung ab.

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Mitglieder des Aufsichtsrats

Die Aufsichtsratsmitglieder werden regelmäßig über relevante Rechtsänderungen informiert. Zudem nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Aufgaben nützliche Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr und werden hierbei auch von der Gesellschaft unterstützt.

Für neue Mitglieder des Aufsichtsrats finden Informationsveranstaltungen statt, in denen insbesondere das Geschäftsmodell der Hapag-Lloyd AG sowie wesentliche rechtliche Rahmenbedingungen vermittelt werden.

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 27. September 2021 wurde der Dienstvertrag des Vorstandsmitglieds (COO) Herrn Dr. Maximilian Rothkopf um weitere fünf Jahre verlängert.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. November 2021 wurde Frau Donya-Florence Amer mit Wirkung ab 1. Februar 2022 für drei Jahre als neues Vorstandsmitglied für das Ressort IT bestellt.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2021 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildeten zu Beginn des Geschäftsjahres die noch bis zur Entsprechenserklärung im März 2021 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 7. Februar 2017 und schließlich die ab März 2021 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des DCGK in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekannt gemachten Fassung vom 16. Dezember 2019. Eine gute Unternehmensführung schließt nicht aus, in einzelnen begründeten Aspekten von den Empfehlungen des Kodex abzuweichen. Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt die Hapag-Lloyd AG der Pflicht, nach § 161 des Aktiengesetzes zu erklären, dass den Empfehlungen des DCGK entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht (Entsprechenserklärung). Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2021 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html>. Weitere Details zur Corporate Governance sind der Erklärung zur Unternehmensführung zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, etwaige Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2021 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2021

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

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand nach den Regeln des HGB aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 sowie den gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellten Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Den Prüfungsauftrag für die Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzerns hat der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 28. Mai 2021 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 8. März 2022 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie im Beisein des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems berichten, wobei der Abschlussprüfer erklärte, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 und Abs. 3 Aktiengesetz geforderten Maßnahmen zur Einrichtung eines angemessenen und wirksamen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und eines Risikofrüherkennungssystems in geeigneter Form getroffen hat und dass das Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das

Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen von Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 9. März 2022 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 9. März 2022 das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung dieser Vorlagen durch den Vorstand – unterzogen. An dieser Sitzung hat auch der Abschlussprüfer teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet sowie Fragen des Aufsichtsrats hinsichtlich der Art und des Umfangs der Prüfung sowie der Prüfungsergebnisse beantwortet. Die Erörterung bezog sich auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Insbesondere seine erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand seiner entsprechenden Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vollumfänglich befolgt.

Der Aufsichtsrat konnte sich davon überzeugen, dass die Prüfung durch den Abschlussprüfer ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und dass die Prüfung wie auch die Prüfungsberichte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Nach eigener eingehender Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Konzernabschlusses nebst zusammengefasstem Lagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwendungen gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Abschlussprüfers zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 9. März 2022 gebilligt. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Einschätzung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Den Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns, der eine Dividende in Höhe von 35,00 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik und unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 3.439,8 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 9. März 2022 zu.

Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2021 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

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

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Auch der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Beratung in der Aufsichtsratssitzung am 9. März 2022 rechtzeitig übermittelt.

Zur Vorbereitung der Prüfung und Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat hat sich zunächst der Prüfungs- und Finanzausschuss eingehend mit den vorgenannten Unterlagen befasst. In seiner Sitzung am 8. März 2022 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstands erläutern. Ferner wurden Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet. Der an der Sitzung ebenfalls teilnehmende Abschlussprüfer hat darüber hinaus über seine Prüfung, insbesondere seine Prüfungsschwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung, berichtet sowie seinen Prüfungsbericht erläutert. Die Mitglieder des Prüfungs- und Finanzausschusses haben den Prüfungsbericht und den Bestätigungsvermerk zur Kenntnis genommen, kritisch gewürdigt und diese Unterlagen ebenso wie die Prüfung selbst mit dem Abschlussprüfer diskutiert, was die Befragung zu Art und Umfang der Prüfung sowie zu den Prüfungsergebnissen einschloss. Dabei konnte sich der Prüfungs- und Finanzausschuss von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und, da nach seiner Beurteilung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 9. März 2022 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen.

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

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

Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2021

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) rechtzeitig zur Vorbereitung der eigenen Prüfung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat eine externe betriebswirtschaftliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt, hat eine externe betriebswirtschaftliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2021 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 9. März 2022 das Ergebnis der Prüfung des nichtfinanziellen Berichts behandelt und einer eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand und im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete – unterzogen. Der Aufsichtsrat konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen, nahm das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete den nichtfinanziellen Bericht in seiner Sitzung am 9. März 2022.

Der Aufsichtsrat erteilte in ebendieser Sitzung den Prüfungsauftrag für den nichtfinanziellen Bericht des laufenden Geschäftsjahres an einen externen Prüfer.

Dank

Der Aufsichtsrat bedankt sich sehr herzlich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns für das große persönliche Engagement und die sehr erfolgreich geleistete Arbeit im vergangenen Geschäftsjahr.

Verabschiedung dieses Berichts

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht mit Beschluss vom 9. März 2022 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 9. März 2022

Für den Aufsichtsrat



Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Corporate Governance umfasst alle Grundsätze für die Leitung und Überwachung eines Unternehmens. In diesem Sinne ist Corporate Governance als Ausdruck von guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung ein wesentlicher Bestandteil der Führungsphilosophie von Hapag-Lloyd. In dieser Erklärung zur Unternehmensführung berichtet Hapag-Lloyd daher über die Corporate Governance der Gesellschaft nach den §§ 289f Abs. 1 Satz 2 und 315d HGB. Die Grundsätze von Corporate Governance betreffen vor allem die Zusammenarbeit im Vorstand, im Aufsichtsrat und zwischen beiden Gremien sowie zwischen den Organen und den Aktionären, insbesondere in der Hauptversammlung. Sie betreffen auch das Verhältnis der Gesellschaft zu anderen Personen und Einrichtungen, die in einer wirtschaftlichen Beziehung zu Hapag-Lloyd stehen.

Bekenntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich wie in der Vergangenheit auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Grundlage hierfür waren zu Beginn des Geschäftsjahres die noch bis zur Entsprechenserklärung im März 2021 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK 2017) und schließlich die ab März 2021 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekanntgemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 (DCGK 2020). Gemäß der Präambel des DCGK 2017/2020 schließt eine verantwortungsvolle Corporate Governance im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG

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

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 19. März 2020 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK 2017) mit der folgenden Ausnahme entsprochen hat:

- Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK 2017 enthält unter anderem die Empfehlung, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unabhängig sein soll. Dieser Empfehlung wird derzeit nicht entsprochen. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Herr Karl Gernandt, ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft wesentlich beteiligten Aktionär und damit nicht als unabhängig im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK 2017 anzusehen. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Gernandt im Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Gernandt bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist. Zweifel an der unabhängigen Ausübung seines Amtes bestehen nicht. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass auch andere Kandidaten für den Vorsitz im Prüfungs- und Finanzausschuss aus vergleichbaren Gründen nicht unabhängig im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK 2017 wären.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft entspricht aktuell und wird zukünftig den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekanntgemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 (DCGK 2020) mit den folgenden Ausnahmen entsprechen:

- Rein vorsorglich wird eine Abweichung von den Empfehlungen C.7, C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 und D.4 Satz 1 DCGK 2020 erklärt.

Nach der Empfehlung C.7 DCGK 2020 soll mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein. Die Anteilseignervertreter sollen, wenn sie die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder von der Gesellschaft und vom Vorstand einschätzen, insbesondere berücksichtigen, ob das Aufsichtsratsmitglied (i) aktuell in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser

abhängigen Unternehmen unterhält oder unterhalten hat oder (ii) dem Aufsichtsrat mehr als zwölf Jahre angehört. Von den acht Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft stehen vier Mandatsträger in verantwortlichen Positionen (von Konzernunternehmen) der Kernaktionäre der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft: Dr. Isabella Niklas ist Sprecherin der Geschäftsführung der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH in Germany (HGV), José Francisco Pérez Mackenna ist Chief Executive Officer der José Francisco Pérez Mackenna ist Chief Executive Officer der Quiñenco S.A. in Chile (Quiñenco), Oscar Eduardo Hasbún Martínez ist Chief Executive Officer der Compañía Sudamericana de Vapores S.A. in Chile (CSAV) und Karl Gernandt ist Executive Chairman der Kühne Holding AG in der Schweiz (Kühne). Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft unterhält wesentliche Geschäftsbeziehungen zu den Konzernunternehmen der HGV, der Quiñenco-Gruppe, zu der auch die CSAV gehört und der Kühne-Gruppe. Außerdem gehört Herr Gernandt dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft bereits seit mehr als zwölf Jahren an. Aufgrund dieser Umstände sind in Bezug auf Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna und Oscar Eduardo Hasbún Martínez jeweils ein Indikator (gemäß C.7 DCGK 2020) und in Bezug auf Karl Gernandt zwei Indikatoren für eine fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft nach dem DCGK 2020 erfüllt. Es wird daher vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung C.7 DCGK 2020 erklärt.

Nach der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 und D.4 Satz 1 DCGK 2020 soll der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sowie unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Karl Gernandt, ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft wesentlich beteiligten Aktionär, mit dem, wie vorstehend beschrieben, zugleich eine wesentliche Geschäftsbeziehung besteht. Vor dem Hintergrund der ungeklärten Voraussetzungen des Begriffs der Unabhängigkeit von einem kontrollierenden Aktionär sowie der vorliegend erfüllten Indikatoren für eine fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft wird vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 und D.4 Satz 1 DCGK 2020 erklärt. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Gernandt im Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Gernandt bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist.

Zweifel an der unabhängigen Ausübung ihrer Ämter bestehen bei den vier genannten Mitgliedern des Aufsichtsrats im Übrigen nicht.

- Der Empfehlung G.1 Spiegelstrich 3 DCGK 2020 wird teilweise nicht entsprochen. Gemäß dieser Empfehlung soll festgelegt werden, welche finanziellen und nichtfinanziellen Leistungskriterien für die Gewährung variabler Vergütungsbestandteile maßgeblich sind.

Das am 17. März 2021 vom Aufsichtsrat beschlossene Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, das für neu abzuschließende bzw. zu verlängernde Verträge gilt, sieht keine bereits geltenden bzw. konkreten nichtfinanziellen Leistungskriterien vor; ein individuelles Leistungskriterium für die kurzfristige variable Vergütung wird nicht bestimmt. Eine Festlegung konkreter nichtfinanzieller Leistungskriterien im Vergütungssystem ist nach Auffassung des Aufsichtsrats

nicht im Unternehmensinteresse, da hierdurch der Handlungsspielraum des Aufsichtsrats zur Reaktion auf unternehmensspezifische Entwicklungen in nicht unerheblicher Weise verengt würde. Ein individuelles Leistungskriterium ist hinsichtlich der kurzfristigen variablen Vergütung nicht aufgenommen worden, da nach Auffassung des Aufsichtsrats die Bemessung dieser Vergütungskomponente anhand des EBIT im Unternehmensinteresse liegt. Perspektivisch beabsichtigt der Aufsichtsrat jedoch, nichtfinanzielle Leistungskriterien in das Vergütungssystem aufzunehmen. Dies ist in den Grundzügen des Vergütungssystems bereits angelegt, die unter anderem darauf abzielen, durch die Vorstandsvergütung eine nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft zu fördern.

- Rein vorsorglich wird eine Abweichung zu Empfehlung G.7 DCGK 2020 erklärt. Danach soll der Aufsichtsrat für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr für jedes Vorstandsmitglied für alle variablen Vergütungsbestandteile die Leistungskriterien festlegen, die sich – neben operativen – vor allem an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen. Das derzeitige Vorstandsvergütungssystem der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft konzentriert sich auf operative Zielsetzungen, d.h. auf die EBIT(DA)-Entwicklungen und die durchschnittliche Rendite des investierten Kapitals. Diese Kriterien werden jedoch aus der Strategie der Gesellschaft abgeleitet, so dass damit auch eine nachhaltige Wertschöpfung der Gesellschaft gefördert wird.
- Der Empfehlung G.10 DCGK 2020 wird nicht entsprochen. Nach dieser Empfehlung sollen die dem Vorstandsmitglied gewährten variablen Vergütungsbeträge überwiegend aktienbasiert gewährt werden. Über die langfristig variablen Gewährungsbeträge soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren verfügen können. Das Vorstandsvergütungssystem der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft sieht wegen des geringen Streubesitzes keine aktienbasierte Vergütung und damit auch keine mehrjährige Halteverpflichtung vor.

Hamburg, im März 2021
Vorstand und Aufsichtsrat
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Die aktuelle Entsprechenserklärung ist abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html>

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

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

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

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/at-a-glance.html>

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

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Corporate Governance

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

Compliance

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

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

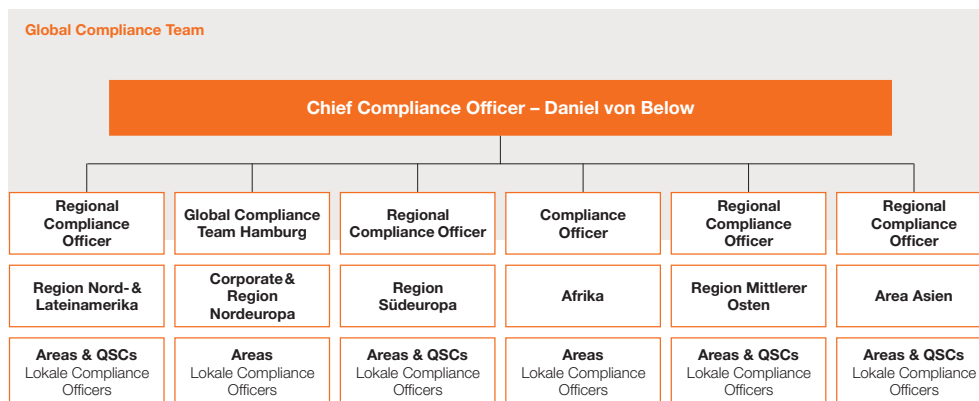
Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation sorgt, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung, Betrugsprävention sowie der Einhaltung von anwendbaren Embargos und Sanktionen zusammen.

Compliance-Organisation

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

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

Compliance-Organisation



Ethikrichtlinie

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

Corporate Responsibility

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

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

Die vorgenannten wesentlichen Dokumente für das Leitbild des Handelns im Hapag-Lloyd Konzern finden sich im Internet unter: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/compliance/overview.html>

Transparenz

Die zeitnahe und gleichmäßige Information der Öffentlichkeit ist für Hapag-Lloyd ein wichtiger Baustein guter Corporate Governance. Hierzu wird unter Investor Relations auf der Hapag-Lloyd Website ein ausführliches Informationsangebot vorgehalten unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir.html>

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt unser Finanzkalender.

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

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

Kapitalmarktrechtliche Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Managers' Transactions – werden unverzüglich ebenfalls auf die Investor-Relations-Internetseite gestellt und sind abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/financial-news/financial-news.html>

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

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und Aufsichtsrats

Das Aktiengesetz ist die gesetzliche Grundlage der Unternehmensverfassung der Hapag-Lloyd AG. Näher ausgestaltet wird sie durch die Satzung der Gesellschaft und die Vorgaben des DCGK 2020 (siehe hierzu oben).

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

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

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

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2021 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Mark Frese, Dr. Maximilian Rothkopf und Joachim Schlotfeldt. Aktuelle Informationen über die Aufgabenbereiche sowie die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Website der Gesellschaft verfügbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/management/overview.html>

Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2021)

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966	Vorsitzender des Vorstands / CEO
--	---

Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014 Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2024

Mark Frese Jahrgang 1964	Mitglied des Vorstands / CFO
------------------------------------	-------------------------------------

Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2019
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. November 2022

Dr. Maximilian Rothkopf Jahrgang 1980	Mitglied des Vorstands / COO
---	-------------------------------------

Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2019
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. April 2027

Joachim Schlotfeldt Jahrgang 1954	Mitglied des Vorstands / CPO
---	-------------------------------------

Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2018
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2023

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 11. November 2021 wurde Frau Donya-Florence Amer mit Wirkung zum 1. Februar 2022 zum neuen Vorstandsmitglied bestellt. Frau Amer wird als Chief Information Officer die Führung des zum 1. Februar 2022 neu eingerichteten Vorstandsressort IT übernehmen.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidatinnen und Kandidaten für eine Vorstandsposition stellen ihre fachliche Qualifikation für das jeweilige Ressort, Führungsqualitäten, bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Geschäftsmodell des Unternehmens aus Sicht des Aufsichtsrats die grundlegenden Eignungskriterien dar. Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands ein Diversitätskonzept verabschiedet, das die Empfehlungen des DCGK 2020 berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt. Bei Neubesetzungen von Vorstandspositionen, zuletzt bei der im Berichtsjahr beschlossenen Erweiterung des Vorstands um die Position des Chief Information Officer, wird das für den Vorstand verabschiedete Diversitätskonzept berücksichtigt. In seiner derzeitigen Besetzung erfüllt der Vorstand das Diversitätskonzept für seine Zusammensetzung.

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

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

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

Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Außerdem legt der Vorstand dem Aufsichtsrat rechtzeitig die Geschäfte und Maßnahmen vor, die gemäß der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, so auch das jährliche Budget des Konzerns. Darüber hinaus kann der Aufsichtsrat weitere Geschäfte und Maßnahmen im Einzelfall von seiner Zustimmung abhängig machen.

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

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

Im Geschäftsjahr 2021 ist es nicht zu Interessenkonflikten bei Vorstandsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG gekommen.

Alle Geschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer ihrer Konzerngesellschaften einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen nahestehenden Unternehmungen andererseits haben branchenüblichen Standards zu entsprechen (Geschäfte mit nahestehenden Personen). Geschäfte mit nahestehenden Personen, die nach Maßgabe der §§ 111a ff. AktG der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, sind zu veröffentlichen. Entsprechende Veröffentlichungspflichten bestanden im Berichtszeitraum nicht.

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

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstands, beruft diese gegebenenfalls ab und ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum bzw. zur Vorstandsvorsitzenden. Er legt die Vergütung der Vorstandsmitglieder fest. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Ferner prüft er den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie den zusammengefassten Lagebericht. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben. Diese ist abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/rules-of-procedure-for-the-supervisory-board.html>

Entsprechend der Empfehlung D.13 DCGK 2020 beurteilt der Aufsichtsrat regelmäßig, wie wirksam er und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Auf Basis eines zuvor von den Aufsichtsratsmitgliedern ausgefüllten Evaluationsbogens wurden die Ergebnisse der letzten Selbstbeurteilung in der Aufsichtsratsitzung am 27. Mai 2021 erörtert. Die Beurteilung stellte eine insgesamt konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit der Aufsichtsratsmitglieder untereinander und auch mit dem Vorstand fest. Die in der Selbstbeurteilung gegebenen Anregungen werden in der laufenden Aufsichtsratsarbeit berücksichtigt.

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

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft und einem verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 ff. AktG, sofern diese nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören oder einem Drittvergleich nicht standhalten;
- Kreditaufnahmen außerhalb des Jahresbudgets mit einem Volumen von mehr als 75 Mio. EUR;

- Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder ähnlichen Haftungen sowie Bestellung von Sicherheiten, jeweils für fremde Verbindlichkeiten außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, falls der Wert im Einzelfall 2 Mio. EUR übersteigt;
- Abschluss, Änderung oder die Beendigung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. AktG, an denen die Gesellschaft beteiligt ist;
- Zustimmungsbedürftige Geschäfte mit nahestehenden Personen im Sinne der §§ 111a ff. AktG.

Der Aufsichtsrat setzt sich derzeit aus 16 Mitgliedern zusammen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit acht Vertreter der Anteilseigner grundsätzlich von der Hauptversammlung und die derzeit acht Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Da aufgrund der COVID-19-Pandemie und der damit einhergehenden Heimarbeit der Mitarbeitenden der Gesellschaft die Unternehmenswahlen weder eingeleitet noch abgeschlossen werden konnten, waren zum Stichtag alle Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt.

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

Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2021 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. Die Geschäftsordnung ist abrufbar über die Internetseite der Gesellschaft. In jedem Kalenderhalbjahr werden zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmengleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmengleichheit führt.

Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

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

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

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich für seine Zusammensetzung folgende Ziele gegeben:

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 und C.7, Abs. 1 des DCGK 2020 ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß der Empfehlung C.11 des DCGK 2020 nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat das folgende Kompetenzprofil für sich erarbeitet:

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

Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

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

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

Der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung entspricht gemäß einer Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats diesen Zielvorgaben zum Stichtag am 31. Dezember 2021. Insbesondere erfüllt der Aufsichtsrat zum Stichtag seine Zielvorgabe, dass mindestens ein Vertreter/eine Vertreterin auf Anteilseignerseite unabhängig ist. Dabei stufen die Anteilseignervertreter Herrn Turqi Alnowaiser, S.E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Herrn Michael Behrendt und Frau Nicola Gehrt als unabhängig im Sinne des DCGK 2020 ein. Bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung, und zuletzt bei der in der Hauptversammlung am 28. Mai 2021 erfolgten Wahl zweier Aufsichtsratsmitglieder, werden die Zielvorgaben für den Aufsichtsrat berücksichtigt. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung des gesetzten Zielbildes auch weiterhin entsprechend nachverfolgen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind auf der Website der Gesellschaft abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/about-us/management/supervisory-board.html>

Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:**Michael Behrendt**

(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Klaus Schroeter

Tariff Koordinator, Fachbereiche Verkehr und
Besondere Dienstleistungen, ver.di – Vereinte
Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin
(Erster Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender)

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Vorstandsvorsitzender
Compañía Sud Americana de Vapores S.A.,
Santiago de Chile, Chile
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender)

Felix Albrecht

Vorsitzender des Seebetriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Turqi Alnowaiser

Stellvertretender Gouverneur und
Head of International Investments
Public Investment Fund, Riad,
Königreich Saudi-Arabien

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

Berater des CEO
Qatar Investment Authority, Doha, Katar

Nicola Gehrt

Director
Head of Group Investor Relations
TUI Group, Hannover

Karl Gernandt

Präsident
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz

Annabell Kröger

Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Arnold Lipinski

Leiter Fleet Management
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sabine Nieswand

Vorsitzende des Betriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Dr. Isabella Niklas

Sprecherin der Geschäftsführung
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens-
und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

José Francisco Pérez Mackenna

Vorstandsvorsitzender
Quiñenco S.A., Santiago de Chile, Chile

Maya Schwiegershausen-Güth

Bundesfachgruppenleiterin Maritime Wirtschaft,
ver.di Bundesverwaltung, Berlin

Svea Stawars

Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Uwe Zimmermann

Kaufmännischer Angestellter
Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

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

Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG



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

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht, Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

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

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Turqi Alnowaiser, Oscar Eduardo Hasbún Martínez, Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

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

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna

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

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter

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

Aktiengeschäfte und -besitz von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats

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

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

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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

Der Aufsichtsrat hat am 17. März 2021 das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands beschlossen, welches den Vorgaben des Aktiengesetzes entspricht und die Empfehlungen des DCGK 2020 im Wesentlichen berücksichtigt. Das Vergütungssystem wurde von der Hauptversammlung am 28. Mai 2021 gebilligt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung am 12. Juni 2019 in § 12 der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Die Hauptversammlung hat am 28. Mai 2021 das der Vergütung zugrunde liegende Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats bestätigt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Vergütung für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sowie die durch die Hauptversammlung 2021 gebilligten bzw. bestätigten Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats nebst der von der Hauptversammlung 2021 gefassten Beschlüsse sind öffentlich zugänglich unter

<https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/remuneration.html>

Aktionäre

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung wählt den Abschlussprüfer sowie die Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und beschließt insbesondere über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen und Satzungsänderungen. Die Aktien lauten auf den Namen. Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind diejenigen Aktionäre berechtigt, die im Aktienregister eingetragen sind

und sich rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Im Geschäftsjahr 2021 fand die Hauptversammlung der Gesellschaft aufgrund der COVID-19-Pandemie als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten statt. Ordnungsgemäß angemeldete Aktionäre oder ihre Bevollmächtigten hatten die Möglichkeit sich zur virtuellen Hauptversammlung zuzuschalten und ihr Stimmrecht durch Briefwahl sowie Vollmachtserteilung auszuüben.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2021:

in %	31.12.2021
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
Gesamt	100,0

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Die Hauptversammlung hat am 28. Mai 2021 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer unter anderem für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2021 gewählt. Der Aufsichtsrat hatte sich zuvor von der Unabhängigkeit des Prüfers überzeugt. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG sind Niels Madsen (seit dem Geschäftsjahr 2017) und Dr. Victoria Röhrich (seit dem Geschäftsjahr 2018). Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikofrüherkennungssystem.

Risikomanagement und internes Kontrollsystem (IKS)

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

Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2021 gehören sechs Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit waren zum Stichtag 38 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

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

Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 20 % bis zum 30. Juni 2022 beschlossen. Mit der Bestellung von Frau Donya-Florence Amer zum Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wird diese Vorgabe bereits erfüllt. Die Hapag-Lloyd AG entspricht überdies mit Bestellung von Frau Amer zum 1. Februar 2022 bereits den Vorgaben des Aktiengesetzes in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes, wonach mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands einer börsennotierten Aktiengesellschaft sein muss, sofern er aus mehr als drei Mitgliedern besteht.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands eine Zielgröße von 5 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 15 % bis zum 30. Juni 2022 festgelegt.

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

Rolf Habben Jansen

Stolt-Nielsen Limited
World Shipping Council – Stellvertretender Vorsitzender

Mark Frese

x+bricks S.A.

Dr. Maximilian Rothkopf

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

Joachim Schlotfeldt

HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

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

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

SCI Elysees 26
Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender
Qatar Holding LLC
Al Rayan Bank

Turqi Alnowaiser

Lucid Motors
 Noon Investment
 Sanabil Investments
 Saudi Information Technology Company (SITCO)

Michael Behrendt

Barmenia Versicherungen a.G. – Stellvertretender Vorsitzender
 Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG – Stellvertretender Vorsitzender
 Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender
 Barmenia Lebensversicherung a.G. – Stellvertretender Vorsitzender
 EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH
 MAN SE (bis 31. August 2021)
 MAN Energy Solutions SE
 MAN Truck & Bus SE

Nicola Gehrt

TUI Deutschland GmbH

Karl Gernandt

Hochgebirgsklinik Davos AG – Präsident
 Kühne + Nagel International AG – Stellvertretender Vorsitzender
 Kühne Holding AG – Präsident/Vorsitzender
 Kühne + Nagel (AG & Co.) KG – Vorsitzender
 Kühne & Nagel A.G., Luxemburg – Vorsitzender
 Kühne Logistics University – Vorsitzender
 Kühne Real Estate AG – Vorsitzender
 Signa Prime Selection AG

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Florida International Terminal LLC
 Invexans S.A.
 Nexans S.A.
 SAAM Logistics
 SAAM Ports S.A.
 SAAM Puertos S.A.
 San Antonio Terminal Internacional S.A.
 San Vicente Terminal Internacional S.A.
 SM-SAAM S.A. – Vorsitzender
 Sociedad Portuaria De Caldera (SPC) S.A.
 Sociedad Portuaria Granelera De Caldera (SPGC) S.A.

José Francisco Pérez Mackenna

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

Dr. Isabella Niklas

Börsenrat der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg
 Gasnetz Hamburg GmbH (seit 1. Dezember 2021)
 GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH
 HADAG Seetouristik und Fährdienst AG
 HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG
 Stromnetz Hamburg GmbH
 Hamburger Energiewerke GmbH (bis zum 31. Dezember 2021
 firmierend unter Wärme Hamburg GmbH)
 SBH Schulbau Hamburg

Maya Schwiegershausen-Güth

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG

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

ZIELE, WERTE UND STRATEGIE

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

Werte

Hapag-Lloyd ist ein multikulturelles Unternehmen mit 14.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf sechs Kontinenten. Um ein gemeinsames Verständnis darüber zu erlangen, „wer wir sind“ und „wer wir sein wollen“, hat Hapag-Lloyd mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und in Zusammenarbeit mit seinen Kunden und vielen weiteren verschiedenen Interessengruppen Unternehmenswerte definiert. Diese sind im Einzelnen:

- **We Care:** Wir sorgen und achten auf uns, unsere Kolleginnen und Kollegen, unsere Geschäftspartner und unsere Umwelt.
- **We Move:** Wir sind offen für Veränderungen und streben nach Verbesserungen für unsere Kunden und uns.
- **We Deliver:** Wir halten, was wir versprechen.

Unsere gemeinsamen Werte dienen uns als Orientierungshilfe und Unterstützung bei der täglichen Arbeit. Sie sollen uns aber auch motivieren und inspirieren auf dem Weg zu unserem dauerhaften Ziel, die Nummer eins für Qualität zu sein.

Strategy 2023

Die Containerlinienschifffahrt durchlief in den Jahren 2014 bis 2018 eine weitreichende Konsolidierungsphase, in deren Folge die zehn größten Wettbewerber einen globalen Marktanteil von über 80 % auf sich vereinen konnten. Auch Hapag-Lloyd konnte durch den Zusammenschluss mit CSAV und UASC seine Wettbewerbsfähigkeit auf der Kostenseite und seine Marktanteile deutlich ausbauen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG geht jedoch davon aus, dass in der Zukunft die Containerschifffahrtsbranche nicht mehr einzig und allein von Stückkosten und Skaleneffekten bestimmt wird. Vielmehr ist er der Überzeugung, dass Dienstleistungsqualität und Zuverlässigkeit entscheidende Wettbewerbsfaktoren sein werden und dass Kunden bereit sind, für Qualität, Service und höhere Zuverlässigkeit zu zahlen.

Unter diesen Prämissen hat Hapag-Lloyd 2018 seine Mittelfriststrategie entwickelt und präsentiert. Die Kernziele der Strategy 2023 lauteten:

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

Im Zuge der durch die COVID-19-Pandemie bedingten Marktverwerfungen aber auch aufgrund der rapide steigenden Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten und der zunehmenden Digitalisierung, wurde im Geschäftsjahr 2021 eine ausführliche Analyse der bestehenden Strategie durchgeführt. Nach Einschätzung des Vorstands hat sich diese Strategie bewährt und zahlreiche Ziele wurden bereits vorzeitig erreicht. Um dauerhaften Unternehmenserfolg auch in schwierigen Marktphasen zu gewährleisten, wird in den kommenden zwei Jahren das Thema Qualität weiter in den Fokus rücken und das Thema Nachhaltigkeit als viertes Kernziel verankert.

Kernziele der Strategy 2023



Nummer eins für Qualität



Global Player



Profitabilität



Nachhaltig Handeln

Qualitätsführerschaft

Qualitätsversprechen

Hapag-Lloyd verfolgt das Ziel dauerhaft die Nummer eins für Qualität in der Branche zu sein. Um dies zu erreichen, wurden zehn Qualitätsversprechen formuliert und sukzessive veröffentlicht. Unsere Qualitätsversprechen beinhalten unter anderem eine zeitnahe und akkurate Buchungsdokumentation, die Einhaltung von Volumenvereinbarungen, eine hohe Fahrplanteue im Branchenvergleich, die ständige Erreichbarkeit des Kundenservice sowie eine schnelle Bearbeitung von Anfragen und Reklamationen. Über ein „Customer Dashboard“ erhalten Kunden individuelle Informationen darüber, wie die Qualitätsversprechen erfüllt werden. Die entsprechenden globalen Werte werden zudem auf der Hapag-Lloyd Internetseite veröffentlicht.

Hinterlandverkehre ausbauen

Hapag-Lloyd hat das Ziel, bis 2023 den Anteil von Containertransporten mit Inlandsanteil (sog. „Door-to-Door“-Geschäfte) auf über 40 % zu steigern. Diese Ladung erfordert zusätzliche Dienstleistungen, die Hapag-Lloyd den Kunden anbietet und durch die ein höherer Umsatz und eine bessere Marge erzielt werden sollen. Im Berichtsjahr 2021 lag der Anteil der Ladung mit einem Inlandstransportanteil wie im Vorjahr bei rd. 31 %.

Bester Web Channel

Hapag-Lloyd war eines der ersten Unternehmen der Branche, das den Kunden eine Möglichkeit geboten hat über das Internet Preisquotierungen abzufragen, Buchungen zu tätigen und den Transport zu überwachen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das Onlinebuchungstool Quick Quotes weiterentwickelt und um neue Funktionen und Produkte ergänzt. Das ursprüngliche Ziel, den Buchungsanteil über die Plattform bis 2023 auf 15 % der gesamten Transportmenge zu erhöhen, wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 bereits deutlich übertroffen. Insgesamt wurden 22,7 % (Vorjahr: 11,1 %) oder 2,7 Mio. TEU (Vorjahr: 1,3 Mio. TEU) über Quick Quotes gebucht. In Zukunft soll der Onlinebuchungsanteil weiter erhöht werden.

Global Player

Hapag-Lloyd strebt einen globalen Marktanteil (exklusive Intra-Asien) von etwa 10 % an. Per 31. Dezember 2021 betrug dieser 9,4 % (Vorjahr: 10,9 %). Hapag-Lloyd plant, mit dem Markt zu wachsen und somit seinen Marktanteil zu halten. Darüber hinaus wird angestrebt, insbesondere in attraktiven Wachstumsmärkten sowie im Bereich der Spezialtransporte zu wachsen. Hierzu zählt unter anderem auch der Transport von Kühlcontainern (Reefer-Container), in dem Hapag-Lloyd bereits heute eine starke Marktposition hat. Hier soll ebenfalls ein Marktanteil von etwa 10 % erreicht werden. Per 31. Dezember 2021 betrug der Marktanteil am globalen Reefer-Markt 9,4 % (Vorjahr: 9,1 %). Hierfür wird sukzessive in den Ausbau der Reefer-Containerflotte investiert. Mit der im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgten Übernahme des auf Afrika-Verkehre spezialisierten Wettbewerbers NileDutch, konnte zudem das Geschäft in einem weiteren attraktiven Wachstumsmarkt gestärkt werden.

Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus

Im Rahmen der Strategy 2023 verfolgt Hapag-Lloyd das Ziel eines profitablen Wachstums über den gesamten Wirtschaftszyklus, das sich in einer adäquaten Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital – ROIC) widerspiegelt und das mindestens den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aufgrund der außerordentlich guten Ertragslage im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 konnten alle langfristigen Finanzziele übertroffen werden.

Langfristige Finanzziele und Zielerreichungsgrad

	Ziel	Ist-Wert 2021
Profitabilität	ROIC > WACC	70,0 % ROIC > 7,0 % WACC
Verschuldung	≤ 3x Nettoverschuldung / EBITDA	Nettoliquidität
Liquidität	~ 1,1 Mrd. USD	9,3 Mrd. USD
Eigenkapital	> 45 %	60 %
Dividendenpolitik	≥ 30 % des Konzerngewinns	68 %

Nachhaltigkeit

Im Geschäftsjahr 2021 hat Hapag-Lloyd eine erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, welche drei Fokusfelder aufweist:

- Saubere Schifffahrt und zukunftssichere Antriebe
- Vielfalt und Gesellschaft
- Compliance und Verantwortung

Die gesamte kommerzielle Schifffahrtsbranche ist laut der IMO Greenhouse Gas Study für rd. 3 % des jährlichen Treibhausgasausstoßes verantwortlich. Die Reduzierung von Treibhausgasen bildet daher einen wesentlichen Schwerpunkt der neuen Nachhaltigkeitsstrategie. Hapag-Lloyd arbeitet mit internationalen Organisationen an einer insgesamt umweltfreundlichen Schifffahrt. Von 2008 bis 2019 hat Hapag-Lloyd den CO₂-Ausstoß pro TEU-km um rd. 50 % reduziert. Bis 2030 wird das Ziel verfolgt die CO₂e-Intensität der gesamten Flotte gemäß EEOI¹ gegenüber 2019 um weitere 30 % zu reduzieren und bis 2045 komplett klimaneutral zu sein. Dies soll durch operative Effizienzmaßnahmen, den Umbau bestehender und den Einsatz neuer, effizienter Schiffe sowie durch den Umstieg auf Treibhausgas-ärmere bzw. -neutrale Treibstoffe erfolgen. Zu diesem Zweck wurden bereits zwölf Großcontainerschiffe bestellt und ein bestehendes Großschiff umgebaut, die mit fossilem aber auch biologischem oder synthetischem Gas betrieben werden können und so zu einer deutlichen Reduktion von Treibhausgasen beitragen werden.

Die neue Nachhaltigkeitsstrategie wird im Hapag-Lloyd Nachhaltigkeitsbericht 2021 näher erläutert. Der Bericht wird voraussichtlich im April 2022 veröffentlicht.

Strategische Prioritäten bis 2023

Zur Erreichung der strategischen Ziele wurde im Geschäftsjahr 2021 ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der sich in drei Handlungsfelder gliedert:

- **Simplify:** Verbesserung des Kundenerlebnisses und Reduktion von Komplexität
- **Strengthen:** Verdopplung unserer Bemühungen, die Nummer eins für Qualität zu werden
- **Invest:** Investitionen in unser Team, nachhaltige Vermögenswerte und langfristige Wettbewerbsfähigkeit

Simplify

Durch eine Vereinfachung des Linien- und Depotnetzwerks sowie die Konsolidierung von Umschlagsladung in strategisch ausgewählten Seehäfen, soll die Servicequalität verbessert und die Stückkosten gesenkt werden. Zudem soll durch eine einfachere und klarere Segmentierungsstrategie sowie eine stärkere Automatisierung interner Prozesse das Kundenerlebnis weiter verbessert werden.

¹ Energie-Effizienz-Betriebs-Indikator (Energy Efficiency Operational Index – EEOI)

Strengthen

Die Maßnahmen unter Strengthen zielen darauf ab, unsere Bemühungen die Nummer eins für Qualität zu werden zu verdoppeln. Insbesondere soll die Fahrplantreue durch eine verbesserte operative Steuerung und eine bessere Zusammenarbeit mit den Terminals erhöht werden. Ziel ist es im Branchenvergleich stets im oberen Drittel bei der Fahrplantreue zu liegen. Die Kundenbeziehungen sollen durch neue und beidseitig verbindliche Vertragsstrukturen gefestigt werden, die mehr Planungssicherheit für alle Parteien bieten. Mit der Formulierung der neuen Nachhaltigkeitsstrategie sollen zudem die Maßnahmen besonders im Bereich der Treibhausgasemissionen weiter intensiviert werden, so dass der CO₂e-Ausstoß pro TEU-km (EEOI) bis 2030 um 30 % gegenüber 2019 reduziert wird.

Gleichzeitig ist eine weitere Stärkung unserer Position in attraktiven Nischenmärkten und Regionen sowie eine Verbesserung unseres Inlandsangebots geplant. Um den Anteil von Containertransporten mit Inlandsanteil auf die Zielmarke von 40 % zu steigern, soll die Qualität des Angebots verbessert und um hochwertige Zusatzleistungen ergänzt werden. Um der wachsenden Automatisierung und Digitalisierung des Geschäftsmodells gerecht zu werden, ist zudem ein signifikanter Ausbau der IT-Innovationskapazitäten geplant.

Invest

Mit Investitionen in die Ausbildung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie in nachhaltige Vermögenswerte, soll die Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd dauerhaft gesichert werden. Um den sich rasch ändernden Arbeitsanforderungen gerecht zu werden, wird Hapag-Lloyd die Fortbildungsprogramme für seine 14.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Zukunft deutlich ausweiten und eine moderne Arbeitsweise fördern. Durch Investitionen in effiziente und klimafreundliche Schiffe werden die Nachhaltigkeitsziele unterstützt und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Flotte sichergestellt. Die Ausstattung unserer Container mit Monitoring Devices soll die Transparenz für Kunden und Hapag-Lloyd erhöhen und so zu einem effizienteren Containerumlauf führen. Das bestehende Kerngeschäft soll zudem durch selektive Investitionen in Terminals und komplementäre Dienstleistungen gestärkt werden.

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

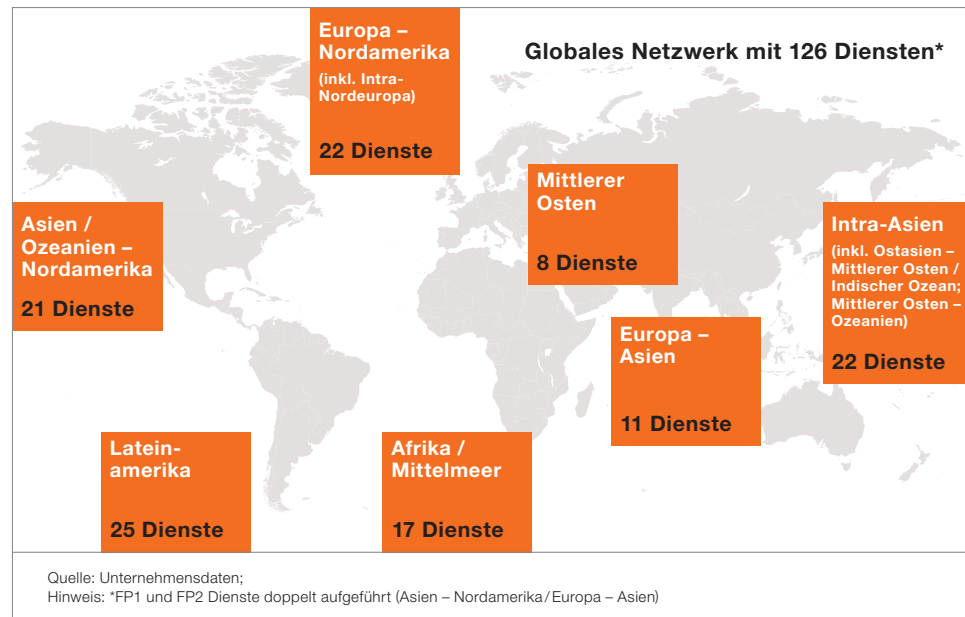
Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

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

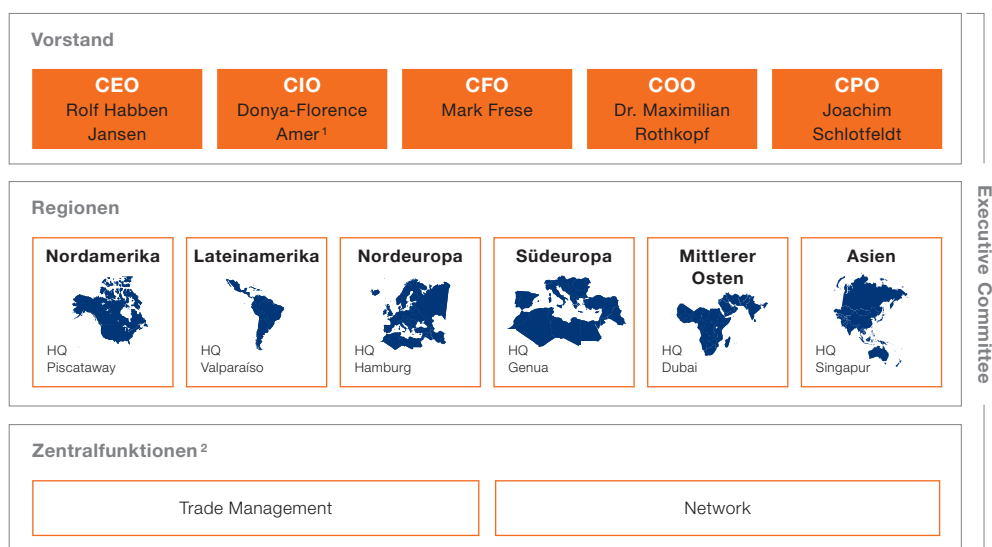


Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, 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:



¹ 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.

² Außerhalb des Executive Committee bestehen weitere Zentralfunktionen.

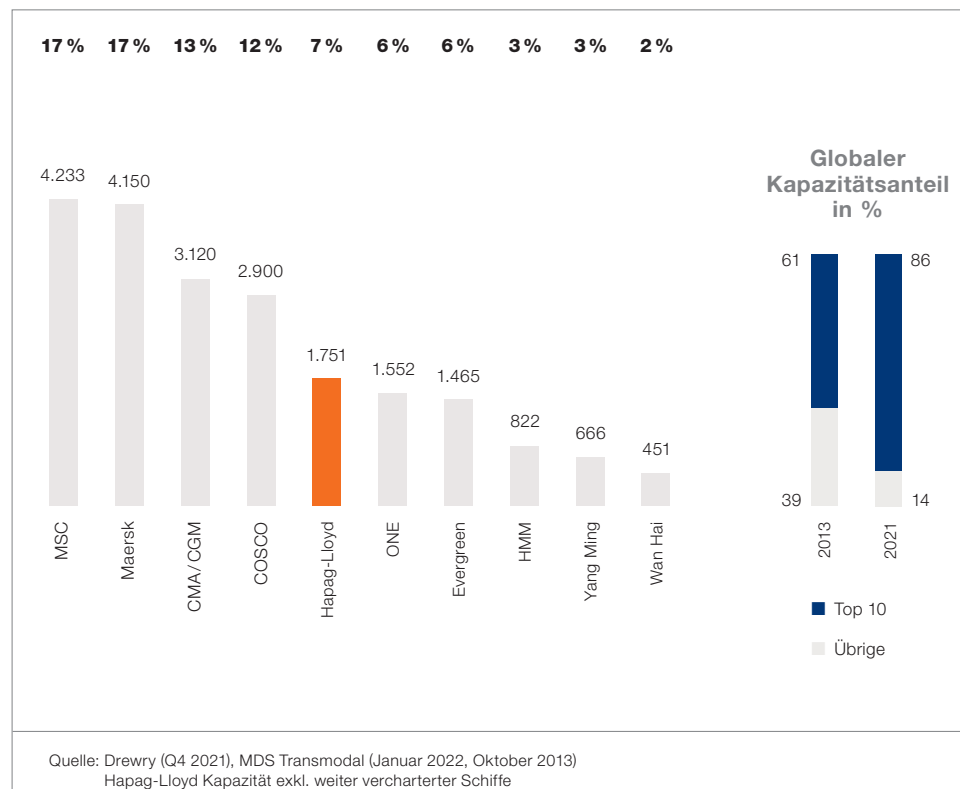
Alle sechs Regionen weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Diese sog. „Blueprint Organization“ ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und 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
THE Alliance	24	24	30
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 CO₂-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 CO₂-armen oder neutralen Brennstoffen erforderlich wird. Mehrere Staaten und internationale Institutionen diskutieren zudem eine mögliche Bepreisung des von kommerziellen Schiffen ausgestoßenen CO₂ 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.

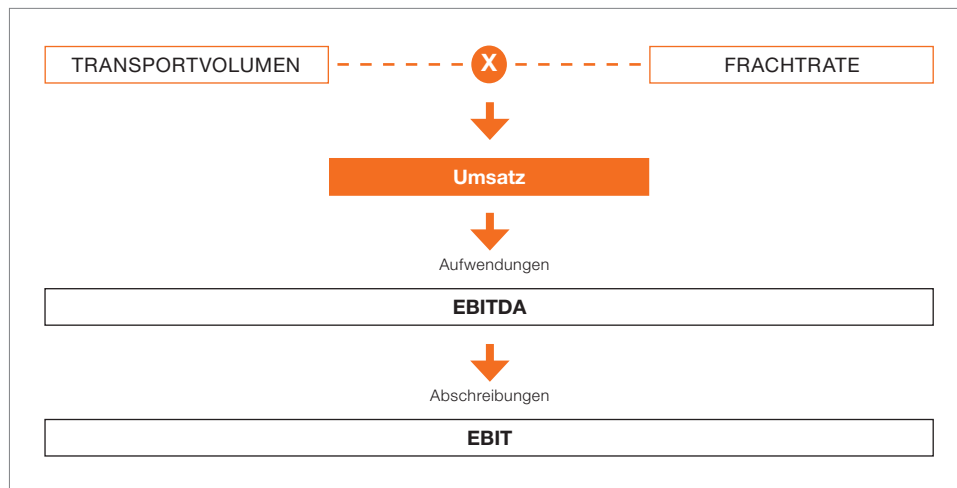
KONZERNSTEUERUNG

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 Bunkierzuschlags 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 Bunkierzuschläge 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 Bunkierzuschlägen 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
Summe Vermögenswerte	18.991,1	14.503,0	21.494,1	17.803,9
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
Summe Schulden	5.055,3	3.325,4	5.721,6	4.082,3
Invested Capital	13.935,8	11.177,6	15.772,5	13.721,6
EBIT	9.389,8	1.315,2	11.111,0	1.501,0
Steuern	61,3	45,8	72,5	52,3
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	9.328,6	1.269,4	11.038,4	1.448,7
Return on Invested Capital (ROIC)			70,0 %	10,6 %

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 nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 werden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert. 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 CO₂-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 ¹	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

¹ 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	–
Gesamter Bunkerverbrauch	4.195.041	4.108.666

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
Transpazifik		
Asien – Nordamerika	22.787	18.863
Nordamerika – Asien	6.778	6.970
Europa – Fernost		
Asien – Europa	16.191	14.212
Europa – Asien	6.601	6.471
Atlantik		
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 Containerschiffsflotte 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 Markt¹

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

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

Quelle: Seabury (Dezember 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 2021¹

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
Gesamt	100	100

¹ 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 CO₂-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
Gesamt	14.106	13.117	12.996	12.765

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 %	31.12.2021
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
Gesamt	100,0

Dividendenpolitik und Dividendenvorschlag

Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende von mindestens 30 % des Konzernjahresüberschusses auszusütten. 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.

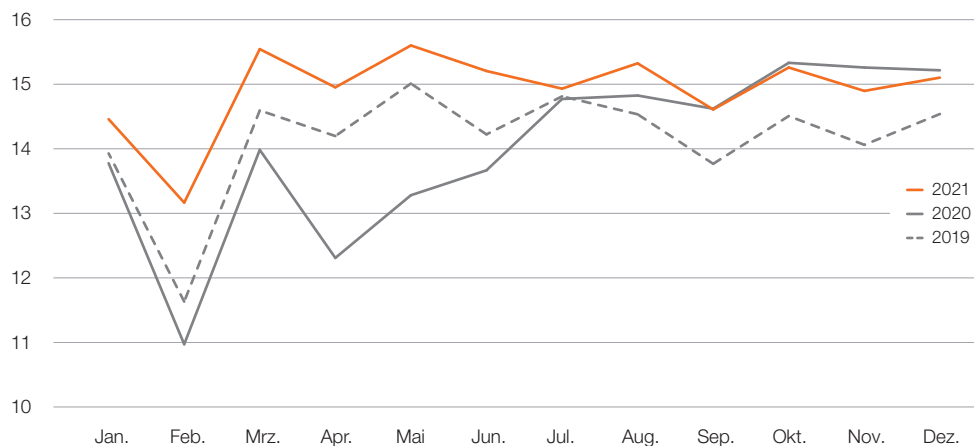
Nach einem starken Jahresauftakt schwächte sich die wirtschaftliche Erholung in China im Jahresverlauf 2021 sukzessive ab. Belastend wirkten sich unter anderem steigende Rohstoffpreise, Stromausfälle und Versorgungsengpässe sowie Schwierigkeiten im Immobiliensektor aus. Auf Jahressicht wuchs die chinesische 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.

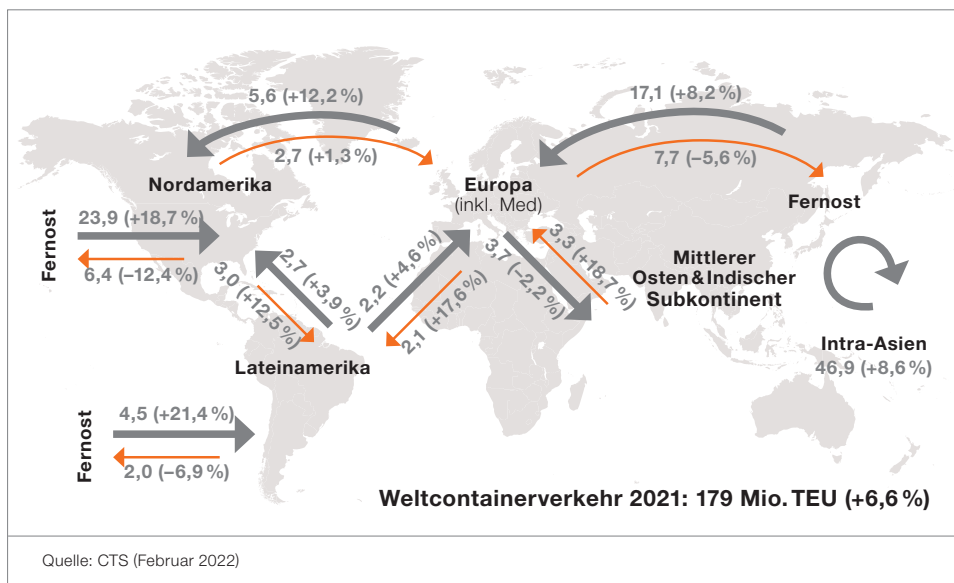
Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



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-Frachratenentwicklung 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
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	9.362,2	1.284,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,8	32,1
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-1,2	-1,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	9.389,8	1.315,2
Zinsergebnis	-245,2	-330,5
Übrige Finanzposten	1,7	-3,5
Ertragsteuern	61,3	45,8
Konzernergebnis	9.085,0	935,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	9.074,7	926,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	10,4	8,6
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	51,63	5,27
EBITDA	10.852,6	2.700,4
EBITDA-Marge (%)	48,7	21,1
EBIT	9.389,8	1.315,2
EBIT-Marge (%)	42,2	10,3

Transportmenge pro Fahrtgebiet

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

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

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

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

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

Frachtrate pro Fahrtgebiet

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

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

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

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

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

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

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

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

Operative Aufwendungen

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

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge.

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

Transportaufwendungen

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

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

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

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

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

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

Personalaufwendungen

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

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

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2021 betrugen 1.462,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.385,2 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen zu gleichzeitig höheren 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 (%) ¹	70,0	10,6

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

Zinsergebnis

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

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

Ertragsteuern

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

Konzernergebnis

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

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

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 Finanzierungskonditionen 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 Kreditusage 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 Kreditusage 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
Nettoliquidität (Vj. Nettoverschuldung)	2.226,3	4.454,9
Verschuldungsgrad (%) ¹	n/a	66,3
Frei verfügbare Kreditlinien	516,9	476,5
Eigenkapitalquote (%)	60,5	44,3

¹ 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
EBITDA	10.852,6	2.700,4
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
Free Cashflow	9.178,3	2.420,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-2.481,0	-2.192,1
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	6.697,3	228,2

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
Bestand am Anfang der Periode	681,3	511,6
Wechselkursbedingte Veränderungen	344,8	-58,5
Zahlungswirksame Veränderungen	6.697,3	228,2
Bestand am Ende der Periode	7.723,4	681,3

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Zahlungsmittelzufluss von 6.697,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten 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 KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
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
Bilanzsumme	26.714,5	15.184,3
Passiva		
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
Bilanzsumme	26.714,5	15.184,3
Nettoliiquidität (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
Nettokapazitätszuwachs	1,9	0,9	1,0	0,7	0,9
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

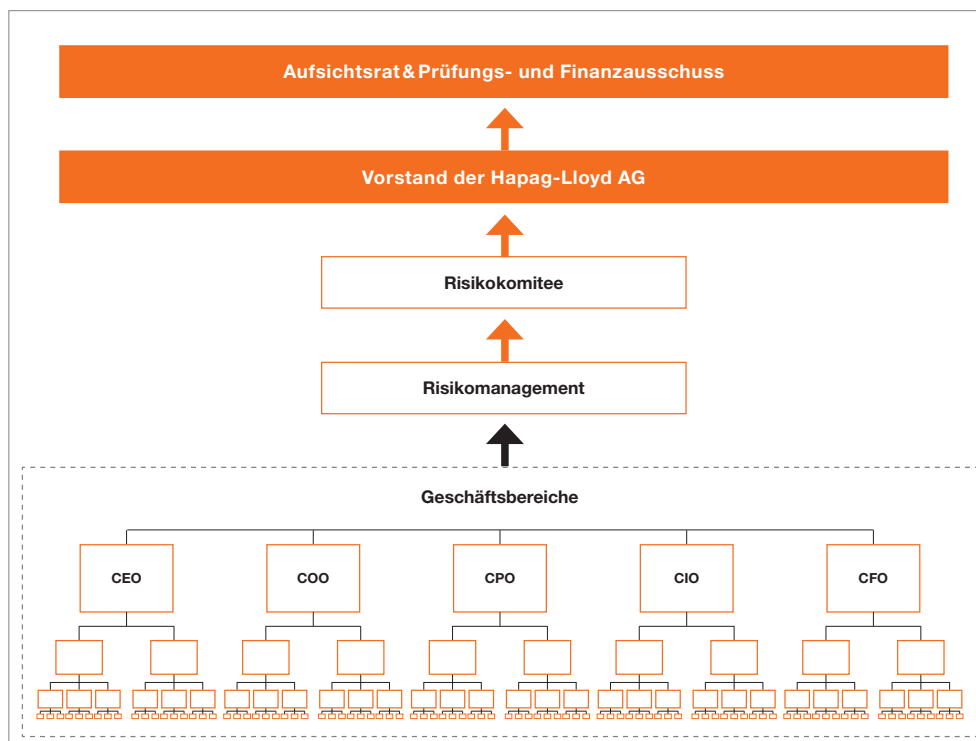
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit 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 Charrerraten 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 Charrerraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charrerraten nicht vor Ablauf des Vertrags anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charrerraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charrerraten 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 Charrerraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass die Charrerraten 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 Hafenarbeiter.

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

Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts

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

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 Gebrauchtmarktpreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinanzierungen 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 aus- geschiedener 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 Unter- nehmenseite 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
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	8.503,7	1.198,1
Finanzergebnis	540,2	-129,1
davon Zinsergebnis	-48,9	-136,8
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-19,3	-8,4
Ergebnis nach Steuern	9.024,6	1.060,6
Sonstige Steuern	-65,0	-52,0
Jahresüberschuss	8.959,6	1.008,6
Gewinnvortrag	631,8	238,4
Bilanzgewinn	9.591,4	1.247,0
EBIT	9.024,5	1.150,6
EBIT-Marge (%)	41,6	9,1
EBITDA	9.570,5	1.626,9
EBITDA-Marge (%)	44,1	12,9

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 ¹
Aktiva		
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
Bilanzsumme	21.003,8	10.604,4
Passiva		
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
Bilanzsumme	21.003,8	10.604,4
Nettofinanzposition (liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	6.635,0	–402,8
Eigenkapitalquote (%)	58,4	37,0

¹ 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 HanseMerkur Krankenversicherung AG, die HanseMerkur 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 Schlüsselaktionären¹ und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär² 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 Schlüsselaktionären³ zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

¹ In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

³ In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

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

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH 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

Konzern- abschluss



142	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
143	KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
144	KONZERNBILANZ
146	KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
148	KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG
150	KONZERNANHANG
150	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
179	Segmentberichterstattung
181	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
192	Erläuterungen zur Konzernbilanz
233	Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Umsatzerlöse	(1)	22.273,5	12.772,4
Transportaufwendungen	(2)	10.323,3	9.140,2
Personalaufwendungen	(3)	810,0	683,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	1.462,8	1.385,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(5)	–315,1	–279,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		9.362,2	1.284,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	28,8	32,1
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren		–1,2	–1,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		9.389,8	1.315,2
Zinserträge und ähnliche Erträge	(6)	21,3	17,0
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	(6)	266,5	347,5
Übrige Finanzposten	(7)	1,7	–3,5
Ergebnis vor Steuern		9.146,3	981,3
Ertragsteuern	(8)	61,3	45,8
Konzernergebnis		9.085,0	935,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		9.074,7	926,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(20)	10,4	8,6
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(9)	51,63	5,27

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Konzernergebnis		9.085,0	935,4
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(19)	53,7	–36,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		57,5	–36,8
Steuereffekt		–3,7	0,8
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(19)	919,7	–603,7
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(19)	30,1	5,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–5,2	50,3
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		35,8	–45,7
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Cashflow Hedges		–0,5	1,2
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(19)	0,4	–27,9
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–2,8	–40,1
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		3,2	11,8
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Kosten der Absicherung		–	0,3
Sonstiges Ergebnis		1.003,9	–661,9
Gesamtergebnis		10.089,0	273,5
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		10.077,6	266,2
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(20)	11,4	7,4

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2021

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	1.597,2	1.466,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.510,1	1.459,1
Sachanlagen	(11)	11.764,8	9.300,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	332,4	329,2
Sonstige Forderungen	(13)	35,6	22,4
Derivative Finanzinstrumente	(14)	12,5	21,6
Ertragsteuerforderungen	(8)	5,4	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	(8)	26,0	28,7
Langfristige Vermögenswerte		15.284,0	12.633,0
Vorräte	(15)	337,2	172,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	2.999,2	1.362,6
Sonstige Forderungen	(13)	353,6	296,0
Derivative Finanzinstrumente	(14)	0,3	14,4
Ertragsteuerforderungen	(8)	16,8	24,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(16)	7.723,4	681,3
Kurzfristige Vermögenswerte		11.430,5	2.551,2
Summe Aktiva		26.714,5	15.184,3

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	(17)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(17)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(18)	12.608,8	4.159,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(19)	727,1	-265,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		16.149,1	6.707,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(20)	12,9	15,5
Eigenkapital		16.162,0	6.722,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(21)	311,1	374,7
Sonstige Rückstellungen	(22)	101,3	73,1
Finanzschulden	(23)	2.572,1	3.229,9
Leasingverbindlichkeiten	(23)	1.566,4	940,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(24)	3,3	5,0
Derivative Finanzinstrumente	(25)	25,9	35,5
Passive latente Ertragsteuern	(8)	14,1	10,1
Langfristige Schulden		4.594,2	4.668,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(21)	9,5	10,5
Sonstige Rückstellungen	(22)	598,6	369,2
Ertragsteuerschulden	(8)	49,6	39,1
Finanzschulden	(23)	502,0	505,9
Leasingverbindlichkeiten	(23)	856,7	459,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(24)	2.323,9	1.748,1
Vertragsverbindlichkeiten	(24)	1.445,8	545,7
Sonstige Verbindlichkeiten	(24)	171,1	114,6
Derivative Finanzinstrumente	(25)	1,2	-
Kurzfristige Schulden		5.958,3	3.792,9
Summe Passiva		26.714,5	15.184,3

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Konzernergebnis	9.085,0	935,4
Ertragsteueraufwendungen (+)/-erträge (-)	61,3	45,8
Übrige Finanzposten	-1,7	3,5
Zinsergebnis	245,2	330,5
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	1.462,8	1.385,2
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-	0,1
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-12,5	-12,2
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-28,9	-32,2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-34,8	39,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-139,5	59,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-1.383,4	-225,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	180,0	17,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	998,4	355,5
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-26,4	-21,9
Zinseinzahlungen	4,3	17,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	10.410,0	2.897,9
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	20,2	31,0
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	1,3	-
Einzahlungen aus Dividenden	25,9	35,9
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	33,6	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.252,7	-534,1
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-0,9	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-69,7	-
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	10,5	-
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-	-10,4
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-1.231,7	-477,6

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–0,5	–
Auszahlungen für Dividenden	–633,5	–203,5
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	497,7	1.593,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–1.411,6	–2.742,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–678,5	–514,3
Auszahlungen für Mietereinbauten	–0,3	–26,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–224,8	–315,6
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–29,4	16,1
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–2.481,0	–2.192,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.697,3	228,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	681,3	511,6
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	344,8	–58,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.697,3	228,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	7.723,4	681,3

KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre	
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen
Stand 1.1.2020	175,8	2.637,4
Gesamtergebnis	–	–
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Umgliederungen aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	–	–
Entkonsolidierung	–	–
Stand 31.12.2020	175,8	2.637,4
Stand 1.1.2021	175,8	2.637,4
Gesamtergebnis	–	–
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Abgang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–
Umgliederungen aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	–	–
Entkonsolidierung	–	–
Stand 31.12.2021	175,8	2.637,4

der Hapag-Lloyd AG

Erwirtschaftetes Konzern- eigenkapital	Neube- wertungen aus leistungsori- entierten Pen- sionsplänen	Rück- lage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht be- herrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
3.430,8	-173,3	-14,0	-10,2	560,5	-0,5	362,6	6.606,6	14,0	6.620,6
926,8	-36,0	5,8	-27,9	-602,5	-	-660,6	266,2	7,4	273,5
926,8	-	-	-	-	-	-	926,8	8,6	935,4
-	-36,0	5,8	-27,9	-602,5	-	-660,6	-660,6	-1,3	-661,9
-	-	-4,2	36,2	-	-	32,0	32,0	-	32,0
-197,6	-	-	-	-	-	-	-197,6	-5,9	-203,5
-193,3	-	-	-	-	-	-	-193,3	-	-193,3
-4,2	-	-	-	-	-	-	-4,2	-5,9	-10,1
-0,7	0,7	-	-	-	-	0,7	-	-	-
0,5	-	-	-	-0,5	-	-0,5	-	-	-
4.159,9	-208,6	-12,4	-1,9	-42,4	-0,4	-265,8	6.707,2	15,5	6.722,7
4.159,9	-208,6	-12,4	-1,9	-42,4	-0,4	-265,8	6.707,2	15,5	6.722,7
9.074,7	53,7	30,1	0,4	918,7	-	1.002,9	10.077,6	11,4	10.089,0
9.074,7	-	-	-	-	-	-	9.074,7	10,4	9.085,0
-	53,7	30,1	0,4	918,7	-	1.002,9	1.002,9	1,0	1.003,9
-	-	-17,8	2,1	-	-	-15,7	-15,7	-	-15,7
-620,0	-	-	-	-	-	-	-620,0	-13,9	-633,9
-615,2	-	-	-	-	-	-	-615,2	-	-615,2
-4,3	-	-	-	-	-	-	-4,3	-14,0	-18,3
-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
-0,4	-	-	-	-	-	-	-0,4	-0,1	-0,5
-5,3	5,3	-	-	-	-	5,3	-	-	-
-0,4	-	-	-	0,4	-	0,4	-	-	-
12.608,8	-149,6	-0,1	0,6	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0

KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

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

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

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 und wurde am 1. März 2022 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss am 9. März 2022 prüfen und billigen.

Grundlagen der Rechnungslegung

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2021 waren die Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16: Referenzzinssatzreform – Phase 2, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden.

Die Änderungen an IFRS 16: Covid-19-bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2021 waren ab dem Zeitpunkt des Endorsements am 30. August 2021 erstmals anzuwenden.

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2021 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2021 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard/ Interpretation		Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 1 IFRS 9 IFRS 16 IAS 41	Jährliche Verbesserungen an den IFRS Standards 2018–2020	1.1.2022	ja
IFRS 3	Änderungen an IFRS 3: Verweis auf das Rahmen- konzept	1.1.2022	ja
IAS 16	Änderungen an IAS 16: Sachanlagen: Einnahmen vor beabsichtigter Nutzung	1.1.2022	ja
IAS 37	Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kos- ten der Vertragserfüllung	1.1.2022	ja
IFRS 17	Versicherungsverträge und Änderungen an IFRS 17	1.1.2023	ja
IFRS 17	Änderungen an IFRS 17: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen	1.1.2023	nein
IAS 1	Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig	1.1.2023	nein
IAS 1 IFRS Practice Statement 2	Angabe von Rechnungslegungsmethoden: Ände- rungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2	1.1.2023	nein
IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen: Änderungen an IAS 8	1.1.2023	nein
IAS 12	Latente Steuern im Zusammenhang mit Ver- mögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion: Änderungen an IAS 12	1.1.2023	nein
IFRS 10 IAS 28	Änderungen an IFRS 10 und IAS 28: Verkauf oder Einlage von Vermögenswerten zwischen einem Anleger und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	offen	nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2022 oder später anzuwenden sind. Eine vorzeitige Anwendung der Standards findet im Hapag-Lloyd Konzern nicht statt. Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern ggf. relevanten Vorschriften erläutert. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

Jährliche Verbesserungen an den IFRS Standards 2018–2020

(Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41)

Die im Rahmen des Annual Improvements Process in 2020 veröffentlichten Standardänderungen enthalten die folgenden Verbesserungen an Standards: In IFRS 9 wird klargestellt, welche Gebühren in den 10-%-Test für die Ausbuchung finanzieller Verbindlichkeiten einzubeziehen sind. In IFRS 16 wird das erläuternde Beispiel Nr. 13 geändert, welches sich auf Zahlungen des Leasinggebers an einen Leasingnehmer zur Erstattung von Ausgaben für Mietereinbauten bezieht. In IFRS 1 wird die Vorschrift erweitert, wonach Tochterunternehmen, die später als ihr Mutterunternehmen ein erstmaliger Anwender der IFRS werden, das Wahlrecht haben, Vermögenswerte und Schulden mit den bisher im Konzernabschluss des Mutterunternehmens hierfür angesetzten Buchwerten (ohne Konsolidierungsanpassungen und Anpassungen wegen der Auswirkungen des Unternehmenszusammenschlusses) zu bewerten (Ausnahme: Investmentgesellschaften). Diese Vorschrift wird um die kumulierten Währungsumrechnungsdifferenzen des Tochterunternehmens erweitert. Die Änderung gilt auch für assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die die entsprechende IFRS 1-Regelung in Anspruch nehmen. Aus den Änderungen ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Hapag-Lloyd Konzernabschluss.

Änderungen an IFRS 3: Verweis auf das Rahmenkonzept

Geringfügige Änderungen wurden an IFRS 3 vorgenommen, um die Verweise auf das überarbeitete Rahmenkonzept der IFRS zu aktualisieren und IFRS 3 um die Vorschrift zu ergänzen, dass ein Erwerber bei der Identifizierung von übernommenen Verpflichtungen, die in den Anwendungsbereich des IAS 37 oder IFRIC 21 fallen, die Regelungen des IAS 37 oder IFRIC 21 anstelle des Rahmenkonzepts anzuwenden hat. Ohne diese neue Regelung hätte ein Unternehmen bei einem Unternehmenszusammenschluss einige Verbindlichkeiten angesetzt, die gemäß IAS 37 bzw. IFRIC 21 nicht bilanziert werden dürften und daher unmittelbar nach dem Erwerb erfolgswirksam auszubuchen gewesen wären. Des Weiteren wird IFRS 3 um ein explizites Ansatzverbot für erworbene Eventualforderungen ergänzt. Die Änderungen sind auf Unternehmenszusammenschlüsse ab dem 1. Januar 2022 anzuwenden. Infolge der Änderungen werden keine wesentlichen Auswirkungen auf anzusetzende Vermögenswerte und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen erwartet.

Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung

Die Änderung an IAS 37 stellt klar, dass zu den Erfüllungskosten eines Vertrags alle direkt dem Vertrag zurechenbaren Kosten gehören. Diese umfassen die zusätzlich für die Erfüllung des Vertrags entstehenden Kosten (sog. Incremental Cost, zum Beispiel direkte Lohn- und Materialkosten) und andere Kosten, die direkt der Vertragserfüllung zuzurechnen sind. Zudem erfolgt eine Klarstellung, wonach sich eine etwaige vorrangige Wertminderung auf die zur Vertragserfüllung eingesetzten (bisher: mit dem Vertrag verbundenen) Vermögenswerte erstreckt. Hapag-Lloyd geht davon aus, dass die erstmalige Anwendung der Änderungen zu keinem wesentlichen kumulativen Effekt im Eigenkapital führen wird, da bereits so bilanziert wird, wie die Änderung des IAS 37 es vorsieht.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

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

Die Änderungen an IAS 1 betreffen eine Anpassung der Kriterien für die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig. Es wird klargestellt, dass die Klassifizierung von Schulden als kurzfristig von dem Recht eines Unternehmens zum Abschlussstichtag abhängt, die Erfüllung

der Schuld um mindestens zwölf Monate nach Ende des Berichtszeitraums zu verschieben: Liegen solche Rechte vor, ist die Schuld als langfristig zu klassifizieren. Das Recht, die Erfüllung der Schuld zu verschieben, muss hierbei substantiell sein. Sofern das Unternehmen für die Ausübung eines derartigen Rechts bestimmte Bedingungen zu erfüllen hat, müssen diese am Abschlussstichtag erfüllt werden; anderenfalls ist eine Klassifizierung als kurzfristig vorzunehmen. Des Weiteren wird klargestellt, dass es für die Klassifizierung einer Schuld unerheblich ist, ob das Management beabsichtigt oder erwartet, dass die Schuld tatsächlich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag erfüllt wird. Entscheidend für die Klassifizierung sind lediglich am Abschlussstichtag bestehende Rechte, die Erfüllung der Schuld um mindestens zwölf Monate zu verschieben. Dies gilt auch im Falle der Erfüllung innerhalb des Wertaufhellungszeitraums.

Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2: Angabe von Rechnungslegungsmethoden

Die Änderung an IAS 1 erfordert in Zukunft, dass lediglich die „wesentlichen“ Rechnungslegungsmethoden im Anhang dargestellt werden. Um wesentlich zu sein, muss die Rechnungslegungsmethode mit wesentlichen Transaktionen oder anderen Ereignissen im Zusammenhang stehen und es muss einen Anlass für die Darstellung geben. Ein Anlass kann beispielsweise darin bestehen, dass die Methode geändert wurde, es sich um ein Wahlrecht handelt, die Methode komplex oder stark ermessensbehaftet ist oder in Übereinstimmung mit IAS 8.10f. entwickelt wurde. Damit sollen in Zukunft unternehmensspezifische Ausführungen anstelle von standardisierten Ausführungen im Vordergrund stehen. Die Guidance im Practice Statement 2 wurde entsprechend angepasst.

Änderungen an IAS 8: Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen

Die Änderung an IAS 8 stellt klar, wie Unternehmen Änderungen von Rechnungslegungsmethoden besser von Schätzungsänderungen abgrenzen können. Dazu wird definiert, dass eine rechnungslegungsbezogene Schätzung immer auf eine Bewertungsunsicherheit einer finanziellen Größe im Abschluss bezogen ist. Ein Unternehmen verwendet neben Input-Parametern auch Bewertungsverfahren zur Ermittlung einer Schätzung. Bewertungsverfahren können Schätzverfahren oder Bewertungstechniken sein.

Änderungen an IAS 12: Latente Steuern im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion

Mit der Änderung wurde auf bestehende Unsicherheiten bei der Bilanzierung von latenten Steuern im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen und Entsorgungs- bzw. Wiederherstellungsverpflichtungen („decommissioning obligations“) reagiert. Werden Vermögenswerte und Schulden erstmalig erfasst, galt schon bislang unter bestimmten Voraussetzungen die sog. „Initial Recognition Exemption“. In diesen Fällen sind latente Steuern ausnahmsweise nicht anzusetzen. In der Praxis bestand Unsicherheit darüber, ob diese Ausnahmeregelung auch für Leasingverhältnisse und Entsorgungs- bzw. Wiederherstellungsverpflichtungen gilt. Um eine einheitliche Anwendung des Standards zu gewährleisten, wurde eine eng begrenzte Änderung an IAS 12 vorgenommen. Aufgrund dieser Änderung gilt die Initial Recognition Exemption nicht mehr für solche Transaktionen, bei denen beim erstmaligen Ansatz sowohl abziehbare als auch steuerbare temporäre Differenzen in gleicher Höhe entstehen, auch wenn die sonstigen bisher schon gültigen Voraussetzungen erfüllt sind. Es handelt sich somit um eine Rückausnahme von der Initial Recognition Exemption. Die Änderungen führen dazu, dass latente Steuern zum Beispiel auf beim Leasingnehmer bilanzierte Leasingverhältnisse und auf Entsorgungs- bzw. Wiederherstellungsverpflichtungen anzusetzen sind.

Konsolidierungsgrundsätze und -methoden

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

Tochtergesellschaften

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

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

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

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

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

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

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

Gemeinschaftliche Vereinbarungen

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

Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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

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

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2021 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 133 (Vorjahr: 131) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2020	5	121	1	4	131
Zugänge	–	31	–	–	31
Abgänge	–	29	–	–	29
31.12.2021	5	123	1	4	133

Von den Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden sechs verschmolzen, vier liquidiert und eine verkauft. 17 vollkonsolidierte Unternehmen wurden aufgrund deren Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entkonsolidiert. Aus den Entkonsolidierungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Es wurden vier Gesellschaften neu gegründet und drei einzeln erworben. Weiterhin sind 24 Gesellschaften im Rahmen des Erwerbs des NileDutch-Konzerns zugegangen (siehe Abschnitt Unternehmenserwerb), wobei eine davon noch im Geschäftsjahr 2021 mit einer anderen Hapag-Lloyd-Tochtergesellschaft verschmolzen wurde.

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

Gesellschaft	Sitz	Beteiligungsanteil in %
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	49,0
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Limited Company	Amman	50,0
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	49,9
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	49,0
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	45,0
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	49,0
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	49,0
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait K.S.C.C.	Safat	49,0
Hapag-Lloyd Ukraine LLC	Odessa	50,0
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	49,0

An der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, Chile, hält die Hapag-Lloyd AG zwar nur 48,95 % der stimmberechtigten Anteile, stellt aber die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 % der dividendenberechtigten Anteile, sodass Beherrschung durch die Hapag-Lloyd AG vorliegt.

Angaben zu den Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter finden sich unter Anmerkung (20).

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

Eine Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Konzerns ist unter Anmerkung (38) aufgeführt.

Unternehmenserwerb

Am 8. Juli 2021 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der niederländischen Containerreederei Nile Dutch Investments B.V. (NileDutch). Das Unternehmen mit Sitz in Rotterdam war einer der führenden Anbieter von Containerdiensten von und nach Westafrika und verfügte über eine Transportkapazität von rd. 35.000 TEU. Durch den Erwerb konnte Hapag-Lloyd seine Marktposition im Afrika-Geschäft weiter ausbauen. Das Netzwerk von und nach Afrika und die Transportfrequenzen wurden durch die Integration des Geschäfts von NileDutch verdichtet und erhöht. Afrika ist ein Schlüsselmarkt für das strategische Wachstum von Hapag-Lloyd. Der Erwerb von NileDutch ist Teil der Strategy 2023.

Als Gegenleistung für den Anteilserwerb wurden Zahlungsmittel von 116,9 Mio. EUR übertragen.

Bei Hapag-Lloyd sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 4,9 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen.

Nachstehend werden die erfassten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst:

Mio. EUR

Sonstige immaterielle Vermögenswerte	6,8
Sachanlagen	205,0
Langfristige Vermögenswerte	211,8
Vorräte	4,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	70,7
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	3,3
Derivative Finanzinstrumente	2,1
Ertragsteuerforderungen	0,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	47,2
Kurzfristige Vermögenswerte	128,1
Summe Aktiva	339,9
Sonstige Rückstellungen	9,2
Leasingverbindlichkeiten	92,2
Langfristige Schulden	101,4
Sonstige Rückstellungen	2,8
Ertragsteuerschulden	9,6
Leasingverbindlichkeiten	36,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	49,7
Vertragsverbindlichkeiten	25,8
Sonstige Verbindlichkeiten	3,6
Kurzfristige Schulden	127,9
Summe Schulden	229,3
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	110,6
Übertragene Gegenleistung	116,9
Geschäfts- oder Firmenwert	6,3
Nettozahlungsmittelabfluss aus dem Erwerb	-69,7

Im vierten Quartal der Berichtsperiode wurden neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden. Daher wurden die beizulegenden Zeitwerte der übernommenen Ertragsteuerschulden rückwirkend angepasst (Erhöhung um 5,9 Mio. EUR). Die Kaufpreisallokation ist damit abgeschlossen.

Insgesamt erhöhte sich durch die rückwirkende Anpassung der Ertragsteuerschulden der Geschäfts- oder Firmenwert aus dem Unternehmenserwerb auf 6,3 Mio. EUR. Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert insbesondere nicht identifizierbare immaterielle Vermögenswerte, wie Expertise von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 74,5 Mio. EUR erfasst. Der Bruttobetrag beläuft sich 77,7 Mio. EUR, hiervon werden 3,2 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf NileDutch Umsatzerlöse von 179,0 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 36,6 Mio. EUR. Die Ermittlung dieser Beträge erfolgte bis zur schrittweisen Integration des Geschäfts in die Hapag-Lloyd AG unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2021 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 22.484,9 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) im Konzern bei 9.398,9 Mio. EUR gelegen. Bei der Ermittlung dieser Beträge wurde angenommen, dass die zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2021 gültig gewesen wären. Die Pro-Forma-Betrachtung basiert auf den verfügbaren Informationen sowie auf Annahmen. Aufgrund dieser Annahmen entsprechen die dargestellten Pro-Forma-Beträge nicht zwingend dem Konzernumsatz und -ergebnis, welche der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der NileDutch tatsächlich am 1. Januar 2021 vollzogen worden wäre.

Währungsumrechnung

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

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

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

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft werden im sonstigen betrieblichen Ergebnis und im Zusammenhang mit Ertragsteuern im Posten Ertragsteuern gezeigt. Resultieren wechselkursbedingte Gewinne und Verluste aus der Bilanzierung von Finanzschulden werden diese in der Position übrige Finanzposten gezeigt.

Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
US-Dollar	1,13180	1,22760	1,18330	1,14130
Britisches Pfund Sterling	0,84019	0,89934	0,86023	0,88989
Chinesischer Renminbi	7,21581	8,00992	7,63139	7,87475
Indische Rupie	84,13575	89,70073	87,47385	84,58490

Bilanzierung und Bewertung

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

Geschäfts- oder Firmenwerte

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

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

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

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	20–25
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Computersoftware	1–8

Für immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird jährlich überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden prospektiv als Schätzungsänderung behandelt.

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

Für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres die Nutzungsdauer überprüft.

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

Sachanlagen

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

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

Nachträgliche Ausgaben werden als nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, wenn eine physische Mehrung vorliegt und es wahrscheinlich ist, dass der mit den Ausgaben verbundene künftige wirtschaftliche Nutzen dem Hapag-Lloyd Konzern zufließen wird.

Die nutzungsbedingten planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden wirtschaftlichen Nutzungsdauern. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr bei Schiffen und Containern werden nachfolgend beschrieben:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude	40
Schiffe	20–25
Container	15
Übrige Anlagen	3–10

Die Trockendockarbeiten zur Erzielung der Betriebsgenehmigung (Klassekosten) werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Gleiches gilt für die Einbauten von Abgasreinigungssystemen (sog. Scrubber) in Schiffen, die als separate Komponente zu betrachten sind und einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von sieben Jahren unterliegen. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswerts erwarteten Restwerte bestimmt.

Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihres Schrottwerts ermittelt. Bei Containern ergibt sich der Restwert aus einem festgelegten Anteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, die in der Regel dem ursprünglichen Neupreis des Containers entsprechen. Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

Die Einschätzung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern von Containern wurde überprüft und im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2021 von 13 auf 15 Jahre verlängert. Dies führte zu einer Ergebnisverbesserung des EBIT sowohl im letzten Halbjahr als auch im Gesamtjahr 2021 von 28,2 Mio. EUR. Die Verbesserung wird sich bei unterstellten gleichbleibenden USD-Wechselkursen und identischen Containerbeständen im folgenden vollen Geschäftsjahr 2022 auf 51,0 Mio. EUR erhöhen und danach sukzessive deutlich vermindern. Eine weitergehende zukünftige Auswirkung lässt sich durch erwartete Containerneuzugänge nicht praktikabel ableiten.

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 um ein bis fünf Jahre. Die Ergebnisbelastung des EBIT sowohl im letzten Halbjahr als auch für das Gesamtjahr 2021 betrug 64,9 Mio. EUR. Der Effekt wird sich im folgenden vollen Geschäftsjahr 2022 bei unterstellten gleichbleibenden USD-Wechselkursen auf 130,7 Mio. EUR erhöhen und sich danach durch Erreichen der unterstellten wirtschaftlichen Nutzungsdauern nicht weiter auswirken. Die generelle Nutzungsdauer von Schiffen jedoch bleibt unverändert bei 25 Jahren.

Überprüfungen auf Werthaltigkeit werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen. Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Nutzungsrechte im Sinne des IFRS 16 werden zum Zugangszeitpunkt grundsätzlich einzeln und in den entsprechenden Vermögensklassen in Höhe der jeweiligen Leasingverbindlichkeit abzüglich gegebenenfalls erhaltener Leasinganreize und zuzüglich initialer direkter Kosten bewertet. Das Nutzungsrecht wird planmäßig über die Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben und bei Vorliegen einer Wertminderung entsprechend um diese Wertminderung reduziert. Für detaillierte Informationen zur Bilanzierung von Nutzungsrechten siehe nachstehenden Abschnitt „Leasing“.

Werthaltigkeitsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer und Sachanlagen werden regelmäßig dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise/Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich zum Geschäftsjahresende auf Wertminderungen getestet. Dabei wird der erzielbare Betrag des zu prüfenden Vermögenswerts dem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittel-generierende Einheit – CGU).

Die Containerschiffahrt wird in ihrer Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert, da es aufgrund der Komplexität des Transportgeschäfts nicht möglich ist, die operativen Zahlungsströme einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen (siehe Erläuterungen im Abschnitt „Segmentberichterstattung“).

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird mindestens einmal jährlich auf Wertminderung überprüft. Eine Überprüfung erfolgt auch, wenn Ereignisse oder Umstände eintreten, die darauf hinweisen, dass der Buchwert möglicherweise nicht wiedererlangt werden kann. Die Wertminderungsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschiffahrt“.

Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist. Sofern ein Wertminderungsbedarf ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüberhinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte verteilt.

Ergibt sich zu einem späteren Zeitpunkt nach einer in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sind unzulässig.

Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value Less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use) der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder des einzelnen Vermögenswerts. Übersteigt einer dieser Beträge den Buchwert, ist es nicht notwendig, beide Werte zu ermitteln.

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, den unabhängige Marktteilnehmer unter marktüblichen Bedingungen zum Bewertungsstichtag bei Verkauf des Vermögenswerts bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zahlen würden. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der künftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme sowie der letztendlichen Veräußerung ermittelt.

Leasing

Ein Leasingverhältnis ist ein Vertrag, der das Recht auf Nutzung eines Vermögenswerts (des Leasinggegenstands) für einen vereinbarten Zeitraum gegen Entgelt überträgt. Die Definition eines Leasingverhältnisses nach IFRS 16 wird von Hapag-Lloyd auf Verträge angewendet, die am oder nach dem 1. Januar 2019 abgeschlossen oder geändert wurden.

Leasingnehmer

Hapag-Lloyd erfasst im Rahmen des Single Accounting Model nach IFRS 16 zu Beginn eines jeden Leasingverhältnisses ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in der Bilanz, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit eines Leasingverhältnisses beträgt zwölf Monate oder weniger oder (2) es handelt sich bei dem Leasingobjekt um einen geringwertigen Vermögenswert.

Die Leasingobjekte innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns entfallen auf die folgenden Vermögenswertklassen:

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

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

Werden die oben dargestellten Erleichterungsvorschriften nach IFRS 16 nicht in Anspruch genommen, werden die Nutzungsrechte im Zugangszeitpunkt, ausgehend von der Höhe der Leasingverbindlichkeit, zu Anschaffungskosten bewertet. Diese erhöhen sich um alle bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen sowie um anfängliche direkte Kosten, welche Hapag-Lloyd entstanden sind, und reduzieren sich um etwaige erhaltene Leasinganreize. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen sowie bestimmter Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit aufgrund von Modifikationen und Neubewertungen.

Die Leasingverbindlichkeit wird zu Beginn mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen bewertet. Die Leasingzahlungen werden dabei mit dem im Leasingvertrag implizit festgelegten Zinssatz oder, wie in den überwiegenden Fällen, mit dem inkrementellen Zinssatz abgezinst.

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

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

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

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

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

Die Vorschriften nach IFRS 16 werden nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in einem geringen Umfang als Leasinggeber in Erscheinung. In diesen Fällen erfolgt eine Klassifizierung der Leasingverhältnisse in Finance oder Operating Lease.

Als Leasinggeber bei einem Operating Lease weist Hapag-Lloyd das Leasingobjekt als Vermögenswert zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen aus. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden unter dem sonstigen betrieblichen Ergebnis gezeigt.

Sale-and-Lease-Back-Transaktionen

Hapag-Lloyd überträgt Vermögenswerte, wie Containerschiffe und Container, auf andere Unternehmen und least diese Vermögenswerte anschließend vom anderen Unternehmen zurück (sog. Sale-and-Lease-Back-Transaktionen). Diese Sale-and-Lease-Back-Transaktionen werden im Hapag-Lloyd Konzern zur (Re-)Finanzierung von neuen und gebrauchten Containerschiffen und Containern eingesetzt. Da Hapag-Lloyd auf Basis der vertraglichen Grundlagen bei diesen Transaktionen das Recht oder teilweise auch die Pflicht hat, die jeweils verkauften Vermögenswerte zurückzukaufen, sind die Anforderungen von IFRS 15 an die Bilanzierung des Verkaufs der übertragenen Vermögenswerte regelmäßig nicht erfüllt. Hapag-Lloyd erfasst dementsprechend weiterhin die übertragenen Vermögenswerte in der Konzernbilanz und eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe der Erlöse aus der Übertragung gemäß IFRS 9.

Sofern Hapag-Lloyd Sale-and-Lease-Back-Transaktionen abschließt, bei denen die Verfügungsmacht an den veräußerten Vermögenswerten nach den Regelungen des IFRS 15 an den Erwerber/Leasinggeber übergeht, werden die veräußerten Vermögenswerte ausgebucht und Nutzungsrechte an den zugrunde liegenden Vermögenswerten sowie ggf. Veräußerungserfolge entsprechend den Regelungen des IFRS 16.100 ff. erfasst.

Finanzinstrumente

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

Nach IFRS 9 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC), „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet“ (FVOCI) und „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ (FVTPL) unterteilt.

Ein Schuldinstrument wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, Vermögenswerte zu halten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen (Zahlungsstromkriterium).

Ein Schuldinstrument wird erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Es wird im Rahmen eines gemischten Geschäftsmodells gehalten, bei dem sowohl vertragliche Zahlungsströme vereinnahmt als auch Verkäufe getätigt werden.
- Die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen (Zahlungsstromkriterium).

Sofern die oben genannten Kriterien für die Klassifizierung als AC bzw. FVOCI nicht erfüllt sind, werden die Schuldinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Ungeachtet der oben beschriebenen Kriterien zur Klassifizierung von Schuldinstrumenten in die Kategorien AC oder FVOCI kann ein Unternehmen seine finanziellen Vermögenswerte beim erstmaligen Ansatz unwiderruflich als „erfolgswirksam zum Fair Value bewertet“ einstufen, wenn dadurch eine Rechnungslegungsanomalie vermieden oder erheblich verringert wird (Fair-Value-Option).

Die Klassifizierung und Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten erfolgt grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Davon abweichend besteht für originäre Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, beim erstmaligen Ansatz die unwiderrufliche Möglichkeit, die Fair-Value-Änderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen (OCI-Option).

Im Hapag-Lloyd Konzern sind die finanziellen Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums als „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert. Es wird weder von der Fair-Value-Option noch von der OCI-Option Gebrauch gemacht.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet oder ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Sie sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, wenn sie zu Handelszwecken gehalten werden oder beim erstmaligen Ansatz – unter bestimmten Voraussetzungen – als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ designiert wurden (FV-Option).

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) eingebunden sind, sondern „zu Handelszwecken gehalten“ werden, sind der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zuzuordnen.

Nicht derivative Basisverträge, bei denen es sich nicht um finanzielle Vermögenswerte im Anwendungsbereich von IFRS 9 handelt, werden bezüglich der Existenz von eingebetteten Derivaten analysiert. Eingebettete Derivate sind hierbei getrennt vom Basisvertrag als eigenständiges Finanzinstrument auszuweisen, wenn unter anderem beide Komponenten unterschiedliche wirtschaftliche Eigenschaften aufweisen, die nicht eng miteinander verbunden sind. Liegt eine Trennungspflicht vor, sind eingebettete Derivate erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Im Geschäftsjahr 2021 gab es wie im vorangegangenen Geschäftsjahr keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Bei originären finanziellen Vermögenswerten, die nicht der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zugeordnet sind, werden zusätzlich dem Erwerb direkt zurechenbare Transaktionskosten bei der Erstbewertung berücksichtigt. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente werden beim erstmaligen Ansatz zum Transaktionspreis bewertet. Der erstmalige Ansatz erfolgt mit der Entstehung des unbedingten Anspruchs auf Zahlung bei Übergabe der Ware an den Verfrachter.

Die Folgebewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, eines Großteils der sonstigen finanziellen Forderungen sowie von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode.

Erwartete Kreditverluste bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden als Wertberichtigung erfasst. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungskomponente sind dabei die Wertberichtigungen stets in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste zu bemessen.

Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne beeinträchtigte Bonität werden diese nach den gemeinsamen Kreditrisikoeigenschaften „geografische Region“ und „Kunden-Rating“ mittels Wertberichtigungstabellen gruppiert.

Die verwendeten Ausfallwahrscheinlichkeiten sind zukunftsorientiert und werden anhand historischer Kreditausfälle verifiziert. Eine beeinträchtigte Bonität wird bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dann angenommen, wenn es unwahrscheinlich ist, dass der Kunde seinen Verpflichtungen nachkommen wird, oder wenn Forderungen aus Lieferungen und Leistungen seit mehr als 90 Tagen überfällig sind. Zur Bemessung der erwarteten Kreditausfälle dieser Forderungen werden Fälligkeitsstrukturen, Kreditwürdigkeit, geografische Region und historische Forderungsausfälle unter Einbezug von prognostizierten künftigen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigt.

Ein Ausfall bei einem finanziellen Vermögenswert gilt als eingetreten, wenn die vertraglichen Zahlungen nicht eingetrieben werden konnten und von einer Uneinbringlichkeit ausgegangen wird.

Einige sonstige finanzielle Forderungen von Hapag-Lloyd werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Hierbei handelt es sich um Wertpapiere und Beteiligungen. Die Bewertungsgewinne und -verluste solcher Finanzinstrumente werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren erfasst.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion übertragen werden, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswerts verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden. Werden alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus einem finanziellen Vermögenswert weder übertragen noch behalten und wird die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert nicht behalten, findet ebenfalls eine Ausbuchung statt. Darüber hinaus werden finanzielle Vermögenswerte, die als ausgefallen gelten, dann ausgebucht, wenn alle Maßnahmen zur Eintreibung erfolglos blieben.

Transaktionen, bei denen bilanzierte Vermögenswerte übertragen werden, aber entweder alle oder alle wesentlichen Risiken und Chancen aus den übertragenen Vermögenswerten behalten werden, führen zu keiner Ausbuchung der übertragenen Vermögenswerte.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Schecks sowie kurzfristige Bankguthaben und sonstige kurzfristige, hochliquide Geldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten.

Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden nicht saldiert, sondern als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen sowie der hohen Bonität der kontrahierenden Kreditinstitute sind die erwarteten Kreditausfälle bei Bankguthaben und sonstigen Geldanlagen geringfügig (niedriges Ausfallrisiko am Abschlussstichtag) und werden nicht angesetzt.

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

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

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind. Führt eine Überprüfung von geänderten Vertragsbedingungen anhand quantitativer und qualitativer Kriterien zu der Einschätzung, dass beide Vertragswerke als substantiell gleich anzusehen sind, so wird die alte Verbindlichkeit zu geänderten Bedingungen fortgeführt, indem der Buchwert ergebniswirksam angepasst wird. Der neue Buchwert der Verbindlichkeit ergibt sich dabei aus dem Barwert der modifizierten Zahlungsströme, die mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz diskontiert werden.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit künftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktionen (Cashflow Hedge) klassifiziert. Bilanzuelle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges abgebildet.

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrunde liegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, inwieweit die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte kompensieren.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cashflow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird in der Rücklage für Cashflow Hedges im sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt erfolgswirksam erfasst. Der nicht designierte Teil des Derivats wird in einer separaten Rücklage für Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Hapag-Lloyd Konzern werden die Veränderungen der Zeitwerte von Commodityoptionen sowie die Wertänderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften von der Sicherungsbeziehung ausgeschlossen.

Führt die abgesicherte Transaktion später zum Ansatz eines nichtfinanziellen Postens, so wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag von der separaten Eigenkapitalkomponente umgliedert und bei den anfänglichen Kosten oder beim sonstigen Buchwert des abgesicherten Vermögenswerts oder der abgesicherten Verbindlichkeit als sog. Basis Adjustment berücksichtigt.

Bei allen anderen Cashflow Hedges hingegen wird der im Eigenkapital kumuliert erfasste Betrag in der Periode oder den Perioden, in denen sich die abgesicherten Zahlungsströme auf die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) auswirken, als Reklassifizierungsbetrag in die GuV umgliedert.

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

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

Vorräte

Vorräte bestehen im Wesentlichen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, welche insbesondere Brennstoffbestände umfassen. Sie werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt oder mit dem am Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert bilanziert, welcher sich aus dem Absatzmarkt ergibt. Zur Bewertung der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten wendet der Hapag-Lloyd Konzern die gleitende Durchschnittsmethode an.

Eine Abwertung der Vorräte zum Bilanzstichtag erfolgt, wenn der Marktpreis unter dem Buchwert liegt.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (zum Beispiel Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 Leistungen an Arbeitnehmer nach der Projected Unit Credit Method. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit Obligation – DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten künftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industrieanleihen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industrieanleihen lauten auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf.

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden – ebenso wie die Differenz zwischen typisiert ermitteltem Zinsertrag und tatsächlichem Ertrag aus Planvermögen – vollständig im sonstigen Ergebnis, d. h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst.

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

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

Eine aus Vorauszahlungen auf künftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge entsteht.

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

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe sowie Fälligkeit verlässlich schätzbar ist. Rückstellungen werden mit der bestmöglichen kaufmännischen Schätzung des Erfüllungsbetrags angesetzt und berücksichtigen künftige Kosten- und Preissteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst.

Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gebildet wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

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

Für am Abschlussstichtag noch nicht abgeschlossene Transportaufträge, die im Zusammenhang mit belastenden Verträgen stehen, wird eine Rückstellung passiviert. Der zurückzustellende Betrag wird unter Berücksichtigung der den Transportaufträgen zurechenbaren variablen Kosten sowie der anteiligen Fixkosten berechnet. Bevor eine Rückstellung passiviert wird, wird ein Wertminderungsaufwand für die Vermögenswerte, die mit dem Vertrag verbunden sind, erfasst.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten künftigen Schadensverlaufs gebildet. Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen werden gebildet, soweit ein detaillierter formaler Restrukturierungsplan erstellt und bei den betroffenen Parteien eine gerechtfertigte Erwartung geschaffen wurde.

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit reflektiert die zum Abschlussstichtag tatsächlich noch zu erbringende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit noch nicht beendeten Schiffsreisen. Die Leistungsverpflichtung bemisst sich aus dem unbedingten Anspruch auf Zahlung des Transportentgelts und wird mit Übergabe der Ware an den Verfrachter, entsprechend der zugehörigen Forderung aus Lieferung und Leistung, erfasst.

In der Folge wird die Vertragsverbindlichkeit gemäß Leistungsfortschritt gegen die Umsatzerlöse ratierlich aufgelöst.

Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile

Geschriebene Put-Optionen, die bei Ausübung zum Kauf von nicht beherrschenden Anteilen verpflichten, werden gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts des Ausübungspreises bilanziert. Dabei wird die sog. Anticipated Acquisition Method angewendet, bei der davon ausgegangen wird, dass der Erwerb der nicht beherrschenden Anteile bereits stattgefunden hat: Es wird eine finanzielle Verpflichtung zum Erwerb eigener Eigenkapitalinstrumente passiviert. Die nicht beherrschenden Anteile werden aus dem Eigenkapital ausgebucht und die Differenz aus den nicht beherrschenden Anteilen und dem voraussichtlichen Kaufpreis wird im übrigen Eigenkapital erfasst. Wertänderungen der finanziellen Verbindlichkeit in der Folgezeit werden erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst.

Der antizipierte Erwerb der nicht beherrschenden Anteile wurde in der Eigenkapitalveränderungsrechnung gesondert dargestellt.

Anteilsbasierte Vergütungen

Bei den im Konzern existierenden anteilsbasierten Vergütungsplänen handelt es sich um Vergütungspläne, die durch Barausgleich abgegolten werden. Dafür wird zu den Zeitpunkten der Leistungserbringung durch den Anspruchsberechtigten die daraus resultierende Schuld des Konzerns zu ihrem beizulegenden Zeitwert aufwandswirksam angesetzt (ratierliche Zuführung). Bis zum Ende des Leistungszeitraums wird der beizulegende Zeitwert der Schuld zu jedem Bilanzstichtag neu bemessen. Alle Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgswirksam erfasst. Die langfristige variable Vergütung wurde letztmalig im Geschäftsjahr 2019 in Form einer anteilsbasierten Vergütung gewährt. Die ab dem Geschäftsjahr 2020 gewährten langfristigen Vergütungspläne stellen „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ im Sinne des IAS 19 dar. Der Konzern erfasst für diese Vergütungspläne Verbindlichkeiten und Aufwendungen auf der Grundlage einer Formel, welche die Entwicklung bestimmter KPIs im Zeitablauf berücksichtigt, wobei die zum jeweiligen Bilanzstichtag bilanzierte Verpflichtung die bisher erdienten Leistungen umfasst.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Realisierung von Umsatzerlösen

Im Hapag-Lloyd Konzern werden Umsätze im Wesentlichen im Zusammenhang mit Transportdienstleistungen innerhalb der Erlöse aus Verträgen mit Kunden generiert. Pro Transportauftrag (Shipment) besteht eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15, die zeitraumbezogen, d. h. über die Transportdauer, erbracht wird. Die Zusammenfassung mehrerer Transportaufträge auf einer Schiffsreise führt hinsichtlich der Höhe und des Zeitpunkts der Erlöserfassung zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen wie eine Erlöserfassung auf Basis des einzelnen Transportauftrags. Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt nach der inputorientierten Methode zur Messung des Leistungsfortschritts.

Weitere Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt der Verursachung ergebniswirksam.

Zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus in Sicherungsbeziehungen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung (26) Finanzinstrumente.

Dividenden aus Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

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

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl. Im Geschäftsjahr 2021 sowie im Vorjahr entsprach das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuer-schuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird.

Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen für Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags werden keine Steuerverbindlichkeiten oder Steuerforderungen für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive latente Steuer für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge angepasst. Ertragsteuerverbindlichkeiten werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

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

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen bzw. aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2022 bis 2026, die für steuerliche Zwecke auf zehn Jahre verlängert wurde.

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

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

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

Beizulegender Zeitwert

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

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

Level 1:

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

Level 2:

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

Level 3:

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

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

Weitere Erläuterungen zu den jeweiligen beizulegenden Zeitwerten finden sich in Anmerkung (26) Finanzinstrumente.

Beihilfen der öffentlichen Hand

Hapag-Lloyd erhält verschiedene erfolgsbezogene Zuwendungen (Aufwands- oder Ertragszuwendungen) der öffentlichen Hand. Die erhaltenen Zuwendungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung auf systematischer Basis in den Perioden, in denen die Aufwendungen verbucht werden, von den bezuschussten Aufwendungen abgesetzt, sofern angemessene Sicherheit dahingehend besteht, dass die mit der Zuwendung verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Gibt es, wie bei Soforthilfen möglich, keine zugehörigen zukünftigen Aufwendungen, denen periodisch ein Zuwendungsertrag gegenübergestellt werden kann, oder sind die Aufwendungen/Verluste bereits angefallen, wird die Zuwendung sofort als Ertrag erfasst bzw. in der Periode erfasst, in der der entsprechende Anspruch entsteht. Weitere Erläuterungen zu den Beihilfen finden sich in Anmerkung (27) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Aufstellung eines Konzernabschlusses gemäß den IFRS erfordert Ermessensentscheidungen und Schätzungen, um die bilanzierten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie die Angaben zu Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen.

Schätzungen beinhalten komplexe und subjektive Bewertungen sowie die Verwendung von Annahmen, von denen einige Sachverhalte betreffen, die von Natur aus ungewiss sind. Schätzungen können sich im Zeitablauf ändern, erfordern routinemäßige Anpassungen und können einen erheblichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben. Hapag-Lloyd weist darauf hin, dass Schätzungen in demselben Berichtszeitraum aus gleichermaßen nachvollziehbaren Gründen auch anders hätten getroffen werden und tatsächliche Ergebnisse von den Schätzungen abweichen können.

Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

- Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht
- Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
- Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder
- Bestimmung der unterjährig zu erfassenden nicht manifestierten Rabatte
- Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte
- Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen
- Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten

Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht

Im Rahmen der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen bei Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Wahrscheinlichkeit der Ausübung bestehender Optionen getroffen. Hierbei beurteilt Hapag-Lloyd auch aktuelle Marktgegebenheiten und mögliche ökonomische Nachteile. Bestehen bei ökonomischer Betrachtungsweise bei Verträgen mit beidseitigem Kündigungsrecht bei Kündigung dieser Verträge keine Nachteile in einem mehr als insignifikanten Umfang, wird die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer ggf. vorliegenden Übergangsperiode bestimmt. Liegen aus Sicht von Hapag-Lloyd Nachteile in einem mehr als nur insignifikanten Umfang vor, wird dies bei der Beurteilung der Laufzeit des Vertrags entsprechend berücksichtigt und die Laufzeit bis zum Wegfall der Nachteile verlängert.

Bei ähnlich ausgestalteten Containermietverträgen werden die Laufzeiten sowie grundsätzlich die als Leasingzahlungen zu berücksichtigenden festen Zahlungen auf Basis eines Portfolioansatzes bestimmt und einheitlich für alle Leasingverträge des Portfolios angewendet.

Siehe auch die weiteren Ausführungen im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ sowie Anmerkung (30) Leasing zu im Berichtsjahr vorgenommenen Schätzungsänderungen.

Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umwelтанforderungen oder rechtlichen Beschränkungen,

technischen Entwicklungen oder sonstigen Marktzwängen (zum Beispiel Umsetzung der Sustainable-Finance Strategie der EU) und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Die Schätzung der Restwerte von Containerschiffen unterliegt vor dem Hintergrund der langen Lebensdauer der Schiffe, der Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und des künftigen Stahlpreises, der eine wesentliche Bestimmungsgröße des Restwerts eines Containerschiffs darstellt, hohen Unsicherheiten und Schwankungen. Grundsätzlich entspricht der Restwert eines Containerschiffs bzw. einer Klasse von Containerschiffen dessen Schrottwert. Der Schrottwert wird bestimmt auf Basis des Leergewichts eines Containerschiffs und des durchschnittlichen Stahlpreises. Anpassungen des Restwerts von Containerschiffen werden dann vorgenommen, wenn die Änderung des Restwerts zum Abschlussstichtag wesentlich ist.

Die Angaben der geschätzten Nutzungsdauern und zu im Berichtsjahr vorgenommenen Schätzungsänderungen finden sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“. Die Buchwerte der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen sind den Anmerkungen (10) Immaterielle Vermögenswerte und (11) Sachanlagen zu entnehmen.

Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder

Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention) werden grundsätzlich erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden. Die Bestimmung der zu erfassenden Stand- und Lagergelder erfordert Schätzungen hinsichtlich der erwarteten Höhe des Anspruchs bzw. der Forderung und der Frage, ob es hochwahrscheinlich ist, dass es zu keiner bedeutenden Korrektur der erfassten Erlöse in der Zukunft kommt. Diese Schätzungen basieren auf Erfahrungen der Vergangenheit.

Bestimmung der unterjährig zu erfassenden nicht manifestierten Rabatte

Nicht manifestierte Rabatte werden auf Basis individuell festgelegter Rabattkonditionen monatlich geschätzt und erlösschmälernd vom Transaktionspreis in Abzug gebracht. Im Folgejahr wird der Betrag der Rabatte auf Basis der tatsächlichen Gegebenheiten ermittelt und kommt zur Auszahlung, teilweise erfolgt dies bereits quartalsweise oder halbjährig im laufenden Geschäftsjahr. Weitere Erläuterungen zu den nicht manifestierten Rabatten erfolgen unter Anmerkung (1) Umsatzerlöse.

Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte

Die Bemessung erwarteter Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte umfasst Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, der geografischen Region, der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen sowie zukunftsbezogenen wirtschaftlichen Bedingungen beruhen. Bei Anpassungen von Forderungssalden wird auf Basis der relevanten Tatsachen und Umstände beurteilt, ob Kreditverluste oder Transaktionspreisänderungen vorliegen.

Siehe auch die weiteren Ausführungen im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ sowie Anmerkung (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen.

Bestimmung von Parametern für die Bewertung von Pensionsrückstellungen

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen unter anderem Annahmen über Abzinsungssätze, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren wie wirtschaftlicher Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten von den tatsächlichen Daten abweichen.

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Sterbetafeln von Heubeck RT 2018 G angewendet.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (21) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten

Beim Ansatz und bei der Bewertung von Rückstellungen sind vom Unternehmen im erheblichem Umfang Annahmen im Zusammenhang mit der Eintrittswahrscheinlichkeit, der Fälligkeit und der Höhe des Risikos zu treffen. Diese können vor allem bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen.

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Der wesentliche Ermessensspielraum liegt hierbei in der Ermittlung des ökonomischen Nutzens, der unvermeidbaren Kosten sowie des damit verbundenen Saldierungsbereichs. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (22) Sonstige Rückstellungen.

Die zum Ansatz und zur Bewertung von Eventualverbindlichkeiten notwendigen Schätzungen von Erfüllungswahrscheinlichkeiten und zugehörigen Erfüllungsbeträgen durch das Management basieren auf Beurteilungen von Rechtsanwälten und Steuerberatern. Für detailliertere Erläuterungen zu den Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken siehe Anmerkung (28) Rechtsstreitigkeiten.

Risiken und Unsicherheiten

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

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge nach geografischen Regionen sowie das EBIT und das EBITDA aus Konzernsicht.

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

ANGABEN AUF UNTERNEHMENSEBENE

Transportmenge pro Fahrtgebiet

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

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

Frachtraten pro Fahrtgebiet

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

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

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

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

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergab sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) und das Ergebnis aus den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprachen dem des Konzerns (siehe Anmerkung (12)).

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	10.852,6	2.700,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-1.462,8	-1.385,2
EBIT	9.389,8	1.315,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	9.146,3	981,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	28,8	32,1

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.597,2	1.466,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.510,1	1.459,1
Sachanlagen	11.764,8	9.300,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	332,4	329,2
Gesamt	15.204,5	12.555,6
davon Inland	12.527,1	10.046,6
davon Ausland	2.677,4	2.509,0
Gesamt	15.204,5	12.555,6

Eine regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aufgrund ihres gemeinschaftlichen Nutzens bei der Betrachtung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit („CGU“) nicht möglich. Diese wurden daher im Wesentlichen der Konzernmutter im Inland zugeordnet. Die im Ausland gehaltenen langfristigen Vermögenswerte sind mit einem Betrag von 2.291,8 Mio. EUR (Vorjahr: 2.364,0 Mio. EUR) den Vereinigten Arabischen Emiraten zuzuweisen.

Im Geschäftsjahr 2021 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) Umsatzerlöse

Umsatzerlösströme

Der Hapag-Lloyd Konzern erbringt Transportdienstleistungen von Containern über See, aber auch daran gekoppelte Hinterlandtransporte für Kunden und somit das Angebot des Transports von Tür zu Tür. Demzufolge erzielt der Hapag-Lloyd Konzern Umsatzerlöse hauptsächlich aus Seefracht, Containerinlandtransporten und Terminal-Handling-Gebühren.

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt „Segmentberichterstattung“ entnommen werden.

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 um 74,4% entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 79,7% im Vergleich zum Vorjahr. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro in Bezug auf den USD/EUR-Durchschnittskurs 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. Die Transportmenge bewegte sich nahezu auf Vorjahresniveau und hatte somit nur unwesentliche Auswirkungen auf den Umsatzerlösanstieg.

Vertragsverbindlichkeiten

Die Vertragsverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen die zum Abschlussstichtag verbleibende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit auf nicht beendeten Reisen befindlichen Transportaufträgen. Die in der Berichtsperiode erfassten Erlöse, die zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 545,7 Mio. EUR (Vorjahr: 372,9 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd bestehen auch Verträge mit Kunden, deren Laufzeit gemäß IFRS 15 ein Jahr übersteigt. Betrachtet man indes die damit zusammenhängende Umsatzrealisierung im Zeitablauf, wird ersichtlich, dass die Laufzeit der Verträge keine Auswirkungen auf die zeitliche Realisierung der Umsätze innerhalb eines Jahres hat. Der Grund besteht in der maximalen Dauer einer Schiffsreise, die unter einem Jahr liegt. Somit überschreitet die Umsatzrealisierung eines einzelnen Transportdienstauftrages nicht den Zeitraum eines Jahres. Folgerichtig bestehen im Hapag-Lloyd Konzern hinsichtlich der Ertragsrealisierung nur Verträge mit einer kurzfristigen Ausrichtung von unter einem Jahr. Auf dieser Grundlage wird gemäß IFRS 15.121 (a) in Verbindung mit IFRS 15.122 von weiteren Angaben zu verbleibenden Leistungsverpflichtungen zugeordneter Transaktionspreise abgesehen.

Leistungsverpflichtungen und Methoden der Erlöserfassung

Im Hapag-Lloyd Konzern wird der Umsatz auf Basis der in einem Vertrag mit einem Kunden festgelegten Gegenleistung gemessen. Die Umsatzerlöse werden mit der Erbringung von Transportdienstleistungen im Hapag-Lloyd Konzern realisiert. Die Erfüllung dieser Leistungsverpflichtung und die Realisierung der Umsatzerlöse erfolgen über den Zeitraum, über den die Transportdienstleistungen vom Hapag-Lloyd Konzern erbracht werden, d. h. zeitraumbezogen.

Die Erfassung der Umsatzerlöse bestimmt sich nach Maßgabe des Leistungsfortschritts. Zur Ermittlung des Leistungsfortschritts im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Reisen zum Stichtag wird von Hapag-Lloyd das inputorientierte Verfahren unter Berücksichtigung der bis zum Abschlussstichtag angefallenen Aufwendungen angewendet. Aufgrund der über den Reiseablauf verteilten transportbezogenen Aufwendungen wird das Verfahren als verlässlich und geeignet erachtet. Der Fertigstellungsgrad bzw. Transportfortschritt wird aus dem Verhältnis der angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen ermittelt.

Die Zahlungsbedingungen bei Hapag-Lloyd variieren auf lokaler Ebene. Die im Konzern überwiegend genutzte Zahlungsbedingung stellt die Zahlung innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ausgangsrechnung dar.

Transaktionspreis und Transaktionspreisbestandteile

Bei der Erbringung von Transportdienstleistungen gemäß dem Transportauftrag eines Kunden besteht für Hapag-Lloyd eine Leistungsverpflichtung im Sinne des IFRS 15.22 (a), da die Zusage an den Kunden nur eine unterscheidbare Dienstleistung umfasst. Dies ist die Zusage, Ware von einem bestimmten Ursprung zu einem vereinbarten Ziel zu transportieren. Für die Transportdienstleistung wird ein fixierter Transaktionspreis im Rahmen eines Vertrags vereinbart. Der Transaktionspreis umfasst unter anderem auch variable Bestandteile wie Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). Diese werden basierend auf Erfahrungen der Vergangenheit erfasst, sobald die vertraglich vorgesehenen Freizeiten für einen Container überschritten werden.

Als weitere Transaktionspreisbestandteile ist im Hapag-Lloyd Konzern auf Nachlässe aller Art, zum Beispiel Barzahlungs-, Mengen- oder Sondernachlässe hinzuweisen. Es handelt sich hierbei um manifestierte und nicht manifestierte Rabatte. Letztere werden auf monatlicher Basis erlösschmälernd vom Transaktionspreis in Abzug gebracht und basieren auf festgelegten Rabattkonditionen, die eine Begrenzung der variablen Gegenleistung sicherstellen. Sie führen somit zu einer Minderung des Transaktionspreises. Da die Gewährung des Rabatts im Nachgang durch eine Zahlung an den Kunden erfolgt, ist auf monatlicher Basis für die voraussichtliche Inanspruchnahme eine Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung (Erstattungsverbindlichkeit) zu erfassen. Bei manifestierten Rabatten hingegen wird die Rabattgewährung bereits bei der Buchung der Forderungen berücksichtigt. Es werden dementsprechend bereits um die gewährten Rabatte reduzierte Umsatzerlöse erfasst.

(2) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Transportaufwendungen für beendete Reisen	10.223,1	9.089,6
Brennstoffe	1.678,2	1.407,3
Handling und Haulage	5.389,0	4.716,7
Container und Repositionierung ¹	1.219,3	1.134,7
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	1.936,6	1.830,8
Veränderung der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	100,2	50,6
Gesamt	10.323,3	9.140,2

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge.

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

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 in Bezug auf den USD/EUR-Durchschnittskurs führte hingegen zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 1,5 Mrd. EUR bzw. 17,1 % ergeben.

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

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

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

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

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

(3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Löhne und Gehälter	679,0	563,4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	131,0	119,5
Gesamt	810,0	683,0

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 von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Hapag-Lloyd Konzern aus.

Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Personalaufwendungen von 151,3 Mio. EUR ergeben.

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (21) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Personalaufwendungen wurden um die erteilten Beihilfen der öffentlichen Hand in Höhe von 11,0 Mio. EUR (Vorjahr: 11,9 Mio. EUR) erfolgswirksam gemindert. Weitere Erläuterungen erfolgen unter Anmerkung (27) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Seepersonal	1.963	2.007
Landpersonal	11.431	10.857
Auszubildende	240	221
Gesamt	13.634	13.085

(4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Planmäßige Abschreibung	1.465,6	1.286,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	83,4	131,7
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.382,3	1.154,7
Wertaufholungen / Wertminderungen	-2,8	98,8
Wertminderungen auf Sachanlagen	8,6	98,8
Wertaufholung auf zur Veräußerung gehaltene kurzfristige Vermögenswerte	-11,4	-
Gesamt	1.462,8	1.385,2

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen den Kundenstamm. Der Rückgang der planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte ist auf die vollständige Abschreibung der Marken CSAV und UASC in 2020 zurückzuführen.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig gecharterten Schiffen zu gleichzeitig höheren Charraten und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 715,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 528,1 Mio. EUR). Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

(5) Sonstiges betriebliches Ergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Sonstige betriebliche Erträge	82,9	69,1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	15,8	13,8
Erträge/Verluste aus dem Abgang von Vermögenswerten	12,5	13,1
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	7,1	9,7
Übrige betriebliche Erträge	47,6	32,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	398,1	348,8
IT- und Kommunikationskosten	209,8	175,9
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	38,6	32,7
Büro- und Verwaltungskosten	29,0	33,8
Training und sonstige Personalkosten	24,9	20,1
Sonstige Steuern	16,7	12,6
Wechselkursgewinne/-verluste	7,3	15,4
Fahrt- und Reisekosten	6,7	6,4
Bankgebühren	6,0	5,9
Übrige betriebliche Aufwendungen	59,1	46,0
Gesamt	-315,1	-279,7

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen. Hierunter fallen unter anderem Erträge aus Ausbuchungen von verjährten Verbindlichkeiten sowie Weiterbelastungen für Serviceleistungen.

Die Wechselkursgewinne und -verluste sind saldiert unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen und resultieren im Wesentlichen aus Kursveränderungen von Vermögenswerten und Schulden (ausgenommen Finanzschulden).

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen. Hierunter fallen unter anderem Aufwendungen für Versicherungsdienstleistungen, Werbemittel sowie Prüfungsleistungen.

(6) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Zinserträge	21,3	17,0
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	21,3	17,0
Zinsaufwendungen	243,3	343,8
Nettozinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	2,7	3,7
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	70,3	69,6
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	170,3	270,5
Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate	-23,2	-3,7
Gesamt	-245,2	-330,5

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Gewinne aus der Bewertung von Zinsswaps sowie um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben; im Vorjahr bestanden die Zinserträge im Wesentlichen aus Erträgen im Zusammenhang mit der Abwicklung von zwei Schiffsfinanzierungen. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie aus Zinsen aus sonstigen Finanzschulden zusammen. 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 Euro-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 Euro-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.

Zu den Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Leasingverbindlichkeiten entstanden sind, verweisen wir auf Anmerkung (30) Leasing.

(7) Übrige Finanzposten

Die übrigen Finanzposten in Höhe von 1,7 Mio. EUR beinhalten im Wesentlichen realisierte und unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedge-Effekte.

(8) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeinde-spezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2021 sowie 2020 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertrags-abhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen in 2021 zwischen 7,2 % und 39,0 % (Vorjahr: zwischen 6,0 % und 39,0 %).

Außerdem werden in dieser Position gemäß IAS 12 Ertragsteuern latente Steuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und ggf. realisierbare Verlustviträge erfasst.

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

Mio. EUR	1.1. – 31.12.2021	1.1. – 31.12.2020
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag	57,6	34,0
davon Inland	17,5	4,5
davon Ausland	40,1	29,5
Latenter Steuerertrag / -aufwand	3,7	11,8
davon aus zeitlichen Differenzen	2,3	2,9
davon aus Verlustviträgen	1,4	8,9
Gesamt	61,3	45,8

Der allgemeine Anstieg der Steuern vom Einkommen und Ertrag um 15,5 Mio. EUR auf 61,3 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf höhere Ertragsteuern der Hapag-Lloyd AG aufgrund signifikant erhöhter gruppeninterner Dividendenerträge im Geschäftsjahr zurückzuführen. Zudem gab es einen Anstieg der ausländischen Ertragsteuern der Konzerngesellschaften als Resultat der außergewöhnlich positiven allgemeinen Ertragssituation. Weiterhin wurde im Vorjahr der laufende Ertragsteueraufwand positiv beeinflusst durch höhere wechsellkursbedingte Effekte aus der Umrechnung von der jeweiligen Landeswährung in die funktionale Konzernwährung US-Dollar. In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 4,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,5 Mio. EUR) enthalten, die auf den Tonnagesteuerbereich entfallen.

Der Anstieg der übrigen inländischen laufenden Ertragsteueraufwendungen um 13,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen bedingt durch drei Effekte. Zum einen standen im Geschäftsjahr weniger körperschaftsteuerliche Verlustviträge zur Verrechnung zur Verfügung (der gegenläufige Effekt findet sich im Bereich der Aufwendungen aus latenten Ertragsteuern). Des Weiteren gab es im Geschäftsjahr signifikant erhöhte gruppeninterne Dividendenerträge auf Ebene der Hapag-Lloyd AG. Zudem ist der ausgewiesene inländische Steueraufwand um einen Währungskurseffekt in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Ertrag 1,8 Mio. EUR) erhöht, welcher aus der Umrechnung von Steuerforderungen und Verbindlichkeiten von der lokalen Währung in die funktionale Konzernwährung US-Dollar resultiert.

Zudem sind in den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag periodenfremde Steuererträge in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen in Höhe von 1,5 Mio. EUR) enthalten.

Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2021 sowie 2020 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2021 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,3 % und 34,9 % (Vorjahr: zwischen 8,3 % und 34,0 %).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Konzernergebnis zuerst in das Ergebnis, das unter die Tonnagebesteuerung fällt, und das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, aufgeteilt. Das Ergebnis, das der Regelbesteuerung unterliegt, wird mit dem im Geschäftsjahr jeweils gültigen gesetzlichen Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 % multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Ergebnis vor Steuern	9.146,3	981,3
davon unter Tonnagesteuer	8.847,6	723,5
davon unter Regelbesteuerung	298,7	257,8
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)	96,4	83,2
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-45,4	-43,5
Steuersatz- und Steuerrechtsänderungen	0,2	-
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-5,4	-1,2
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	15,5	10,4
Effekte aus Ansatzkorrekturen	-2,6	-1,9
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	-0,9	1,5
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-17,4	-10,5
Kursdifferenzen	8,8	0,4
Sonstige Abweichungen	7,6	2,9
Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung	56,8	41,3
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuer	4,5	4,5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-)	61,3	45,8

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

In der Position Effekte aus Ansatzkorrekturen sind Erträge in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,0 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustviträge im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen 0,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,8 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind auch ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 5,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,8 Mio. EUR).

Die aktiven und passiven latenten Ertragsteuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustviträgen wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	1,2	18,2	1,0	11,9
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,6	0,8	2,0	0,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	2,9	0,4	7,2	0,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	5,6	0,2	4,2	–
Sonstige Transaktionen	11,6	–0,3	9,1	1,1
Aktivierbare Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustviträgen	8,3	–	9,1	–
davon realisierbar durch Tonnagesteuer	–	–	2,7	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–5,2	–5,2	–3,9	–3,9
Bilanzansatz	26,0	14,1	28,7	10,1

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2020	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2020
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-5,7	-6,1	–	0,8	-11,0
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	2,0	-0,3	–	-0,2	1,5
Bewertung von Pensionsrückstellungen	5,7	0,3	0,8	–	6,8
davon erfolgsneutral	6,6	–	0,8	-0,2	7,2
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,5	0,1	–	-0,4	4,2
Sonstige Transaktionen	5,5	3,1	–	-0,6	8,0
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	19,0	-8,9	–	-1,0	9,1
Bilanzansatz	31,0	-11,8	0,8	-1,4	18,6

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2021	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2021
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-11,0	-4,9	–	-1,2	-17,1
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,5	-0,8	–	0,1	0,8
Bewertung von Pensionsrückstellungen	6,8	-0,5	-3,7	-0,1	2,5
davon erfolgsneutral	7,2	–	-3,8	–	3,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,2	0,8	–	0,4	5,4
Sonstige Transaktionen	8,0	3,1	–	0,9	12,0
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,1	-1,4	–	0,6	8,3
Bilanzansatz	18,6	-3,7	-3,7	0,7	11,9

Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen, deren Umkehrung in absehbarer Zeit wahrscheinlich ist, wurden passive latente Steuern in Höhe von 0,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) angesetzt.

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 57,3 Mio. EUR (Vorjahr: 53,3 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern, und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist. Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Im Wesentlichen betreffen die nicht angesetzten Verlustvorträge ausländische Tochterunternehmen, die nicht unter die Tonnagebesteuerung fallen. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	24,7	29,6
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.271,9	1.171,0
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	0,1	1,0
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.271,8	1.170,0
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.296,6	1.200,6

(9) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	9.074,7	926,8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	51,63	5,27

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Im Geschäftsjahr 2021 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2020	1.600,7	1.840,6	–	307,7	131,3	10,6	3.891,0
Zugänge ¹	3,4	–	–	–	3,8	9,0	16,2
Abgänge	–	–	–	77,7	13,2	–	90,9
Umbuchungen	–	–	–	–	1,0	–1,0	–
Wechselkursdifferenzen	–137,3	–157,9	–	–20,9	–8,9	–1,5	–326,5
Stand zum 31.12.2020	1.466,8	1.682,7	–	209,1	114,0	17,2	3.489,8
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2020	–	415,0	–	31,3	127,2	–	573,4
Zugänge	–	81,2	–	46,9	3,5	–	131,7
Abgänge	–	–	–	77,7	13,2	–	90,9
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–
Wechselkursdifferenzen	–	–41,3	–	–0,5	–8,5	–	–50,3
Stand zum 31.12.2020	–	454,9	–	–	109,1	–	563,9
Buchwerte 31.12.2020	1.466,8	1.227,8	–	209,1	5,0	17,2	2.925,9
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2021	1.466,8	1.682,7	–	209,1	114,0	17,2	3.489,8
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	6,3	–	2,8	–	3,9	–	13,1
Zugänge	–	–	–	–	0,4	6,9	7,2
Abgänge	–	–	2,8	–	–	–	2,8
Umbuchungen	–	–	–	–	1,7	–2,2	–0,5
Wechselkursdifferenzen	124,2	142,4	–	17,7	10,2	1,7	296,1
Stand zum 31.12.2021	1.597,2	1.825,1	–	226,8	130,1	23,5	3.802,8
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2021	–	454,9	–	–	109,1	–	563,9
Zugänge	–	78,3	2,8	–	2,2	–	83,4
Abgänge	–	–	2,8	–	–	–	2,8
Umbuchungen	–	–	–	–	–0,5	–	–0,5
Wechselkursdifferenzen	–	42,1	–	–	9,5	–	51,6
Stand zum 31.12.2021	–	575,3	–	–	120,2	–	695,5
Buchwerte 31.12.2021	1.597,2	1.249,9	–	226,8	9,9	23,5	3.107,3

¹ Der Zugang beim Geschäfts- oder Firmenwert resultiert aus konsolidierungskreisbedingten Änderungen.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.597,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.466,8 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 226,8 Mio. EUR (Vorjahr: 209,1 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2021 für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit „Containerschiffahrt“ ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Der erzielbare Betrag wurde auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Kosten der Veräußerung bestimmt. Die Bewertung basiert dabei auf Inputfaktoren der Stufe 1 (unveränderte Übernahme des notierten Aktienpreises der Hapag-Lloyd AG und eines Anleihepreises) und auf Inputfaktoren der Stufe 2 (Verwendung beobachtbarer Marktpreisnotierungen, die nicht Stufe 1 sind, zur Bemessung der restlichen Nettoverschuldung). Hinsichtlich der wesentlichen Bewertungsannahmen wird auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ verwiesen. In der Gesamtheit ist der beizulegende Zeitwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschiffahrt“ der Stufe 2 zuzuordnen, da diese dem niedrigsten Inputfaktor entspricht, der für die Bewertung insgesamt wesentlich ist.

Zum Bilanzstichtag lag der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung über den Buchwerten der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschiffahrt“, sodass keine Wertminderung zu erfassen war.

Die Aufwendungen für Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 43,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 39,7 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen in 2021 bei 7,3 Mio. EUR (Vorjahr: 9,6 Mio. EUR) und werden in der Software und in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau ausgewiesen.

(11) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container	Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaftungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2020	10.352,8	3.414,7	355,2	65,0	14.187,7
Zugänge ¹	653,3	625,7	54,3	58,9	1.392,2
Abgänge	211,6	100,2	9,2	–	321,1
Umbuchungen	44,4	–	–0,3	–44,5	–0,3
Wechselkursdifferenzen	–921,6	–329,8	–20,1	–6,6	–1.278,2
Stand zum 31.12.2020	9.917,2	3.610,4	379,9	72,9	13.980,4
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2020	2.867,9	1.123,0	132,0	–	4.122,9
Zugänge	726,2	385,3	43,2	–	1.154,7
Wertminderungen	98,8	–	–	–	98,8
Abgänge	210,9	67,6	2,5	–	281,0
Umbuchungen	–	–	–0,3	–	–0,3
Wechselkursdifferenzen	–289,0	–118,7	–7,6	–	–415,3
Stand zum 31.12.2020	3.193,0	1.322,0	164,8	–	4.679,9
Buchwerte 31.12.2020	6.724,2	2.288,3	215,1	72,9	9.300,6
Anschaftungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2021	9.917,2	3.610,4	379,9	72,9	13.980,4
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	101,1	99,6	4,3	–	205,0
Zugänge	1.396,9	1.037,7	70,4	353,4	2.858,4
Abgänge	148,1	69,5	28,2	–	245,7
Umgliederungen in als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–244,3	–	–	–	–244,3
Umbuchungen	61,4	0,2	3,1	–64,0	0,7
Wechselkursdifferenzen	892,0	355,2	34,1	19,6	1.300,8
Stand zum 31.12.2021	11.976,2	5.033,6	463,5	381,9	17.855,2
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2021	3.193,0	1.322,0	164,8	–	4.679,9
Zugänge	952,3	388,3	41,6	–	1.382,3
Wertminderungen	–	–	8,6	–	8,6
Abgänge	142,0	54,9	16,0	–	212,9
Umgliederungen in als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–214,7	–	–	–	–214,7
Umbuchungen	–	–	0,5	–	0,5
Wechselkursdifferenzen	297,2	127,7	22,0	–	446,9
Stand zum 31.12.2021	4.085,8	1.783,2	221,5	–	6.090,4
Buchwerte 31.12.2021	7.890,5	3.250,4	242,1	381,9	11.764,8

¹ Zugänge in Höhe von 4,3 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 4.618,0 Mio. EUR (Vorjahr: 5.667,5 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypotheken für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

Die Entwicklungen der Nutzungsrechte je Anlageklasse im Geschäftsjahr sind in Anmerkung (30) Leasing dargestellt.

Im ersten Quartal 2021 wurden fünf Containerschiffe als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte klassifiziert. Die Veräußerung der Schiffe dient der strategischen Optimierung des Schiffsportfolios. Die verbindlichen Vereinbarungen zur Veräußerung der fünf Schiffe wurden im zweiten Quartal geschlossen, wobei eines der fünf Schiffe auch bereits im zweiten Quartal an den Käufer übergeben wurde. Die Übergabe der verbliebenen vier Schiffe erfolgte im dritten Quartal dieses Geschäftsjahres. Aufgrund von weiteren Netzwerkanpassungen wurden die Schiffe zeitgleich zur Übergabe für bis zu 1,5 Jahre zurückgechartert. Die Buchwerte der Schiffe wurden aufgrund der steigenden Marktpreise im zweiten Quartal 2021 auf ihren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten in Höhe von insgesamt 40,8 Mio. EUR zugeschrieben. Insgesamt wurde für die als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Schiffe im zweiten Quartal eine Wertaufholung in Höhe von 11,4 Mio. EUR erfasst, die als Ertrag im Posten „Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen“ ausgewiesen wurde. Zum 31. Dezember 2021 waren alle fünf Containerschiffe an den Käufer übergeben, sodass sie nicht mehr in der Konzernbilanz angesetzt waren. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wurde durch einen unabhängigen Sachverständigen geschätzt. Die Bewertung entspricht insgesamt Stufe 3 der Bemessungshierarchie und wurde vom Sachverständigen unter der Berücksichtigung aktueller Verkaufstransaktionen, laufender Verkaufsverhandlungen sowie angebotener Preise und Marktreaktionen auf diese Preisvorstellungen für am besten vergleichbare Schiffe ermittelt. In der Bewertung wird angenommen, dass die Schiffe zur sofortigen charterfreien Übergabe gegen Barzahlung zu normalen Handelsbedingungen zwischen einem verkaufsbereiten Verkäufer und einem kaufwilligen Käufer zum Verkauf stehen. Ferner basiert die Einschätzung auf der Annahme, dass diese Schiffe vollständig gewartet, frei von Empfehlungen, unbeschädigt, vollständig ausgerüstet und in einem betriebsbereiten Zustand sind.

Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Im Geschäftsjahr 2021 wurden für im Bau befindliche Schiffe 3,9 Mio. EUR (Vorjahr n.a.) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen, d.h. nicht zweckgebundenen, Fremdfinanzierung aktiviert. Der Finanzierungssatz, der bei der Bestimmung der zu aktivierenden Fremdkapitalkosten zugrunde gelegt worden ist, wird quartalsweise ermittelt und beträgt für das Geschäftsjahr 2021 zwischen 3,2 % und 3,6 % p.a. (Vorjahr n.a.).

Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2021 direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten in Höhe von 0,3 Mio. EUR (Vorjahr n.a.) aktiviert. Der Zinssatz der entsprechenden Darlehen beträgt 2,5 % p.a. (Vorjahr n.a.).

(12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2021 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2021	2020
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A. ¹	Lima	47,93	47,93
Texas Stevedoring Services LLC ³	Wilmington	50,00	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd. ¹	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH ²	Hamburg	25,10	25,10
Djibouti Container Services FZCO ¹	Dschibuti	19,06	19,06

¹ Schiffsagenten und lokale Linienreedereien

² Containerterminal

³ Servicegesellschaft am Containerterminal

Der Hapag-Lloyd Konzern hat maßgeblichen Einfluss auf die Djibouti Container Services FZCO, Dschibuti, da der Stimmrechtsanteil im Konzern 21,25 % beträgt.

Im Geschäftsjahr blieben anteilige kumulierte Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen von 0,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -1,8 Mio. EUR) unberücksichtigt. Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

Die HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH erbringt Terminaldienstleistungen für den Hapag-Lloyd Konzern. Finanzinformationen für dieses wesentliche nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen (100 % Werte und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten.

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
	2021	2020
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	297,0	284,4
Jahresüberschuss	95,0	75,5
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-24,6	-35,2
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	108,2	100,6
Langfristige Vermögenswerte	81,5	83,9
Kurzfristige Schulden	37,6	38,5
Langfristige Schulden	71,7	65,6
Nettovermögen	80,4	80,4
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	20,2	20,2
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Anteil am Gewinn des laufenden Geschäftsjahres	27,5	30,7
Periodenfremdes Ergebnis	5,0	-1,2
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	329,5	326,5

Der bilanzierte Anteil an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen hat sich folgendermaßen entwickelt:

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH		Nicht wesentliche assoziierte Unter- nehmen		Gemeinschaftsunter- nehmen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Anteil 1.1.	326,5	331,0	2,0	2,1	0,7	0,6
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	27,5	30,7	1,5	1,2	-0,2	0,2
Ausschüttungen	-24,6	-35,2	-1,3	-1,3	-	-
Wechselkursdifferenzen	-	-	0,1	-	-	-0,1
Anteil 31.12.	329,5	326,5	2,3	2,0	0,5	0,7

(13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.999,2	-	1.362,6	-
gegen fremde Dritte	2.999,2	-	1.362,6	-
Sonstige Forderungen	252,7	15,6	217,5	14,6
Beteiligungen und Wertpapiere	7,6	7,6	7,7	7,7
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	129,0	-	108,3	-
Forderungen aus Darlehen und sonstigen Finanzforderungen	4,5	4,4	14,9	4,1
Forderungen aus Versicherungsentschädigungen	51,0	-	52,3	-
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	12,0	3,4	11,2	2,6
Übrige Vermögenswerte	48,6	0,2	23,2	0,2
Summe	3.252,0	15,6	1.580,1	14,6
Nichtfinanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	136,4	20,0	100,9	7,8
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	80,9	0,6	62,9	0,7
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	19,9	17,7	9,1	6,0
Rechnungsabgrenzungsposten	32,4	0,7	21,6	0,1
Übrige Vermögenswerte	3,2	0,9	7,3	0,9
Summe	136,4	20,0	100,9	7,8

Es bestanden zum 31. Dezember 2021 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

Im Vorjahr wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Programms zur Verbriefung von Forderungen verpfändet. Solche Forderungen wurden im Konzern nicht ausgebucht, sondern im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen (Held to Collect).

Kreditrisiken

Die Bruttobuchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, betrugen zum 31. Dezember 2021 3.274,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.600,0 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität bzw. ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 311,2 Mio. EUR (Vorjahr: 108,6 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 432,9 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (Vorjahr: 251,5 Mio. EUR).

Die folgende Tabelle zeigt neben der oben dargestellten Risikokategorisierung die Altersstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen:

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Nicht überfällig	2.905,6	1.408,8
Überfällig bis 30 Tage	223,2	120,6
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	88,8	30,9
Überfällig über 90 Tage	56,4	39,7
Bruttobuchwert	3.274,0	1.600,0
Wertberichtigung	-29,6	-27,6
Buchwert	3.244,4	1.572,4

Der signifikante Anstieg der Bruttobuchwerte ist vor allem auf die historisch hohen Frachtraten zurückzuführen. Der Anstieg entfällt fast ausschließlich auf nicht überfällige Forderungen, weshalb es zu einer vergleichsweise geringen Erhöhung der Wertberichtigung gekommen ist.

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf sonstige finanzielle Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2021	2020
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Wertberichtigungen zum 1.1.	27,6	28,9
Inanspruchnahmen	4,8	8,0
Wertminderungsaufwendungen	4,5	9,2
Veränderung der Währungsrücklage	2,3	-2,5
Wertberichtigungen zum 31.12.	29,6	27,6

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2021 betragen 29,6 Mio. EUR und entfallen mit 24,3 Mio. EUR (Vorjahr: 22,5 Mio. EUR) auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

(14) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	12,7	12,5	36,0	21,6
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	9,6	9,3	14,5	–
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	3,2	3,2	21,6	21,6

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäfts sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Ebenfalls ausgewiesen werden eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen aus der Begebung von Anleihen. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung (26)).

(15) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	332,4	172,3
Geleistete Anzahlungen	4,8	–
Gesamt	337,2	172,3

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoffbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 170,8 Mio. EUR auf 329,9 Mio. EUR im Wesentlichen preisbedingt erhöht haben.

Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 1.678,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.407,3 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr sind zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) als Aufwand angefallen. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Guthaben bei Kreditinstituten	7.715,3	675,7
Kassenbestand und Schecks	8,1	5,6
Gesamt	7.723,4	681,3

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 22,4 Mio. EUR (Vorjahr: 5,5 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen. Diese Mittel stehen der Hapag-Lloyd AG oder anderen Tochtergesellschaften nicht jederzeit zur allgemeinen Verwendung zur Verfügung.

Der Anstieg der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente resultierte im Wesentlichen aus operativer Tätigkeit.

(17) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2021 ist wie im Vorjahr in 175,8 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt wie im Vorjahr ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 30. April 2022 um bis zu 23,0 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu 23 Millionen neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2017). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen berechtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, um Spitzenbeträge vom Bezugsrecht auszunehmen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 beträgt das Genehmigte Kapital nach Teilausnutzung in Vorjahren noch 11,3 Mio. EUR.

(18) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst im Wesentlichen die Ergebnisse des Geschäftsjahres und früherer Jahre sowie Umgliederungen aus den Kapitalrücklagen. In den vergangenen Geschäftsjahren wurden den Kapitalrücklagen im handelsrechtlichen Einzelabschluss insgesamt 1.682,3 Mio. EUR entnommen und entsprechend im Konzernabschluss in das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umgegliedert.

Dividendenausschüttung 2021

Am 2. Juni 2021 wurde eine Dividende von 3,50 EUR (Vorjahr: 1,10 EUR) je dividendenberechtigte Stückaktie, d. h. insgesamt 615,2 Mio. EUR (Vorjahr: 193,3 Mio. EUR), an die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG ausgezahlt.

Verwendung Bilanzgewinn

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags aus 2020 in Höhe von 631,8 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 9.591,4 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 35,00 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 6.151,6 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 3.439,8 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(19) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2021: –149,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2020: –208,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im Geschäftsjahr 2021 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 53,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um 36,0 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts von Commodityoptionen, der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zins- und Commodityswaps und beträgt –0,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2021 (31. Dezember 2020: –12,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –5,2 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 50,3 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 35,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –45,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts von Commodityoptionen und der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 0,6 Mio. EUR zum 31. Dezember 2021 (31. Dezember 2020: –1,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –2,8 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –40,1 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 876,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: –42,4 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2021 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 919,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –603,7 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

(20) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich. Im Geschäftsjahr 2021 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.

(21) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Leistungsorientierte Pensionspläne

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

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

Weiterhin bestehen einzelvertragliche Pensionszusagen mit Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten, deren Höhe in den entsprechenden Verträgen festgelegt ist. Für einen eingeschränkten Personenkreis besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Tantiemezahlungen zugunsten einer betrieblichen Altersversorgung zu verzichten.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder bestehen Versorgungszusagen nach einem gesonderten leistungsorientierten Plan. Danach besteht ebenfalls Anspruch auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich nach einem individuell festgelegten Prozentsatz der ruhegehaltsfähigen Bezüge richtet und teilweise durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gesichert ist. Aktive Vorstandsmitglieder haben bis auf eine Ausnahme keine leistungsorientierten Zusagen auf betriebliche Altersversorgung. Für ein Vorstandsmitglied besteht hiervon abweichend eine Zusage auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung, deren Höhe sich aus einem Festbetrag bestimmt. Die Auszahlung der Altersversorgung erfolgt in Form laufender Rentenzahlungen.

Bei den ausländischen leistungsorientierten Pensionsplänen handelt es sich im Wesentlichen um die Pläne im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden und Mexiko. Diese beinhalten ebenfalls Ansprüche für Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten. Die Höhe der Bezüge entspricht einem festgelegten Prozentsatz in Verbindung mit anrechnungsfähigen Dienstjahren und Bezügen. Zusätzlich werden die aus den eingezahlten Beträgen erwirtschafteten Überschüsse berücksichtigt. Für diese Pläne sind Planvermögen vorhanden. Die Beitragszahlungen der ausländischen Pläne werden von Hapag-Lloyd und seinen Beschäftigten geleistet. In Mexiko werden die Beiträge ausschließlich durch den Arbeitgeber gezahlt. Die Auszahlung der Versorgungsbezüge im Ausland erfolgt grundsätzlich in Form laufender Rentenzahlungen. In Mexiko besteht allerdings ein Wahlrecht zwischen laufenden Rentenzahlungen und Einmalzahlungen. Bei den Leistungen an Arbeitnehmer handelt es sich im Wesentlichen um gesetzliche Ansprüche aus Leistungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses.

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

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	276,6	306,1
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	9,8	10,0
Unterdeckung (Nettoschuld)	266,8	296,1
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	209,1	217,7
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	155,3	128,6
Unterdeckung (Nettoschuld)	53,7	89,1
Summe	320,6	385,2

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	36,2	36,5
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,5	1,3
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	25,1	30,4
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	20,8	20,9
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,0	5,3
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,4	8,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,5	5,9
Rückdeckungsversicherung	9,8	10,0
Immobilien	1,6	2,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18,0	0,7
Sonstiges	33,2	16,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	165,1	138,6

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

Für die Verwaltung der ausländischen Planvermögen existieren im Vereinigten Königreich und Mexiko Komitees (Treuhänder), die aus Teilnehmern des Plans und Vertretern des Hapag-Lloyd Managements bestehen.

Bei der Anlage der Planvermögen in diesen Ländern werden rechtlich unabhängige Finanzdienstleister zur Beratung und Unterstützung herangezogen. Diese legen dem jeweiligen Komitee einen Vorschlag zur Kapitalanlage mit entsprechenden Risiko- und Erfolgsszenarien vor. Die Entscheidung über die Anlage obliegt dem Komitee in enger Abstimmung mit der Hapag-Lloyd AG und steht im Einklang mit der jeweiligen Anlagestrategie. Die Anlagestrategie ist im Wesentlichen auf die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie auf Liquiditätssicherung und Renditeoptimierung ausgerichtet. Zu diesem Zweck werden die erwarteten Pensionszahlungen, die in einem bestimmten Zeithorizont anfallen, mit der Laufzeit der Kapitalanlagen abgestimmt. Für eine Laufzeit von acht bis zwölf Jahren werden Anlageformen mit niedrigem Risiko wie festverzinsliche bzw. indexierte Staats- und Unternehmensanleihen gewählt. Für darüber hinaus fällige Verpflichtungen wird in Kapitalanlagen mit höherem Risiko und höherer erwarteter Rendite investiert.

In den Niederlanden wird sowohl die Verwaltung als auch die Entscheidung über die Investitionen des Planvermögens von einem unabhängigen Finanzdienstleister durchgeführt.

Die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Danach erfolgt alle drei Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan im Vereinigten Königreich ein Finanzierungsdefizit. Das Unternehmen und die Treuhänder haben sich auf einen Plan zum Abbau des Defizits geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen beinhaltet.

Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2021	2020
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	523,8	481,9
Laufender Dienstzeitaufwand	13,8	12,8
Zinsaufwand	4,8	6,3
Neubewertungen:		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-4,8	-0,1
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-48,0	45,3
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-2,2	-1,7
(Negativer (-)) Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,6	0,6
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,5	0,5
Geleistete Pensionszahlungen	-11,3	-12,5
Wechselkursveränderungen	8,3	-8,4
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	0,2	-1,0
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	485,7	523,8

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2021 auf 20,0 Jahre (Vorjahr: 20,1 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

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

Mio. EUR	2021	2020
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	138,6	141,7
Zinserträge	2,1	2,6
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	3,5	4,4
Beiträge des Arbeitgebers	19,3	2,8
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,1	0,1
Geleistete Pensionszahlungen	-5,0	-6,3
Wechselkursveränderungen	6,3	-5,6
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	0,2	-1,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	165,1	138,6

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Laufender Dienstzeitaufwand	13,8	12,8
Zinsaufwand	4,8	6,3
Zinserträge	-2,1	-2,6
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,6	0,6
Nettopensionsaufwand	17,1	17,1

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Personalaufwendungen	14,4	13,4
Zinsaufwendungen (+)/Zinserträge (-)	2,7	3,7
Gesamt	17,1	17,1

Versicherungsmathematische Annahmen

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

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden als demografische Grundlage die Richtttafeln 2018 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2021	2020
Abzinsungsfaktoren	1,10	0,50
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80

Für die Bewertung der wesentlichen ausländischen Pensionsverpflichtungen wurden zur Bestimmung der demografischen Annahmen lokale allgemeingültige Richtttafeln zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2021	2020
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	1,65	1,45
Niederlande	1,10	0,50
Mexiko	8,19	7,21
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,84	2,76
Niederlande	2,00	2,00
Mexiko	3,50	3,50

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

Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2021 für das Geschäftsjahr 2021 57,5 Mio. EUR (Vorjahr: –36,8 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (–) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	4,8	0,1
Änderungen finanzieller Annahmen	48,0	–45,3
erfahrungsbedingten Anpassungen	2,2	1,7
Ergebnis aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	3,5	4,4
Wechselkursänderungen	–0,9	2,3
Neubewertungen	57,5	–36,8

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2021 –149,6 Mio. EUR (Vorjahr: –208,6 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2022 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2022 voraussichtlich 6,7 Mio. EUR (Vorjahr: 6,2 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2021 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2021	Δ Barwert 31.12.2020
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-67,8	-77,8
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	82,7	99,7
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	11,5	13,6
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-11,1	-13,0
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	17,7	21,2

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2021 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2021 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestufteten versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweisen Informationen bzw. Tendenzaussagen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 36,9 Mio. EUR (Vorjahr: 33,2 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd existieren zwei leistungsorientierte Gemeinschaftspläne mehrerer Arbeitgeber. Dabei handelt es sich sowohl um einen Plan für Altersvorsorge- und medizinische Versorgungspflichten in den USA als auch um den im Vereinigten Königreich registrierten „Merchant Navy Officer's Pension Fund“ (MNOF), der weltweit für britische Offiziere gegründet wurde.

Da von den gemeinschaftlichen Pensionsplänen keine ausreichenden Informationen über die Entwicklung der auf Mitarbeitende des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, werden diese Pläne seitdem als beitragsorientierte Pläne bilanziert.

Die beiden Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber sind im Hapag-Lloyd Konzern quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

(22) Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2020	Zugang durch Unternehmens- zusammen- schluss	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2020
Risiken aus schwebenden Geschäften	171,8	–	161,6	0,1	139,2	–13,2	136,2
Personalbereich	129,5	–	81,6	9,0	100,8	–8,6	131,1
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	87,1	–	16,5	1,7	33,1	–8,5	93,5
Restrukturierung	18,3	–	8,6	3,2	4,7	–1,0	10,1
Versicherungsprämien	12,7	–	4,4	3,4	3,0	–0,7	7,1
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,3	–	4,0	–	4,4	–1,3	9,4
Übrige Rückstellungen	35,3	–	10,8	8,8	40,9	–1,6	54,9
Sonstige Rückstellungen	464,9	–	287,5	26,3	326,1	–35,0	442,2

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2021	Zugang durch Unternehmens- zusammen- schluss	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2021
Risiken aus schwebenden Geschäften	136,2	–	134,5	0,1	211,1	15,0	227,7
Personalbereich	131,1	1,3	84,3	8,5	166,2	8,6	214,4
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	93,5	10,3	16,7	3,0	27,7	8,8	120,6
Restrukturierung	10,1	0,2	5,0	1,6	20,9	1,4	26,0
Versicherungsprämien	9,4	–	3,6	3,7	15,0	0,9	18,1
Rückstellungen für sonstige Steuern	7,1	–	1,3	0,7	4,5	0,7	10,3
Übrige Rückstellungen	54,9	0,1	7,2	11,0	45,5	0,5	82,9
Sonstige Rückstellungen	442,2	12,0	252,5	28,5	490,9	35,9	699,9

Die Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten betreffen im Wesentlichen bestehende Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Transportaufträgen auf nicht beendeten Schiffsreisen.

Die Personalarückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, noch nicht genommenen Urlaub, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung (32) dargestellt. In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit konzernexternen Versicherern abgeschlossen sind.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstige Forderungen in Höhe von 39,6 Mio. EUR aktiviert.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, insbesondere Rückstellungen für länderspezifische Risiken.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2021				31.12.2020			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften	227,7	226,7	1,0	–	136,2	135,2	1,1	–
Personalbereich	214,4	184,5	18,6	11,3	131,1	103,5	15,6	12,0
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	120,6	64,5	53,2	2,9	93,5	56,2	35,1	2,1
Restrukturierung	26,0	26,0	–	–	10,1	10,1	–	–
Versicherungsprämien	10,3	10,3	–	–	7,1	7,1	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	18,1	18,1	–	–	9,4	9,4	–	–
Übrige Rückstellungen	82,9	68,6	7,3	6,9	54,9	47,7	0,2	6,9
Sonstige Rückstellungen	699,9	598,6	80,1	21,1	442,2	369,2	52,0	21,0

(23) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2021				31.12.2020			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	3.074,1	502,0	1.638,7	933,4	3.735,9	505,9	2.052,3	1.177,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.902,5	402,0	1.249,4	251,1	2.533,5	377,5	1.401,8	754,1
Anleihen	300,8	1,5	–0,5	299,8	306,0	6,8	299,2	–
Sonstige Finanzschulden	870,7	98,5	389,8	382,5	896,4	121,6	351,3	423,5
Leasingverbindlichkeiten	2.423,1	856,7	1.458,3	108,1	1.400,3	459,8	789,6	150,9
Gesamt	5.497,2	1.358,6	3.097,0	1.041,5	5.136,2	965,7	2.841,9	1.328,5

¹ Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, sofern die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten oder gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.055,6	4.698,1
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	402,1	409,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	67,0	56,0
Zinsverbindlichkeiten	11,2	17,7
Transaktionskosten	-38,7	-45,1
Gesamt	5.497,2	5.136,2

Die Finanzschulden enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und sonstige Finanzschulden. Die Leasingverbindlichkeiten umfassen Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige Finanzschulden

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und sonstige Finanzschulden beinhalten im Wesentlichen Darlehen und wie Darlehen bilanzierte Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und von Containern.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm.

Im Geschäftsjahr 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion zur Refinanzierung von einem Containerschiff durchgeführt (sog. Japanese Operating Lease („JOL“)). Die bisherige Finanzierung wurde bereits im Vorjahr vorzeitig zurückgeführt. Die Leasingvereinbarung enthält eine substantielle Kaufoption, die das Recht einräumt, das Containerschiff zurückzukaufen. Die Transaktion wird vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 als Darlehensfinanzierung bilanziert. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen beträgt 57,9 Mio. EUR. Die Verbindlichkeit aus der JOL-Transaktion ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da diese Verbindlichkeit gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert ist.

Im Zuge des Bestellvorgangs über die Fertigung und Lieferung von sechs Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.500 TEU, deren Auslieferung zwischen April und Dezember 2023 erwartet wird, hat Hapag-Lloyd im Dezember 2020 eine Kreditusage in Form eines sog. Chinese Lease (Sale-and-Lease-Back-Transaktion) über 472,3 Mio. USD (384,7 Mio. EUR) zur Finanzierung von drei Großcontainerschiffen abgeschlossen. Die Kreditusage deckt die Anzahlungen unter dem Bauvertrag bis zur Ablieferung der Containerschiffe ab. Am 15. Juli 2021 erfolgte die Ziehung der ersten Tranche des Bauzeitdarlehens in Höhe von insgesamt 25,0 Mio. EUR für diese drei Schiffe. Die Verbindlichkeit ist der Kategorie „sonstige Finanzschulden“ zugeordnet, da die Verbindlichkeit gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch eine Leasinggesellschaft aufgesetzt und finanziert ist.

Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Sale-and-Lease-Back-Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 1.273,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.427,0 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 860,7 Mio. EUR (Vorjahr: 804,6 Mio. EUR).

Das Darlehen im Rahmen des ABS-Programms wurde im Geschäftsjahr 2021 vollständig zurückgezahlt (31. Dezember 2020: 81,5 Mio. EUR).

Anleihen

Am 6. April 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR begeben. 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. Der Emissionserlös wurde für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125 % Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd verwendet, die eine ursprüngliche Fälligkeit in 2024 hatte.

Leasingverbindlichkeiten

Angaben zu Leasingverbindlichkeiten im Hapag-Lloyd Konzern sind in Anmerkung (30) Leasing enthalten.

Kreditlinien

Zum 31. Dezember 2021 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 516,9 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 476,5 Mio. EUR).

Überleitung der Veränderungen der Schulden zum Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Mio. EUR	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+)/ Forderungen (-) aus derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Sonstige Finanz- schulden	Leasing- verbind- lichkeiten	Devisen- termin- geschäfte	Zins- swaps	
Stand zum 1.1.2020	4.292,9	458,3	452,5	1.193,4	11,1	22,5	6.430,8
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- tätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	979,9	–	614,0	–	–	–	1.593,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-2.492,6	-157,5	-92,2	–	–	–	-2.742,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	-514,3	–	–	-514,3
Einzahlungen (+)/Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	27,4	-11,3	16,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-182,9	-29,8	-33,3	-69,6	–	–	-315,6
Summe aus zah- lungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- tätigkeiten	-1.695,6	-187,3	488,4	-583,9	27,4	-11,3	-1.962,3
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	-244,3	6,9	-75,3	-129,4	0,2	-3,0	-444,9
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	-43,4	27,2	-16,2
Sonstige Veränderungen ¹	180,5	28,1	30,7	920,2	–	–	1.159,5
Stand zum 31.12.2020	2.533,5	306,0	896,4	1.400,3	-4,7	35,4	5.166,9

¹ Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen sowohl die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 847,0 Mio. EUR als auch konsolidierungskreisbedingte Veränderungen.

Mio. EUR	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+)/ Forderungen (-) aus derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Sonstige Finanz- schulden	Leasing- verbind- lichkeiten	Devisen- termin- geschäfte	Zins- swaps	
Stand zum 1.1.2021	2.533,5	306,0	896,4	1.400,3	-4,7	35,4	5.166,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- tätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	177,1	296,0	24,7	–	–	–	497,7
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-990,3	-298,0	-123,3	–	–	–	-1.411,6
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	-678,5	–	–	-678,5
Einzahlungen (+)/Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	-8,2	-21,2	-29,4
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-94,6	-22,9	-37,0	-70,3	–	–	-224,8
Summe aus zah- lungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungs- tätigkeiten	-907,8	-24,9	-135,7	-748,8	-8,2	-21,2	-1.846,6
Veränderung aufgrund der Übernahme oder des Verlusts der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	–	–	–	128,6	–	–	128,6
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	173,4	2,3	71,3	152,8	0,5	1,4	401,7
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	28,4	-14,3	14,1
Sonstige Veränderungen ¹	103,4	17,5	38,6	1.490,2	–	–	1.649,7
Stand zum 31.12.2021	1.902,5	300,8	870,7	2.423,1	16,0	1,3	5.514,4

¹ Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen sowohl die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 1.453,2 Mio. EUR als auch konsolidierungskreisbedingte Veränderungen.

(24) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2021				31.12.2020			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.323,9	2.323,9	–	–	1.748,1	1.748,1	–	–
davon gegen fremde Dritte	2.323,9	2.323,9	–	–	1.748,1	1.748,1	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	138,6	136,6	1,9	0,2	93,1	91,3	1,6	0,2
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	2,9	2,7	–	0,2	3,3	3,2	–	0,2
Verbindlichkeiten aus Verrechnung oder Überzahlung	33,9	33,9	–	–	28,5	28,5	–	–
Put-Option	1,8	–	1,8	–	1,6	–	1,6	–
Übrige Verbindlichkeiten	99,9	99,9	–	–	59,6	59,6	–	–
Summe	2.462,5	2.460,4	1,9	0,2	1.841,2	1.839,4	1,6	0,2
Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten								
Vertragsverbindlichkeiten	1.445,8	1.445,8	–	–	545,7	545,7	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	35,8	34,5	1,1	0,1	26,4	23,3	3,1	0,1
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	16,9	15,7	1,1	0,1	11,4	10,1	1,2	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	16,8	16,8	–	–	11,8	10,6	1,2	–
Rechnungsabgrenzungsposten	1,8	1,8	–	–	2,9	2,2	0,7	–
Übrige Verbindlichkeiten	0,2	0,2	–	–	0,3	0,3	–	–
Summe	1.481,5	1.480,3	1,1	0,1	572,1	569,0	3,1	0,1

(25) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	27,1	25,9	35,5	35,5
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	27,1	25,9	22,7	22,7
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	–	–	12,8	12,8

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren aus Devisentermingeschäften und Zinsswaps. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung (26)).

(26) Finanzinstrumente**Finanzwirtschaftliche Risiken und Risikomanagement****Grundsätze Risikomanagement**

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

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

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzmanagementrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest.

Der Abschluss der zur Begrenzung der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Der Abteilung Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement. Die zur Reduktion der Marktrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente stimmen hinsichtlich der Zahlungstermine und des zugrunde liegenden Risikos („Underlying“) mit den Grundgeschäften überein. Die als Cashflow Hedge designierten Finanzinstrumente sichern somit die Höhe der Zahlungsflüsse und erhöhen demnach die finanzielle Sicherheit. Die Bilanzierung der Sicherungsbeziehung führt zu einer Reduktion der Volatilität in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, da die ergebniswirksame Erfassung des Grundgeschäfts zum entsprechenden Zeitpunkt durch die gegenläufige Wertänderung des Sicherungsgeschäfts in derselben GuV-Position abgedeckt wird.

Marktrisiko

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

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

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

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

Währungsrisiko

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

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Neben dem Euro sind die Währungen Chinesischer Renminbi (CNY), Britisches Pfund (GBP) und Indische Rupie (INR) von Bedeutung.

Unter Beachtung der internen Richtlinien werden gegebenenfalls Währungssicherungsgeschäfte getätigt. Der Konzern sichert einen Teil des operativen Kosten-Exposures in Kanadischen Dollar (CAD) mittels Devisentermingeschäften auf 13-Wochen-Horizont ab mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Die Absicherungsquote der Kosten in CAD beträgt bis zu 80 %.

Die Rückzahlung von in Euro aufgenommenen Finanzschulden wird bis zu 100 % gesichert. Zur Absicherung der Risiken werden derivative Finanzinstrumente in Form von Devisentermingeschäften sowie Instrumente mit Erfüllung einer natürlichen Sicherungswirkung (beispielsweise Euro-Geldmarktanlagen) eingesetzt. Die zur Absicherung der Euro-Schulden abgeschlossenen Termingeschäfte haben eine Laufzeit von über einem Jahr.

Darüber hinaus werden Euro-Pensionsverpflichtungen zu 100 % gesichert. Analog zu den Euro-Finanzschulden werden zur Sicherung sowohl Devisentermingeschäfte als auch Euro-Geldmarktanlagen verwendet.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den Kassaanteil der Devisentermingeschäfte. Die Veränderung der Terminkomponente wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Zeitliche Differenzen zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Devisentermingeschäften, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, das entsteht, falls die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, GBP, CNY) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von –44,2 Mio. USD.

Mio. USD	31.12.2021		31.12.2020	
	Ergebnis-effekt	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
USD/EUR				
+10 %	42,8	0,2	10,7	–
–10 %	–42,8	–0,2	–10,7	–
USD/GBP				
+10 %	7,0	–	n.a.	n.a.
–10 %	–7,0	–	n.a.	n.a.
USD/CNY				
+10 %	–6,5	–	–8,8	–
–10 %	6,5	–	8,8	–

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

Treibstoffpreisrisiko

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

Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen bestanden im Geschäftsjahr 2021 derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen und -swaps.

Hapag-Lloyd designiert lediglich den inneren Wert der Optionen. Die Veränderung des Zeitwerts wird in der Rücklage für Absicherungskosten im Eigenkapital gebucht.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Veränderung der Korrelation zwischen den weltweiten Bunkerpreisnotierungen

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 dient eine Sensitivitätsanalyse, die eine hypothetische Marktpreisänderung von $\pm 10\%$ unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf das sonstige Ergebnis resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Da zum Bilanzstichtag keine Commodityoptionen und -swaps mehr im Bestand waren, enthält die Tabelle keine Angaben zum 31. Dezember 2021.

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	10 %	–10 %	10 %	–10 %
Rücklage für Cashflow Hedges	–	–	3,8	–3,7
Rücklage für Kosten der Absicherung	–	–	1,5	–0,2

Die gestiegene Risikotragfähigkeit der Gesellschaft sowie die in den Frachtverträgen enthaltene Marine Fuel Recovery (MFR) führten in 2021 zu einer Änderung der Risikomanagementstrategie, sodass Hapag-Lloyd in 2021 keine Neuabschlüsse von derivativen Finanzinstrumenten zur Treibstoffpreissicherung vorgenommen hat. Die Sicherung des prognostizierten Bunkerbedarfs kann zukünftig in Abhängigkeit von der Risikotragfähigkeit wiederaufgenommen werden.

Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Des Weiteren werden Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus. Zwecks Reduktion des Zinsrisikos designiert Hapag-Lloyd

Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts. Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. Somit werden einige der Grundgeschäfte nicht vollständig designiert, sondern lediglich einzelne Risikokomponenten abgesichert.

Die Cashflow-Schwankungen des Grundgeschäfts werden wesentlich durch die Veränderung der variablen Zinsen beeinflusst.

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft stimmen in der Regel hinsichtlich des designierten Nominalvolumens, des Referenzzinssatzes sowie der Zinsfeststellungstage überein.

Ineffektivitäten in den Sicherungsbeziehungen könnten sich insbesondere aus den folgenden Ursachen ergeben:

- Unterschiedliche Zahlungszeitpunkte zwischen Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft
- Designation von Zinsswaps, die bereits einen Marktwert haben (Off-Market-Derivate)

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2021 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal 0 vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 1.321,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.854,9 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von -1,3 Mio. EUR (Vorjahr: -35,4 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 21,6 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinsniveau				
Rücklage für Cashflow Hedges	15,7	-16,2	23,1	-24,3
Ergebnis vor Steuern	-13,0	7,0	-19,3	3,8

Im Rahmen der IBOR-Reform sollen die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) grundsätzlich bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Für die für Hapag-Lloyd relevanten Laufzeiten des USD LIBOR (unter anderem 3M, 6M, 12M) wurde diese Frist bis zum 30. Juni 2023 verlängert. Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt zum 31. Dezember 2021 über variabel verzinsliche Darlehen und Cashflow Hedges zur Absicherung von Zinsrisiken, die der IBOR-Reform unterliegen. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2020 die sich hierdurch ergebenden Änderungen in IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 an.

Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Der den abgesicherten variablen Cashflows zugrunde liegende Referenzzinssatz ist der USD LIBOR, der durch den Secured Overnight Financing Rate SOFR ersetzt werden soll. Eine Umstellung auf den neuen Referenzzinssatz hat bisher für keines der variablen Darlehen und Sicherungsinstrumente stattgefunden. Zum 31. Dezember 2021 betrug das Nominalvolumen der variablen Finanzierungen 1.495,1 Mio. USD. Das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken belief sich auf 834,0 Mio. USD.

Derzeit werden im Hapag-Lloyd Konzern die Auswirkungen der alternativen Referenzzinssätze auf bestehende IBOR-basierte Verträge geprüft und relevante IT-Systeme für die Abbildung der Finanzierungen sowie Sicherungsinstrumente auf Basis der neuen Referenzzinssätze vorbereitet. Trotz gewisser Marktunsicherheiten, wann und wie die Umstellung des Referenzzinssatzes bei den Verträgen für die variablen Finanzierungen und die Sicherungsinstrumente erfolgt, geht Hapag-Lloyd davon aus, dass die Vertragsänderungen für das gesicherte Grundgeschäft und das designierte Sicherungsinstrument gleichzeitig stattfinden, sodass keine Inkongruenzen zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft und somit keine Ineffektivität aus den bestehenden Sicherungsbeziehungen entstehen werden. Bezüglich der weiteren Entwicklungen der alternativen Referenzzinssätze steht Hapag-Lloyd in regelmäßigem Austausch mit seinen internationalen Bankpartnern.

Kreditrisiko

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

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zusätzlich werden auch kollektive Faktoren, wie Länderrisiken, berücksichtigt. Zum Schutz vor Ausfallrisiken bestehen zudem zum Bilanzstichtag eine Kreditversicherung und Bankgarantien.

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

Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen und Informationen zu Wertberichtigungen auf diese finanziellen Vermögenswerte wird auf Anmerkung (13) und die Beschreibung der Bilanzierung und Bewertung von originären Finanzinstrumenten verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.

Für die derivativen Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten in Höhe von insgesamt 9,6 Mio. EUR (Vorjahr: 14,5 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –27,1 Mio. EUR (Vorjahr: –35,5 Mio. EUR) ergibt sich unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte und des ISDA-Rahmenvertrags ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von –3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 21,6 Mio. EUR).

Liquiditätsrisiko

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

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

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

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Risiko- und Chancenbericht des Zusammengefassten Lageberichts.

Die derzeit vertraglich fixierten Cashflows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2020)

Mio. EUR	Mittelaufrißs				Summe
	2021	2022	2023–2025	ab 2026	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–463,0	–585,3	–1.092,5	–696,1	–2.836,9
Anleihen	–15,4	–15,4	–330,8	–	–361,5
Leasingverbindlichkeiten	–514,3	–366,3	–511,8	–164,5	–1.557,0
Sonstige Finanzschulden	–152,3	–115,7	–331,0	–477,4	–1.076,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–1.748,1	–	–	–	–1.748,1
Sonstige Verbindlichkeiten	–91,3	–	–	–0,2	–91,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	–3,1	–	–3,1
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–2.984,4	–1.082,7	–2.269,1	–1.338,1	–7.674,4
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	–14,6	–12,8	–9,5	–	–36,9

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2021)

	Mittelaufriß				
Mio. EUR	2022	2023	2024 – 2026	ab 2027	Summe
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–452,2	–328,5	–1.079,3	–271,9	–2.132,0
Anleihen	–7,5	–7,5	–22,5	–311,3	–348,8
Leasingverbindlichkeiten	–914,0	–794,8	–748,4	–116,3	–2.573,4
Sonstige Finanzschulden	–130,0	–191,3	–301,9	–424,5	–1.047,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–2.323,9	–	–	–	–2.323,9
Sonstige Verbindlichkeiten	–136,6	–	–	–0,2	–136,7
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	–2,8	–	–2,8
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–3.964,1	–1.322,0	–2.154,9	–1.124,2	–8.565,2
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	–9,0	–18,5	–	–	–27,5

Es wird grundsätzlich nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Zeitpunkten oder in wesentlich anderer Höhe auftreten werden.

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2021, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus den Put-Optionen ergeben sich aus dem undiskontierten erwarteten Ausübungspreis der Put-Option.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die zum Stichtag undiskontierten Marktwerte der eingesetzten Devisentermingeschäfte sowie die geschätzten Nettoszahungen der eingesetzten Zinsswaps auf Basis der zum Bilanzstichtag gültigen Zinsstrukturkurve.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus einer in den sonstigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb resultieren aus den undiskontierten erwarteten Zahlungen in Abhängigkeit von der Mengenentwicklung der erworbenen Agentur.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

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

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisentermingeschäften abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen und -swaps. Zur Absicherung von Zinsrisiken dienen Zinsswaps.

Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente:

Mio. EUR	31.12.2021		31.12.2020	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Commodityoptionen und -swaps	–	–	9,0	–
Devisentermingeschäfte	0,3	–16,5	5,4	–
Zinsswaps	9,3	–10,6	–	–22,7
Sicherungsinstrumente¹	9,6	–27,1	14,5	–22,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Zinsswaps	–	–	–	–12,8
Eingebettete Derivate	3,2	–	21,6	–
Sonstige derivative Finanzinstrumente	3,2	–	21,6	–12,8
Gesamt	12,7	–27,1	36,0	–35,5

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und/oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Der Marktwert der Commodityoptionsgeschäfte wird anhand des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Rohstoffpreise und Rohstoffpreisvolatilitäten sowie Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Commodity- und Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Die geschätzten künftigen Zahlungen der Rohstoffpreise ergeben sich aus den Terminpreisen der zugrunde liegenden Rohstoffpreisnotierungen. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Eine Analyse der Basisverträge der seitens Hapag-Lloyd begebenen Anleihen führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit den beizulegenden Zeitwerten ausgewiesen. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte sowie die Durchschnittspreise oder -kurse der Sicherungsinstrumente pro Risikokategorie dar:

	31.12.2021			31.12.2020		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Währungsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	106,4	300,0	406,4	377,7	–	377,7
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	52,5	–	52,5	57,5	–	57,5
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/EUR	1,14	1,21	1,19	1,21	–	1,21
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/CAD	0,79	–	0,79	0,77	–	0,77
Treibstoffpreisrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	–	–	–	72,4	–	72,4
Durchschnittlicher Sicherungspreis in USD	–	–	–	361,61	–	361,61
Zinsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	–	834,0	834,0	–	1.014,6	1.014,6
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	–	1,52 %	1,52 %	–	1,52 %	1,52 %

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Sicherungsinstrumente haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

31.12.2020					
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR ¹	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR ¹	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	377,7 Mio. EUR	4,7	–	Derivative Finanzinstrumente	5,1
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	57,5 Mio. CAD	0,7	–	Derivative Finanzinstrumente	0,7
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	75.000 mt	0,2	–	Derivative Finanzinstrumente	–
Commodityswaps	125.000 mt	8,8	–	Derivative Finanzinstrumente	8,8
Zinsrisiko					
Zinsswaps	1.014,6 Mio. USD	–	22,7	Derivative Finanzinstrumente	–22,6

31.12.2021					
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR ¹	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR ¹	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	406,4 Mio. EUR	0,2	16,2	Derivative Finanzinstrumente	–14,1
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	52,5 Mio. CAD	0,1	0,4	Derivative Finanzinstrumente	–0,3
Zinsrisiko					
Zinsswaps	834,0 Mio. USD	9,3	10,6	Derivative Finanzinstrumente	–1,3

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Grundgeschäfte haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2020	
	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	-5,0	-
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	-0,1	-
Operative Kosten in CAD	-0,7	0,2
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	-8,8	8,8
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	22,6	-21,4

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2021	
	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	14,3	-
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	-0,2	-
Operative Kosten in CAD	0,3	-
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	1,3	-0,1

Die vorstehenden Sicherungsbeziehungen haben folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung oder das sonstige Ergebnis des Konzerns:

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2020				
	Im sonstigen Ergebnis erfasste Siche- rungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sons- tigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	53,7	-	-	-53,7	Übrige Finanz- posten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,1	-	-	-0,1	Übrige Finanz- posten
Operative Kosten in CAD	0,6	-	-	-0,6	Transport- aufwendun- gen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	13,7	-	-	-	-
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	-17,9	-	-	8,8	Zinsauf- wendungen

31.12.2021					
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	-26,1	–	–	26,1	Übrige Finanzposten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,2	–	–	-0,2	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	-0,1	–	–	-0,1	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	8,7	–	–	–	–
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	12,0	–	–	10,0	Zinsaufwendungen

Die folgende Tabelle stellt eine Überleitung der Eigenkapitalrücklagen dar, die aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen resultieren:

Cashflow Hedges Mio. EUR	2021		2020	
	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung
Saldo zum 1.1.	-12,4	-1,9	-14,0	-10,2
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:				
Währungsrisiko ¹	-5,2	-2,8	50,3	-40,1
Treibstoffpreisrisiko ²	-25,9	-2,6	54,5	-10,5
Zinsrisiko	8,7	-0,2	13,7	-29,6
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:				
Währungsrisiko ¹	12,0	–	-17,9	–
Währungsrisiko ¹	35,8	3,2	-45,7	11,8
Zinsrisiko	25,7	3,2	-54,5	11,8
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	10,0	–	8,8	–
Treibstoffpreisrisiko ²	-17,8	2,1	-4,2	36,2
Währungsumrechnungsdifferenzen:				
Treibstoffpreisrisiko ²	-17,8	2,1	-4,2	36,2
Zinsrisiko	-0,5	–	1,2	0,3
Treibstoffpreisrisiko ²	0,3	-0,1	-0,7	0,3
Zinsrisiko	-0,8	–	1,9	–
Saldo zum 31.12.	-0,1	0,6	-12,4	-1,9

¹ Das Währungsrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit den Terminkomponenten von Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von überwiegend zeitraumbezogenen Grundgeschäften eingesetzt werden.

² Das Treibstoffpreisrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit dem Zeitwert von Commodityoptionen zur Absicherung von transaktionsbezogenen Grundgeschäften.

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

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

Die Buchwerte für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie wesentliche Teile der sonstigen Forderungen und sonstigen Verbindlichkeiten stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

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

Die in den sonstigen Forderungen enthaltenen Wertpapiere der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden mit ihren quotierten Marktpreisen bewertet. Die Finanzinstrumente der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2020

	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2020 Gesamt	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Wert- ansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizu- legender Zeitwert Finanzins- trumente
Mio. EUR			Fortgeführte Anschaf- fungskosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	209,8	209,8	–	–	–	–	209,8
	n.a. ³	100,9	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	7,7	–	–	7,7	–	–	7,7
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	21,6	–	–	21,6	–	–	21,6
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ³	14,5	–	14,5	–	–	–	14,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.362,6	1.362,6	–	–	–	–	1.362,6
Finanzmittel	AC	681,3	681,3	–	–	–	–	681,3
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	3.734,9	3.734,9	–	–	–	–	3.838,3
	FVTPL	1,0	–	–	1,0	–	–	1,0
Leasingverbindlichkeiten	n.a. ³	1.400,3	–	–	–	1.400,3	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	91,4	91,4	–	–	–	–	91,4
	n.a. ³	26,4	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	1,6	1,6	–	–	–	–	2,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	12,8	–	–	12,8	–	–	12,8
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ³	22,7	–	22,7	–	–	–	22,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.748,1	1.748,1	–	–	–	–	1.748,1
Vertragsverbindlichkeiten	n.a. ³	545,7	–	–	–	–	545,7	–
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		2.253,7	2.253,7	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		43,1	–	–	43,1	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		5.576,1	5.576,1	–	–	–	–	–

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n. a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen
und Bewertungskategorien zum 31.12.2021**

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2021	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Wert- ansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizu- legender Zeitwert Finanzins- trumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaf- fungskosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16		
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	245,1	245,1	–	–	–	–	245,1
	n.a. ³	136,4	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	7,6	–	–	7,6	–	–	7,6
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	3,2	–	–	3,2	–	–	3,2
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ³	9,6	–	9,6	–	–	–	9,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	2.999,2	2.999,2	–	–	–	–	2.999,2
Finanzmittel	AC	7.723,4	7.723,4	–	–	–	–	7.723,4
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	3.073,7	3.073,7	–	–	–	–	3.132,9
	FVTPL	0,3	–	–	0,3	–	–	0,3
Leasingverbindlichkeiten	n.a. ³	2.423,1	–	–	–	2.423,1	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	136,7	136,7	–	–	–	–	136,7
	n.a. ³	35,8	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	1,8	1,8	–	–	–	–	2,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	–	–	–	–	–	–	–
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ³	27,1	–	27,1	–	–	–	27,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.323,9	2.323,9	–	–	–	–	2.323,9
Vertragsverbindlichkeiten	n.a. ³	1.445,8	–	–	–	–	1.445,8	–
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		10.967,8	10.967,8	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		11,1	–	–	11,1	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		5.536,2	5.536,2	–	–	–	–	–

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n.a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Eine Erläuterung der einzelnen Stufen 1 bis 3 der Fair-Value-Hierarchie befindet sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ des Konzernanhangs. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen 1 bis 3 gegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bemessenen Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Neben den beizulegenden Zeitwerten der nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert zu bilanzierenden Finanzinstrumente enthält die Darstellung auch Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden beizulegenden Zeitwert besitzen.

	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2020			
Mio. EUR		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere/ Beteiligungen	FVTPL	1,7	–	6,0	7,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	14,5	–	14,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	21,6	–	21,6
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	22,7	–	22,7
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	12,8	–	12,8
Finanzschulden	FVTPL	–	–	1,0	1,0
Finanzschulden	FLAC	308,0	3.530,3	–	3.838,3
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ¹	FLAC	–	–	2,4	2,4

	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2021			Gesamt
Mio. EUR		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	1,1	–	6,5	7,6
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	9,6	–	9,6
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	3,2	–	3,2
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	27,1	–	27,1
Finanzschulden	FVTPL	–	–	0,3	0,3
Finanzschulden	FLAC	310,5	2.822,5	–	3.132,9
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ¹	FLAC	–	–	2,1	2,1

¹ Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

² n.a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2021			31.12.2020		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	5,3	-60,9	-55,6	3,3	30,1	33,4
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-145,0	36,8	-108,2	-235,2	-79,0	-314,2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-21,0	-0,5	-21,5	-13,0	-4,1	-17,2
Gesamt	-160,7	-24,7	-185,3	-244,9	-53,0	-298,0

Neben den Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Vorrangiges strategisches Ziel der Hapag-Lloyd Gruppe ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge, den operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie dem Return on Invested Capital (ROIC) als periodischer Messgröße für die Rendite auf das investierte Kapital. Mittelfristig wird angestrebt, über einen Wirtschaftszyklus eine Rendite auf das investierte Kapital zu erwirtschaften, die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten der Gruppe (Weighted Average Cost of Capital – WACC) entspricht. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns sowie Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2021 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass sie auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

(27) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt im Berichtsjahr 2021 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 11,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,6 Mio. EUR) gewährt. Dieser Betrag entspricht den gesamten Beihilfen der öffentlichen Hand (Vorjahreszeitraum: 11,9 Mio. EUR), die im Geschäftsjahr 2021 im Hapag-Lloyd Konzern erfolgswirksam von den Personalaufwendungen abgesetzt wurden.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Program (MSP). Im Berichtsjahr 2021 betrug die staatliche Zuwendung 22,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,2 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

(28) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren werden gebildet, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und deren Höhe verlässlich bestimmt werden kann. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, zu Zahlungsverpflichtungen führen, die am 31. Dezember 2021 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungsverpflichtungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 8,0 Mio. EUR (Vorjahr: 7,6 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (zum Beispiel im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 78,6 Mio. EUR (Vorjahr: 45,7 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für diesen Anstieg sind eine Forderung der Steuerbehörden in Indien für vergangene Geschäftsjahre sowie eine Unsicherheit in Bezug auf die richtige steuerliche Behandlung in einem Außengebiet der USA.

(29) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrags ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2021 bestanden wie zum Vorjahresstichtag keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

(30) Leasing

Leasingnehmer

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet Containerschiffe, Container, Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Fahrzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die Charterverträge für Containerschiffe werden fast ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h. der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten die laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charraten erstattet werden. Nichtleasingkomponenten, die in der Preisgestaltung der Charraten enthalten sind, sind nicht Teil der Leasingverbindlichkeit. Diese Kosten werden entsprechend ihrem zeitlichen Anfall in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein Teil der Charterverträge enthält Verlängerungsoptionen, die es Hapag-Lloyd ermöglichen, flexibel auf Veränderungen am Markt zu reagieren und die Nutzung der Containerschiffe zu sichern. Bei Ausübung derjenigen Verlängerungsoptionen, welche zum Stichtag bilanziell unberücksichtigt geblieben sind, würden zukünftige potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 0,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,5 Mrd. EUR) entstehen. Diese möglichen Leasingzahlungen sind folglich bislang nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Jedoch wurden vor dem Hintergrund der Auftragslage und der damit einher gehenden Disposition der Schiffe im Rahmen der Flottenplanung aufgrund der außerordentlichen Marktgegebenheiten einmalig auch bestehende Leasingverhältnisse zum Stichtag neu eingeschätzt: So wurden diejenigen einseitigen Verlängerungsoptionen bei den Charterverträgen bilanziell berücksichtigt, welche initial bei der Bewertung der Leasingverhältnisse nicht berücksichtigt wurden, bei denen es zum Stichtag jedoch hinreichend sicher war, dass Hapag-Lloyd diese Verlängerungsoptionen im Verlaufe des Geschäftsjahres 2022 ausüben wird. Die Berücksichtigung dieser Verlängerungsoptionen führte zu einer Erhöhung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte um 31,8 Mio. EUR.

Die Mietverträge für Container sind unterschiedlich ausgestaltet. Bei einer Vielzahl der Verträge bestehen beidseitige Kündigungsrechte. Die Kündigungsrechte ermöglichen es Hapag-Lloyd, flexibel und kurzfristig auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Bei Nichtausübung der Kündigungsrechte würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 0,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,1 Mrd. EUR) pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Den zum Stichtag insbesondere durch die COVID-19-Pandemie induzierten außerordentlichen Marktverhältnissen wurde jedoch dahingehend Rechnung getragen, als dass die Laufzeiten der Containermietverträge mit beidseitigem Kündigungsrecht an die derzeitigen Gegebenheiten angepasst wurden. Dies führte zu einer Erhöhung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte um 50,3 Mio. EUR.

Die Verträge für die Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sind ebenfalls unterschiedlich ausgestaltet. Bei einem Großteil der Verträge bestehen einseitige Kündigungsrechte.

Für weiterführende Angaben zur Erfassung von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern wird an dieser Stelle auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ verwiesen.

Die Leasingverträge der zuvor aufgeführten Vermögenswertklassen haben Laufzeiten zwischen einem Jahr (zum Beispiel Schiffe) und 25 Jahren (Gebäude).

Bei Hapag-Lloyd bestehen Leasingverhältnisse für gemietete Containerschiffe, gemietete Büroräume, -flächen und Parkplätze, gemietete Fahrzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung, die eine Laufzeit von weniger als zwölf Monaten haben. Für diese kurzfristigen Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte und keine Leasingverbindlichkeiten in der Konzernbilanz bilanziert. Darüber hinaus bestehen Leasingverhältnisse für sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Auch für die Leasingverhältnisse von geringem Wert werden keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten in der Konzernbilanz bilanziert.

Hapag-Lloyd schließt IT-Verträge und Verträge über immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 aus.

Die nachstehende Tabelle stellt die Entwicklung der Nutzungsrechte je Vermögenswertklasse im Geschäftsjahr 2021 dar:

Mio. EUR	Charter- schiffe	Gemietete Container	Gemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze	Gemietete Fahrzeuge	Gesamt
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2020	573,8	442,5	84,3	3,7	1.104,3
Abschreibungen der Vorjahresperiode	-315,5	-184,0	-25,9	-2,7	-528,1
Zugänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode ¹	558,9	305,1	27,7	4,4	896,2
Abgänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	-	-19,2	-3,5	-	-22,7
Umbuchungen	17,8	-3,1	-	-	14,6
Wechselkursdifferenzen	-67,6	-45,1	-7,0	-0,3	-120,0
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2020	767,4	496,2	75,5	5,1	1.344,2
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2021	767,4	496,2	75,5	5,1	1.344,2
Abschreibungen des Berichtsjahres	-493,7	-195,2	-23,8	-2,4	-715,2
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	1.166,7	240,4	42,2	2,0	1.451,4
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	101,1	54,6	2,9	-	158,6
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	-5,3	-8,1	-10,0	-0,2	-23,7
Wertberichtigungen	-	-	-2,0	-	-2,0
Umbuchungen	-	-10,7	-	-	-10,7
Wechselkursdifferenzen	100,0	46,1	6,7	0,3	153,1
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2021	1.636,1	623,2	91,5	4,8	2.355,7

¹ Zugänge in Höhe von 3,5 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

Die Nutzungsrechte für die aufgeführten Vermögenswertklassen werden unter dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und sind somit ebenfalls in der Tabelle der Anmerkung (11) Sachanlagen enthalten.

Die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 sind in der Tabelle zu den Finanzschulden in Anmerkung (23) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten dargestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2021:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Transportaufwendungen	10.323,3	9.140,2
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	184,8	244,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.465,6	1.385,2
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	715,2	528,1
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	243,3	343,8
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	70,3	69,6

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 1,2 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,0 Mrd. EUR).

Zum 31. Dezember 2021 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 77,7 Mio. EUR (Vorjahr: 73,7 Mio. EUR).

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung (31) Sonstige finanzielle Verpflichtungen verwiesen.

Sale-and-Lease-Back-Transaktionen

Im Geschäftsjahr 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sale-and-Lease-Back-Transaktion zur Refinanzierung von einem Containerschiff durchgeführt (sog. Japanese Operating Lease („JOL“)). Für weitere Angaben zu dieser Transaktion wird auf Anmerkung (23) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten verwiesen.

Darüber hinaus wurden im Verlaufe des Geschäftsjahres fünf Containerschiffe im Rahmen von Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur strategischen Optimierung des Schiffsportfolios veräußert, um diese im Anschluss an deren Übergabe zurück zu chartern. Für weitere Angaben zu diesen Transaktionen wird auf Anmerkung (11) verwiesen.

Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in einem geringen Umfang als Leasinggeber im Rahmen von Operating Lease-Verträgen auf: Im Geschäftsjahr 2021 wurden Containerschiffe in unwesentlichem Umfang im Rahmen von Operating Lease-Verträgen vermietet.

(31) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrugen zum 31. Dezember 2021 insgesamt 1.924,5 Mio. EUR und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in 17 Containerschiffe, davon zwölf Großcontainerschiffe, in Höhe von 1.898,6 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 9,9 Mio. EUR,
- für Investitionen in Dieselgeneratoren zur Stromversorgung von Kühlcontainern in Höhe von 5,7 Mio. EUR,
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 3,4 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,9 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit noch nicht bilanziert sind, belaufen sich zum Stichtag auf insgesamt 1.120,0 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns beliefen sich zum 31. Dezember 2020 auf insgesamt 992,7 Mio. EUR und betrafen im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte) für Investitionen in Großcontainerschiffe in Höhe von 811,1 Mio. EUR sowie für Investitionen in Container in Höhe von 165,9 Mio. EUR.

(32) Anteilsbasierte Vergütung

Vorstandsmitglieder

Die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 geändert (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“). Die Bilanzierung der geänderten langfristigen variablen Vergütung erfolgt nach den Regelungen des IAS 19. Für die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung gelten die bisherigen Bedingungen jedoch unverändert fort. Im Folgenden wird vor diesem Hintergrund zunächst die ab dem Geschäftsjahr 2020 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“) dargestellt. Im Anschluss daran wird die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2015 – „LTIP 2015“), die nach IFRS 2 bilanziert wird, beschrieben.

Im Rahmen des LTIP 2020 wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in Euro gewährt (sog. „Zuteilungsbetrag“). Der gewährte Zuteilungsbetrag wird hälftig in eine Bindungskomponente und hälftig in eine Performancekomponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt grundsätzlich drei Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die Bindungskomponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der Hälfte des Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die Bindungskomponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2021: 2021 bis 2023) im Vergleich zum Konzern-EBITDA in der Referenzperiode (für die Tranche 2021: 2018 bis 2020). Der Zielerreichungsgrad der Bindungskomponente kann maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Bei der Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Performancekomponente wird der wie oben ermittelte Zielerreichungsgrad zusätzlich unter Berücksichtigung des Drei-Jahres-Durchschnitts des ROIC im Erdienungszeitraum anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst.

Der Zielerreichungsgrad für die Performancekomponente kann ebenfalls maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag für die Performancekomponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der Hälfte des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad. Als zusätzliche Voraussetzung für die Auszahlung der Performancekomponente muss die Summe der jährlichen Ergebnisse nach Steuern der Konzernabschlüsse der Hapag-Lloyd, die sich auf den Erdienungszeitraum beziehen, größer als 0 (Null) sein. Der auf dieser Grundlage ermittelte Auszahlungsbetrag wird am 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres als Bruttobetrag zur Auszahlung fällig.

Tritt ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurück oder wird der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet („Bad Leaver“), verfallen die Performancekomponente und die Bindungskomponente jeweils vollständig. Besteht der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder weniger, verfallen die Performancekomponente und die Bindungskomponente ebenfalls jeweils vollständig.

Läuft der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds aus, endet der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds einvernehmlich, wird der Dienstvertrag von einem Vorstandsmitglied außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB wirksam gekündigt, tritt ein Vorstandsmitglied in den Ruhestand oder endet der Dienstvertrag aufgrund von Invalidität oder Tod eines Vorstandsmitglieds, endet der Erdienungszeitraum mit dem Ende des Dienstvertrags. Die bis zu diesem Zeitpunkt gewährten Bindungs- und Performancekomponenten werden mit Ende des Erdienungszeitraums jeweils unverfallbar.

Endet der Erdienungszeitraum unterjährig, finden für die Ermittlung der maßgeblichen EBITDA- und ROIC-Kennzahlen im Jahr der Beendigung des Dienstvertrags die folgenden Regelungen Anwendung: Endet der Dienstvertrag in der ersten Hälfte des Kalenderjahres, ist für die Zwecke der Berechnung des Auszahlungsbetrags auf die maßgeblichen EBITDA- und ROIC-Kennzahlen des Vorjahres abzustellen. Endet der Dienstvertrag in der zweiten Hälfte des Kalenderjahres, wird für die Zwecke der Berechnung des Auszahlungsbetrags auf die maßgeblichen EBITDA- und ROIC-Kennzahlen des vollen Kalenderjahres abgestellt, in welchem der Dienstvertrag endet. Die Auszahlung erfolgt spätestens zum 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres.

Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, reduziert sich der Zuteilungsbetrag zeitanteilig (pro rata) für das jeweilige Jahr. Einzelvertraglich kann hiervon Abweichendes geregelt sein.

Im Rahmen des bis zum Geschäftsjahr 2019 gültigen LTIP 2015 wurde jedem Vorstandsmitglied am Anfang eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro zugeteilt (Zuteilungsbetrag), dem die Leistung des laufenden sowie der drei folgenden Geschäftsjahre gegenübersteht (Leistungszeitraum). Dieser Zuteilungsbetrag wurde auf Basis des durchschnittlichen Hapag-Lloyd Aktienkurses der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt.

Der Anspruch aus dem langfristigen Anreizprogramm entsteht ratierlich mit Ablauf des Leistungszeitraums. Nach Ablauf des Leistungszeitraums werden die Retention Share Units automatisch unverfallbar und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der Performance Share Units ist von einem Zielerreichungsgrad (Performance-Faktor) abhängig. Dieser ergibt sich aus der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie (Total Shareholder Return – TSR) im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über die Dauer des vierjährigen Leistungszeitraums. Die Anzahl der Performance Share Units kann dabei nach Ablauf des Leistungszeitraums gemessen an einem Performance-Faktor maximal das 1,5-fache und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units. Der DAXglobal Shipping Index wird seit Anfang Juli 2021 nicht mehr berechnet und veröffentlicht. Hapag-Lloyd hat jedoch eine vertragliche Vereinbarung geschlossen, nach der der Index für Hapag-Lloyd ersatzweise weiter berechnet wird, solange dieser als Leistungskriterium gemäß den Regelungen des LTIP 2015 noch benötigt wird.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums und nach Bestimmung der Performance Share Units gelangt der LTIP 2015 automatisch zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Retention- und Performance-Aktien mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende des Leistungszeitraums.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten individuell vereinbarten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt.

Im Falle einer Beendigung der Vorstandstätigkeit verkürzt sich der Leistungszeitraum auf das Ende des Dienstverhältnisses, soweit der Dienstvertrag nicht aus einem wichtigen vom Vorstandsmitglied zu vertretenden Grund oder ohne wichtigen Grund vom Vorstandsmitglied gekündigt wird. In letzterem Fall verfallen sämtliche Ansprüche aus dem LTIP 2015.

Werden während der Laufzeit des LTIP 2015 Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Vorstandsmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Inhaber realer Aktien unterliegen bei einer ordentlichen Kapitalerhöhung einer Verwässerung ihres Anteils am Unternehmen. Es erfolgt jedoch ein Ausgleich durch die Gewährung von Bezugsrechten auf junge Aktien. Den Vorstandsmitgliedern wird gemäß Planbedingungen im Fall einer ordentlichen Kapitalerhöhung nicht automatisch ein Bezugsrecht gewährt. Um diese unterschiedliche Behandlung im Vergleich zu Inhabern realer Aktien auszugleichen, wird bei allen zum Zeitpunkt einer ordentlichen Kapitalerhöhung bestehenden LTIP–2015-Tranchen der Vorstandsmitglieder die Aktienanzahl in Höhe des Werts der Bezugsrechte angepasst, die einem Inhaber realer Aktien mit einer entsprechenden Anzahl von Aktien zustehen. Die zusätzlichen virtuellen Aktien werden dabei zum rechnerischen Aktienkurs am Tag vor Beginn des Bezugsrechtetandels (ex-Bezugsrechte) bewertet. Die Regelung ist auf alle zum Zeitpunkt der Kapitalmaßnahme bestehenden Tranchen des LTIP 2015 separat anzuwenden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien leiten sich direkt aus den bestehenden virtuellen Aktien der jeweiligen LTIP–2015-Tranchen ab. Daher werden die

zusätzlichen virtuellen Aktien mit den gleichen Parametern ausgestattet, wie sie in den Planbedingungen und zum Gewährungszeitpunkt der jeweiligen Tranche definiert wurden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien sind folglich Bestandteil der jeweiligen Tranche.

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Zuteilungsbetrags. Letztmalig wurden im Geschäftsjahr 2020 einem einzelnen Vorstandsmitglied aus dem LTIP 2015 virtuelle Aktien gewährt (7.230 Stück; beizulegender Zeitwert in Höhe von 0,5 Mio. EUR). Zum 31. Dezember 2021 bestehen 106.395 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 153.503 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 22,6 Mio. EUR (Vorjahr: 9,8 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder erfasst. Die Rückstellung für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder beträgt zum 31. Dezember 2021 4,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,8 Mio. EUR).

Obere Management-Ebenen

Die langfristige variable Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen wurde ebenfalls mit Wirkung zum 1. Januar 2020 geändert (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“). Die wesentlichen Bestimmungen der geänderten langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen entsprechen den Bestimmungen der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands. Die Bilanzierung der geänderten langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen erfolgt gemäß den Regelungen des IAS 19.

Für die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung gelten die bisherigen Bedingungen allerdings unverändert fort. Im Folgenden wird vor diesem Hintergrund die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“), die gemäß IFRS 2 bilanziert wird, dargestellt.

Die Mitglieder der oberen Management-Ebenen erhielten bis zum Geschäftsjahr 2019 eine langfristige variable Vergütung, die auf virtuellen Aktien basiert. Im Rahmen dieses Long Term Incentive Plans wurde jedem Planteilnehmer am 1. Januar eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro gewährt (Gewährungswert).

Dieser Gewährungswert wurde auf Basis des durchschnittlichen Hapag-Lloyd Aktienkurses der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Die virtuellen Aktien stehen grundsätzlich unter einer dreijährigen Sperrfrist, welche am 1. Januar des jeweiligen Kalenderjahres beginnt, in welchem die virtuellen Aktien gewährt werden, und am 31. Dezember des darauffolgenden dritten Jahres endet (Sperrfrist).

Nach Ablauf der Sperrfrist werden die virtuellen Aktien automatisch unverfallbar und der LTIP gelangt zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem sie mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert wird. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende der Sperrfrist.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an den jeweiligen Planteilnehmer am 31. März des auf das Ende der Sperrfrist folgenden Jahres ausgezahlt. Dabei beträgt der maximale Auszahlungsbetrag das 1,5-fache des Gewährungswerts.

Im Falle eines vorzeitigen Ausscheidens verkürzt sich die Sperrfrist auf das Ende des Arbeitsverhältnisses und die bis zu diesem Zeitpunkt gewährten virtuellen Aktien werden mit dem Ende der verkürzten Sperrfrist unverfallbar. Endet die verkürzte Sperrfrist unterjährig, gelten die im Jahr der Beendigung gewährten virtuellen Aktien pro rata temporis als unverfallbar, der Auszahlungsbetrag wird entsprechend pro rata temporis gekürzt. Endet das Arbeitsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung der Gesellschaft, verfallen sämtliche virtuellen Aktien, bei denen die Sperrfrist noch nicht abgelaufen ist.

Werden während der Laufzeit des LTIP Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Planmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Des Weiteren gelten diesbezüglich die gleichen Regelungen wie oben im Abschnitt zum LTIP 2015 der Mitglieder des Vorstands erläutert.

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Gewährungswerts. Letztmalig wurden im Geschäftsjahr 2019 149.653 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 4,5 Mio. EUR gewährt. Zum 31. Dezember 2021 bestehen 122.069 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 237.880 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 26,0 Mio. EUR (Vorjahr: 15,3 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierte Vergütung der oberen Management-Ebenen erfasst. Die Rückstellung für die anteilsbasierte Vergütung der oberen Management-Ebenen beträgt zum 31. Dezember 2021 5,5 Mio. EUR (Vorjahr: 11,2 Mio. EUR).

(33) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

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

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

(34) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2021 wurden folgende Honorare gemäß § 314 HGB i. V. m. IDW RS HFA 36 an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbunds geleistet:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2021		1.1.–31.12.2020	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	3,5	2,4	3,2	2,0
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,3	0,2	0,1
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,0	–	0,0	–
Honorar für sonstige Leistungen	0,0	–	0,1	0,0
Gesamt	3,8	2,7	3,5	2,1

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragserweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen. Zudem erfolgten prüfungsintegrierte Tätigkeiten im Zusammenhang mit prüferischen Durchsichten von Zwischenabschlüssen.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen im Wesentlichen Tätigkeiten zur Erteilung von Comfort Letter, Leistungen im Zusammenhang mit einer prüferischen Durchsicht von Teilen des internen Kontrollsystems, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants sowie EMIR-Prüfungen gemäß § 32 WpHG.

Die sonstigen Leistungen im Vorjahr betreffen qualitätssichernde Unterstützungsleistungen.

(35) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Im Geschäftsjahr 2021 verfügte die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV) über einen Anteil an Hapag-Lloyd von 30,0 % und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) über einen Anteil von ebenfalls insgesamt 30,0 %. Der Anteil der Qatar Holding Germany GmbH betrug 12,3 %. Die Anzahl der Anteile hat sich im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr nicht geändert und die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd blieb unverändert. Zum 31. Dezember 2021 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnende Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 74 % des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit Kühne und der CSAV und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen berichtet. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd mit Kühne und CSAV sowie deren nahestehenden Unternehmen Rechtsgeschäfte im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit durchgeführt. Diese umfassen insbesondere Terminal- und Transportdienstleistungen. Die Vereinbarung von Leistung und Gegenleistung erfolgte zu marktüblichen Bedingungen.

Hinsichtlich der HGV und ihrer Gesellschafterin Freie und Hansestadt Hamburg sowie deren Konzerngesellschaften wendet der Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Hafen- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

Stimmrechtsanteile

in %	2021	2020
Kühne Holding AG/Kühne Maritime GmbH	30,0	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	3,6	3,6
Gesamt	100,0	100,0

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

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2021	1.1.–31.12.2020
Gesellschafter	1.067,5	608,1	118,6	90,7
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	–	0,1
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	31,6	9,4	173,3	236,4
Gesamt	1.099,1	617,5	291,9	327,2

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Gesellschafter	131,7	47,8	26,6	5,2
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	0,2	0,2	0,6
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	8,6	–	33,5	26,3
Gesamt	140,2	48,0	60,4	32,2

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (1.099,1 Mio. EUR; Vorjahr: 617,5 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 291,4 Mio. EUR (Vorjahr: 326,7 Mio. EUR) auf operative (transportbezogene) Dienstleistungen sowie mit 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2021	2020	2021	2020
Kurzfristig fällige Leistungen	5,5	5,7	2,2	2,3
Andere langfristig fällige Leistungen	2,2	1,1	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,2	0,2	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	1,4	1,6	–	–
Gesamt	9,3	8,6	2,2	2,3

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2021 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zu den Gesamtbezügen nach § 315e HGB

Mio. EUR	Vorstand		Aufsichtsrat	
	2021	2020	2021	2020
Aktive Organmitglieder	5,5	6,2	1,7	1,6
Ehemalige Organmitglieder	1,0	1,0	–	–
Gesamt	6,5	7,2	1,7	1,6

Letztmalig wurden im Jahr 2020 einem Vorstandsmitglied aktienbasierte Vergütungen in Form von virtuellen Aktien (7.230 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,5 Mio. EUR im Zeitpunkt der Gewährung zugeteilt. Im Geschäftsjahr 2021 wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern Zusagen im Zusammenhang mit langfristigen variablen Vergütungsplänen (sog. Long Term Incentive Plan 2020– „LTIP 2020“) in Höhe von 2,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2,2 Mio. EUR) erteilt. Für weiterführende Erläuterungen zu diesen langfristigen variablen Vergütungsplänen wird auf Anmerkung (32) verwiesen. In den Gesamtbezügen der aktiven Vorstandsmitglieder sind jährliche Einmalzahlungen an eine rückgedeckte Unterstützungskasse im Zusammenhang mit der Altersversorgung der Vorstandsmitglieder enthalten. Über die jährlichen Einmalzahlungen hinaus bestehen für Hapag-Lloyd aufgrund der Rückdeckung keine weiteren Verpflichtungen aus diesen Altersversorgungszusagen gegenüber den Vorstandsmitgliedern.

Zum 31. Dezember 2021 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 28,2 Mio. EUR (Vorjahr: 31,8 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

(36) Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im März 2021 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft: www.hapag-lloyd.com im Bereich „Unser Unternehmen“ in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> dauerhaft zugänglich gemacht worden.

(37) Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar und Februar 2022 wurden vier Containerschiffe in Größenklassen zwischen 1.000 TEU und 6.500 TEU für insgesamt 148,0 Mio. EUR durch Hapag-Lloyd auf dem Zweitmarkt erworben. Die Auslieferung von drei Containerschiffen wird im ersten Quartal 2022 erwartet, die Übergabe des vierten Schiffs an Hapag-Lloyd ist im zweiten Quartal 2022 geplant. Die Kaufpreise werden aus liquiden Mitteln beglichen.

Die Ratingagentur Standard & Poor's Global Rating (S&P) hat am 4. Februar 2022 die Bonitäts-einstufung von Hapag-Lloyd von „BB“ auf „BB+“ mit „stabilem“ Ausblick angehoben. Das Rating für vorrangige unbesicherte Anleihen wurde ebenfalls von „BB“ auf „BB+“ heraufgesetzt.

Am 17. Februar 2022 hat die Hapag-Lloyd AG eine bestehende revolvingende Kreditlinie von 360 Mio. EUR auf 500 Mio. EUR erhöht und die Laufzeit um fünf Jahre verlängert. Zudem wurde die Kreditlinie um eine Nachhaltigkeitskomponente erweitert.

Am 24. Februar 2022 wurde Hapag-Lloyd (America) LLC vom U.S. Department of Justice Antitrust Division (DoJ) eine Vorladung zur Erteilung von Auskünften und Zeugenaussagen im Zusammenhang mit einer Untersuchung der Grand Jury im internationalen Containerverkehr zugestellt.

(38) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Nordeuropa			
CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Paris	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Danzig	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00
UASAC (RUS) LLC	St. Petersburg	RUB	100,00
Nile Dutch Africa Line B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Nile Dutch Agencies B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Nile Dutch Holding B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Nile Dutch Investments B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Nile Dutch Shipinvest B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Nile Dutch Terminals B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch America B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Antwerpen B.V.	Rotterdam	USD	100,00
NileDutch Beheer B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Belgium N.V.	Antwerpen	EUR	100,00
NileDutch Benguala B.V.	Rotterdam	USD	100,00
NileDutch Breda B.V.	Rotterdam	USD	100,00
NileDutch Dordrecht B.V.	Rotterdam	USD	100,00
NileDutch Invest Management B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Rotterdam B.V.	Rotterdam	USD	100,00
NileDutch Trade & Transport B.V.	Rotterdam	USD	100,00

Südeuropa

Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00 ⁴
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Assago	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Morocco SAS	Casablanca	MAD	50,08
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00
Hapag-Lloyd Tasimacilik Destek Servis Merkezi A.S. (ehemals United Arab Shipping Agency Company (Denizcilik Nakliyat) A.S.)	Izmir	TRY	100,00
Hapag-Lloyd Ukraine LLC	Odessa	UAH	50,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valletta	USD	100,00

Asien

CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pymont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNY	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd (Cambodia) Co., Ltd.	Phnom Penh	KHR	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00
Hapag-Lloyd Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipeh	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi- Minh-Stadt	VND	100,00
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	74,97
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
NileDutch Singapore Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
NileDutch Africa Line (Shanghai) Ltd.	Shanghai	CNY	100,00

Mittlerer Osten

Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Business Services LLP	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	100,00
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Cote D'Ivoire SAS	Abidjan	XOF	75,00
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Limited Company	Amman	JOD	50,00
Hapag-Lloyd Kenya Ltd.	Nairobi	KES	100,00
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00 ¹
Hapag-Lloyd Nigeria Shipping Limited	Lagos	NGN	100,00
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd.	Karatschi	PKR	100,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	QAR	49,00
Hapag-Lloyd Quality Service Centre Mauritius	Ebène	MUR	100,00
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd.	Dschidda	SAR	60,00
Hapag-Lloyd Senegal SASU	Dakar	XOF	100,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait (K.S.C.C.)	Kuwait-Stadt	KWD	49,00 ¹
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 ²
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Bagdad	IQD	100,00
Unidade de Negocios Empresa Africana Lda.	Luanda	AOA	100,00
Hapag-Lloyd (Angola) – Agencia de Navegacao Lda. (ehemals NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.)	Luanda	AOA	100,00
NileDutch Cameroun S.A.	Douala	XAF	100,00
NileDutch Congo S.A.	Point-Noire	XAF	100,00
NileDutch Congo Forwarding & Logistics S.A.	Point-Noire	XAF	100,00

Nordamerika

Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Lateinamerika			
Agencias Grupo CSAV Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00
CSAV Ships S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Bolivia S.R.L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	USD	45,00
Hapag-Lloyd Guatemala S.A.	Guatemala-Stadt	GTQ	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	USD	60,00
Hapag-Lloyd Quality Service Center Bogotá S.A.S.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada	São Paulo	BRL	100,00
Norasia Alya S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Rahue Investment Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Sonstige			
Aenaos Container Carrier S.A.	Majuro	USD	100,00
Aristos Container Carrier S.A.	Majuro	USD	100,00
Empros Container Carrier S.A.	Majuro	USD	100,00
Al Jasrah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Madinah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Oyun Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Riffa Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Wakrah Ltd.	George Town	USD	100,00
Busaiteen	George Town	USD	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Dhat Al Salasil Ltd.	George Town	USD	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Jebel Ali Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Manamah Ltd.	George Town	USD	100,00
UASC Ships (No. 8) Ltd.	Dubai	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	USD	47,93 ⁵
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	DJF	19,06 ³
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen			
Afif Ltd.	Majuro	USD	100,00
Ain Esnan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Dahna Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Dhail Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jmelyyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Mashrab Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Mutanabbi Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Nasriyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nefud Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Zubara Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Ash-Shahaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00
Barzan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hapag-Lloyd Damietta GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hira Ltd.	George Town	USD	100,00
HLAG Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Linah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Maule Shipping Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Salahuddin Ltd.	Majuro	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00
Tihama Ltd.	Valletta	EUR	100,00
UASAC Uruguay (S.A.)	Montevideo	UYU	94,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00 ¹
UASC Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95
UASC Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
Umm Qarn Ltd.	Majuro	USD	100,00
Umm Salal Ltd.	Valletta	EUR	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi- Minh-Stadt	VND	100,00

¹ Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

² Weitere 5,64 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

³ Weitere 2,19 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁴ Weitere 16,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁵ Weitere 2,07 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 28. Februar 2022

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hamburg, 28. Februar 2022

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Ertrags- und Aufwandsrealisierung“ sowie „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – (1) Umsatzerlöse“.

Das Risiko für den Abschluss

Die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd nach Maßgabe des Transportfortschritts am Abschlussstichtag erfasst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen je Schiffsreise. Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse sichergestellt werden soll, beurteilt. Die von Hapag-Lloyd angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Umsatzrealisierung haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 15 gewürdigt. Außerdem haben wir beurteilt, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die begründenden

Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und die rechnerische Richtigkeit des Modells beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Vorgehensweise der Hapag-Lloyd bei der Periodenabgrenzung der Umsatzerlöse ist insgesamt sachgerecht.

Vollständigkeit, Richtigkeit sowie Bewertung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten nach „IFRS 16– Leasingverhältnisse“ in Bezug auf Schiffe und Container

Zu den angewendeten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Leasing“, „Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen – Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht“ sowie „Erläuterungen zur Konzernbilanz – (30) Leasing“

Das Risiko für den Abschluss

Zum 31. Dezember 2021 werden im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG Nutzungsrechte in Höhe von EUR 2.356 Mio sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von EUR 2.423 Mio ausgewiesen. Der Anteil der Nutzungsrechte bzw. Leasingverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beläuft sich auf insgesamt jeweils 9 % und hat somit einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns.

Aufgrund des großen Volumens an Leasingverhältnissen und den hieraus resultierenden Transaktionen hat die Gesellschaft konzernweite Prozesse und Kontrollen zur vollständigen und richtigen Erfassung von Leasingverhältnissen eingerichtet. Die Bestimmung der Leasinglaufzeit, der Höhe der Leasingzahlungen und des als Diskontierungszins verwendeten Grenzfremdkapitalzinssatzes können ermessensbehaftet sein und auf Schätzungen beruhen.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass die Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte nicht vollständig in der Bilanz erfasst wurden. Zudem besteht das Risiko, dass die Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte nicht in der richtigen Höhe erfasst und bewertet sind.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

In einem ersten Schritt haben wir uns ein Verständnis über den Prozess zur Erfassung und Bewertung von Leasingverhältnissen verschafft. Wir haben die Angemessenheit, Einrichtung und Wirksamkeit von Kontrollen beurteilt, die Hapag-Lloyd zur Sicherstellung der vollständigen und richtigen Ermittlung der Daten zur Bewertung sowie zur Ermittlung des Wertansatzes der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte eingerichtet hat. Soweit zur Ermittlung und Zusammenführung der relevanten Daten IT-Verarbeitungssysteme zum Einsatz kamen, haben wir die Wirksamkeit der Regelungen und Verfahrensweisen, die sich auf die relevanten IT-Anwendungen beziehen und die Wirksamkeit von Anwendungskontrollen unterstützen, unter Einbindung unserer IT-Spezialisten, getestet.

Im Rahmen unserer Einzelfallprüfungen von Leasingverträgen haben wir anhand der Vertragsunterlagen teilweise auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben und teilweise anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente geprüft, ob die relevanten Daten richtig und vollständig ermittelt wurden. Sofern Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der Leasinglaufzeit getroffen wurden, haben wir diese daraufhin überprüft, ob die zugrunde liegenden Annahmen vor dem Hintergrund der Marktverhältnisse und Risiken in der Branche zum Stichtag nachvollziehbar und konsistent zu anderen getroffenen Annahmen im Abschluss sind.

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir die den Grenzfremdkapitalzinssätzen zugrunde liegenden Annahmen und Daten mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zudem haben wir das Berechnungsmodell für den Zinssatz auf Angemessenheit gewürdigt.

Unsere Schlussfolgerungen

Hapag-Lloyd hat geeignete Verfahren zur Erfassung von Leasingverträgen für Zwecke des IFRS 16 eingerichtet. Die der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte zugrunde liegenden Annahmen und Daten sind insgesamt angemessen.

Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- den uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung zu stellenden zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Gesellschaft und des Konzerns, auf den im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich

angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „hapagloydag-2021-12-31-de.zip“ (SHA 256-Hashwert: c263c85cfaf-9ddb49471796c5aff92abac264072d6a2d8df63a8ddd6198b6ad4), enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum

31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 5 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 28. Mai 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 10. August 2021 vom Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrates beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Konzernabschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, als kapitalmarktorientiertes Unternehmen tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das XHTML-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHE WIRTSCHAFTSPRÜFERIN

Die für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Dr. Victoria Röhrich.

Hamburg, den 4. März 2021

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Madsen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Röhrich
Wirtschaftsprüferin

FINANZKALENDER

12. MAI 2022

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2022

25. MAI 2022

Ordentliche Jahreshauptversammlung

11. AUGUST 2022

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2022

10. NOVEMBER 2022

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2022

www.hapag-lloyd.com

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001–2896
E-Mail: ir@hlag.com

Konzernkommunikation

Telefon: +49 40 3001–2529
E-Mail: presse@hlag.com

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group, Hamburg
www.silvestergroup.com



www.hapag-lloyd.com

