

Geschäfts- bericht 2022



KENNZAHLENÜBERSICHT

		2022	2021	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen				
Schiffe insgesamt ¹		251	253	-2
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	1.797	1.769	28
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	2.972	3.058	-87
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD / TEU	2.863	2.003	860
Transportmenge	TTEU	11.843	11.872	-29
Umsatzerlöse	Mio. EUR	34.543	22.274	12.269
EBITDA	Mio. EUR	19.429	10.853	8.576
EBIT	Mio. EUR	17.525	9.390	8.135
Konzernergebnis	Mio. EUR	17.043	9.085	7.958
Ergebnis je Aktie	EUR	96,89	51,63	45,26
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ²	Mio. EUR	19.503	10.406	9.098
Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	56,2	48,7	7,5 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	50,7	42,2	8,6 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ³	%	111,6	70,0	41,6 ppt
Bilanzkennzahlen ¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	38.687	26.715	11.973
Eigenkapital	Mio. EUR	27.911	16.162	11.749
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	72,1	60,5	11,6 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.776	10.552	224
Finanzkennzahlen ¹				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.437	5.497	-60
Liquide Mittel	Mio. EUR	15.236	7.723	7.513
Nettoliquidität ⁴	Mio. EUR	12.587	2.226	10.361

¹ Stichtagswerte zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres

² Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden die Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss /- abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss /- abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

³ 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, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis und in US-Dollar berechnet.

⁴ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich Termingeldanlagen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzüglich Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Der vorliegende Bericht wurde am 2. März 2023 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2022

- Das Geschäftsjahr 2022 war zunächst geprägt von einer hohen Transportnachfrage und der damit einhergehenden Störung der weltweiten Lieferketten. Mit dem einsetzenden Rückgang der Nachfrage im Verlauf des zweiten Halbjahres haben sich die Hafenstaus bis zum Jahresende zum Großteil jedoch wieder aufgelöst.
- Die Transportmenge von Hapag-Lloyd lag mit 11.843 TTEU im Geschäftsjahr 2022 auf Vorjahresniveau (–0,2%).
- Die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd stieg 2022 angesichts der zunächst knappen Transportkapazität um 43 % auf 2.863 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 2.003 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2022 erhöhten sich aufgrund der höheren Frachtrate und von Währungseffekten um 55 % auf 34,5 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,3 Mrd. EUR).
- Die Transportkosten stiegen aufgrund höherer Bunkerpreise, der Störung der Lieferketten und Währungseffekten um 33 % auf 13,7 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,3 Mrd. EUR).
- Das EBITDA lag mit 19,4 Mrd. EUR deutlich über dem Vorjahreswert von 10,9 Mrd. EUR. Die EBITDA-Marge verbesserte sich um 7,5 %-Punkte auf 56,2 % (Vorjahreswert: 48,7 %).
- Das EBIT stieg ebenfalls deutlich an auf 17,5 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,4 Mrd. EUR).
- Das verbesserte operative Ergebnis führte zu einem Anstieg des Konzernergebnisses auf 17,0 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,1 Mrd. EUR).
- Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 verfügte Hapag-Lloyd über eine Nettoliquidität von 12,6 Mrd. EUR (31. Dezember 2021: 2,2 Mrd. EUR) und ein Eigenkapital von 27,9 Mrd. EUR (31. Dezember 2021: 16,2 Mrd. EUR).
- Aufgrund des Ergebnisanstiegs und der sehr guten Bilanzkennziffern, schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Anhebung der Dividende für das Geschäftsjahr 2022 auf 63,00 EUR je Aktie vor (Geschäftsjahr 2021: 35,00 EUR je Aktie).
- Hapag-Lloyd verzeichnete 2022 eine sehr starke Geschäftsentwicklung, die primär dem außergewöhnlichen Marktumfeld geschuldet war. Vor dem Hintergrund der sich veränderten Marktbedingungen, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2023 eine graduelle Normalisierung der Ergebnisentwicklung.
- Das Konzern-EBITDA wird in einer Bandbreite von 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,4 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,5 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts des andauernden Kriegs in der Ukraine und weiterer geopolitischer Konflikte sowie den Auswirkungen der hohen Inflation ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3	TOGETHER TOWARDS TOMORROW
30	MITGLIEDER DES VORSTANDS
32	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
44	ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG
66	ZIELE, WERTE UND STRATEGIE
70	ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
142	KONZERNABSCHLUSS
253	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
254	BESTÄTIGUNGSVERMERK
263	FINANZKALENDER
264	IMPRESSUM



Unseren Online-Bericht finden Sie hier:
<https://hlag-2022.corporate-report.net>



TOGETHER TOWARDS TOMORROW

01

INTERVIEW

SEITE 4

02

OPERATIONS

SEITE 8

03

175 JAHRE

SEITE 12

04

STRATEGIE

SEITE 20

05

KENNZAHLEN

SEITE 28





Heiko Hoffmann, Leiter Investor Relations, im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG zur Geschäftsentwicklung des Jahres 2022.

Heiko Hoffmann: Herr Habben Jansen, wie blicken Sie auf das Geschäftsjahr 2022?

Rolf Habben Jansen: Die erste Jahreshälfte war weiterhin durch Störungen in den globalen Lieferketten geprägt. Gründe dafür waren insbesondere Kapazitätsengpässe in den Häfen und auf der Landseite. Ab dem zweiten Halbjahr zeigte sich dann eine deutliche Entspannung in den globalen Lieferketten, die insbesondere auf die schwächelnde Konjunktur zurückzuführen ist. Mit einer geringeren Nachfrage nach Containertransporten gingen die zunächst sehr hohen Frachtraten sukzessive zurück. Zugleich lösten sich die Staus in vielen Fahrtgebieten auf. Trotz dieses rückläufigen Marktumfelds haben wir unsere Transportmenge im Jahr 2022 auf Vorjahresniveau gehalten – auch dank unseres diversifizierten Netzwerks und einer stabilen Kundenbasis. So konnten wir insgesamt außergewöhnlich starke Ergebnisse erzielen – und das ist im Jahr unseres 175. Jubiläums sicherlich ein ganz besonderes Geschenk.

01 INTERVIEW

TOGETHER TOWARDS TOMORROW

CEO Rolf Habben Jansen
zur Geschäftsentwicklung
des Jahres 2022



Wie haben sich die Störungen in den globalen Lieferketten auf Ihren operativen Betrieb ausgewirkt?

Durch die Staus in den Häfen mussten wir erneut mit deutlichen Verspätungen kämpfen. So konnten wir leider nicht immer die Fahrplanteue liefern, für die wir als Qualitätsanbieter stehen. Wir haben jedoch nichts unversucht gelassen, unseren Kunden bestmöglichen Service zu bieten. Deshalb haben wir zahlreiche Netzwerk- und Routenanpassungen vorgenommen, gebrauchte Schiffe gekauft und neue Einheiten ausgeliefert bekommen, in Personal und Informationstechnologie investiert und unsere digitalen Kundenangebote weiter ausgebaut. Ein großes Dankeschön gilt unseren Teams an Land und auf See, die unter diesen schwierigen Bedingungen erneut Enormes geleistet haben.

Und der Krieg Russlands in der Ukraine?

Der Krieg Russlands in der Ukraine ist eine humanitäre Katastrophe und für viele Menschen mit außerordentlichem Leid verbunden. Für uns war klar, dass erstens die Sicherheit und das Wohlergehen unserer Mitarbeitenden allerhöchste Priorität hat, weshalb wir unser Büro in Odessa vorerst geschlossen und unseren Kolleginnen und Kollegen Alternativen an anderen Hapag-Lloyd





CEO Rolf Habben Jansen und Leiter Investor Relations Heiko Hoffmann im Gespräch

Standorten angeboten haben. Zweitens sind wir mit der Ukraine und ihren Menschen sehr eng verbunden und stehen zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung. So haben wir entlang unseres Unternehmenswerts „We Care“ beispielsweise mehr als 30 Hilfsaktionen unterstützt, um Menschen in der Ukraine oder Kriegsflüchtlingen zu helfen. Die rein operativen und ökonomischen Auswirkungen des Kriegs hingegen sind für uns beherrschbar. Der Anteil des Geschäfts mit Russland- oder Ukrainebezug hat bei uns in der Vergangenheit zwischen ein bis zwei Prozent unseres Gesamtvolumens ausgemacht.

„Wir haben bei unserer Strategy 2023 weiter an Fahrt aufgenommen und gezielt investiert.“

Wie ist Hapag-Lloyd strategisch vorangekommen?

Wir haben bei unserer Strategy 2023 weiter an Fahrt aufgenommen, unsere Geschäftsprozesse und unseren operativen Betrieb weiter optimiert, Geschäftsbereiche gestärkt und gezielt investiert. Neben der Übernahme des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien bildeten Investitionen in Terminals und Infrastruktur einen wesentlichen

Schwerpunkt im Berichtsjahr: So haben wir mit der 49 Prozent Beteiligung an der italienischen Spinelli Group unser Geschäft in Europa weiter gestärkt. Durch die geplante Übernahme des Terminalgeschäfts der südamerikanischen SM SAAM werden wir unser Portfolio in Lateinamerika weiter ausbauen. Mit unserem Investment in J M Baxi Ports & Logistics zu Beginn des aktuellen Jahres partizipieren wir zudem noch stärker am dynamischen Wachstum in Indien. Außerdem haben wir damit begonnen, unsere gesamte Containerflotte mit Track & Trace-Geräten auszustatten. Indem unsere Kunden und wir die Containerbewegungen in Zukunft in Echtzeit verfolgen können, machen wir die Lieferketten transparenter und effizienter. Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden mittlerweile mehr als 20 digitale Produkte an, mit denen sie komfortabel mit uns Geschäfte machen können. Und auch beim Thema Dekarbonisierung kommen wir voran. Neben dem Einsatz von Biokraftstoffen haben wir letztes Jahr ein umfangreiches Flottenoptimierungsprogramm gestartet. Hierdurch werden wir den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von mehr als 150 Schiffen deutlich senken – etwa durch verbesserte Schiffschrauben, strömungsoptimierte Wulstbuge oder verbesserte Anstriche von Schiffsrümpfen, die den Reibungswiderstand minimieren.

Wie spiegelt sich die Geschäftsentwicklung in den Ergebnissen und der Dividende wider?

Dank der hohen Frachtraten haben wir im Geschäftsjahr 2022 ein außergewöhnlich starkes Konzernergebnis in Höhe von 17 Milliarden Euro erzielt. Dadurch ist unser Eigenkapital auf 28 Milliarden Euro angewachsen und die Eigenkapitalquote ist auf über 70 Prozent gestiegen. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen deshalb der Hauptversammlung gemeinsam vor, 63 Euro je Anteilsschein an unsere Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten – dies entspricht insgesamt 11,1 Milliarden Euro.

Mit welchen Entwicklungen rechnen Sie für das laufende Geschäftsjahr?

„Nachhaltigkeit und Qualität haben weiterhin hohe Priorität für uns.“

Die Abkühlung der Konjunktur hat die Marktbedingungen in der Containerschifffahrt binnen weniger Monate gänzlich verändert. Wir sehen momentan in einigen Fahrtgebieten Frachtraten auf dem Niveau vor dem COVID-19-Ausbruch, während unsere Kosten aufgrund der Störung der Lieferketten und inflationsbedingt

deutlich angestiegen sind. Deshalb werden wir weiterhin flexibel agieren und unsere Stückkosten fest im Blick behalten. Ein deutlicher Ergebnissrückgang im laufenden Geschäftsjahr ist jedoch unausweichlich. Beim EBIT rechnen wir mit einer Bandbreite zwischen 2 bis 4 Milliarden Euro, nachdem wir in einem außergewöhnlichen Geschäftsjahr 2022 noch 17,5 Milliarden Euro erzielen konnten. Unabhängig davon werden Qualität und Nachhaltigkeit weiterhin eine bedeutende Rolle für uns spielen. Zudem werden wir uns in diesem Jahr sehr intensiv mit unserem strategischen Kurs bis zum Jahr 2030 beschäftigen. Dabei werden wir die Interessen unserer Aktionäre und Kunden ebenso wie die unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fest im Blick behalten. Ihnen allen gilt mein herzlicher Dank für die intensive Zusammenarbeit und das Vertrauen in diesem außergewöhnlichen Geschäftsjahr.

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



MARKTUMFELD

Engpässe in den Häfen und im Hinterland

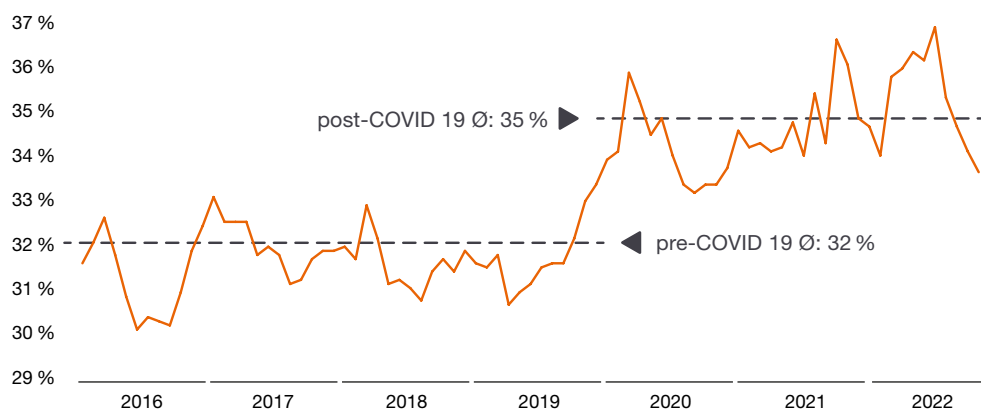
Das Geschäftsjahr 2022 war zunächst geprägt von anhaltenden Störungen der globalen Lieferketten. Vor vielen Küsten stauten sich Containerschiffe mit teils wochenlangen Wartezeiten, was sich insgesamt sehr deutlich auf die verfügbare Transportkapazität sowie die Fahrplanteue der Linienreedereien niederschlug. Erschwert wurde die Situation durch Lockdowns in China, Streiks in Häfen sowie den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine. Um den Herausforderungen des Marktumfelds entgegenzuwirken, haben wir gebrauchte Schiffe gekauft, Netzwerk- und Routen Anpassungen vorgenommen, in Personal und IT-Kapazitäten investiert und unsere digitalen Kundenangebote weiter ausgebaut. Mit der einsetzenden konjunkturellen Abkühlung in der zweiten Jahreshälfte kam es zu einem spürbaren Rückgang der Nachfrage nach Containertransporten, infolgedessen sich viele Hafenstaus auflösten und das Frachtratenniveau normalisierte.

02 OPERATIONS



Hafenüberlastung

Containerschiffe im Hafen und vor Anker, % der Flottenkapazität





FLOTTE

Ausbau und Modernisierung unserer Flotte

Mit 251 modernen Containerschiffen und einer Transportkapazität von 1,8 Mio. TEU sowie einem Containerbestand von 3,0 Mio. TEU sind wir weltweit für unsere Kunden da. Im Berichtsjahr

wurden mit der 13.200 TEU großen „Rio de Janeiro Express“ und ihrem Schwesterschiff der „Montevideo Express“ die ersten beiden Schiffe aus unserem Neubauprogramm ausgeliefert. Gleichzeitig haben wir in die Modernisierung unserer bestehenden Flotte investiert, indem wir ein Optimierungsprogramm für mehr als 150 Schiffe gestartet haben. Je nach Bedarf erhalten die Schiffe bis 2025 effizientere Propeller, einen widerstandsmindernden Unterwasseranstrich sowie strömungsoptimierte Wulstbuge. Diese Maßnahmen helfen uns dabei, Treibstoff und somit CO₂-Emissionen einzusparen. Neben dem erfolgreichen Einsatz von Biokraftstoffen, die im Vergleich zu herkömmlichen Treibstoffen Treibhausgasemissionen unserer Schiffe signifikant reduzieren, haben wir im Berichtsjahr zudem Kooperationen vereinbart, die uns bei der weiteren Dekarbonisierung unserer Flotte helfen werden. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd als erste Linienreederei beschlossen, seine gesamte Container-Flotte mit Echtzeit-Tracking auszustatten. Dadurch werden Hapag-Lloyd Kunden künftig ihre komplexen Lieferketten noch besser managen können, indem sie volle Transparenz über ihre weltweiten Containerbewegungen erhalten.



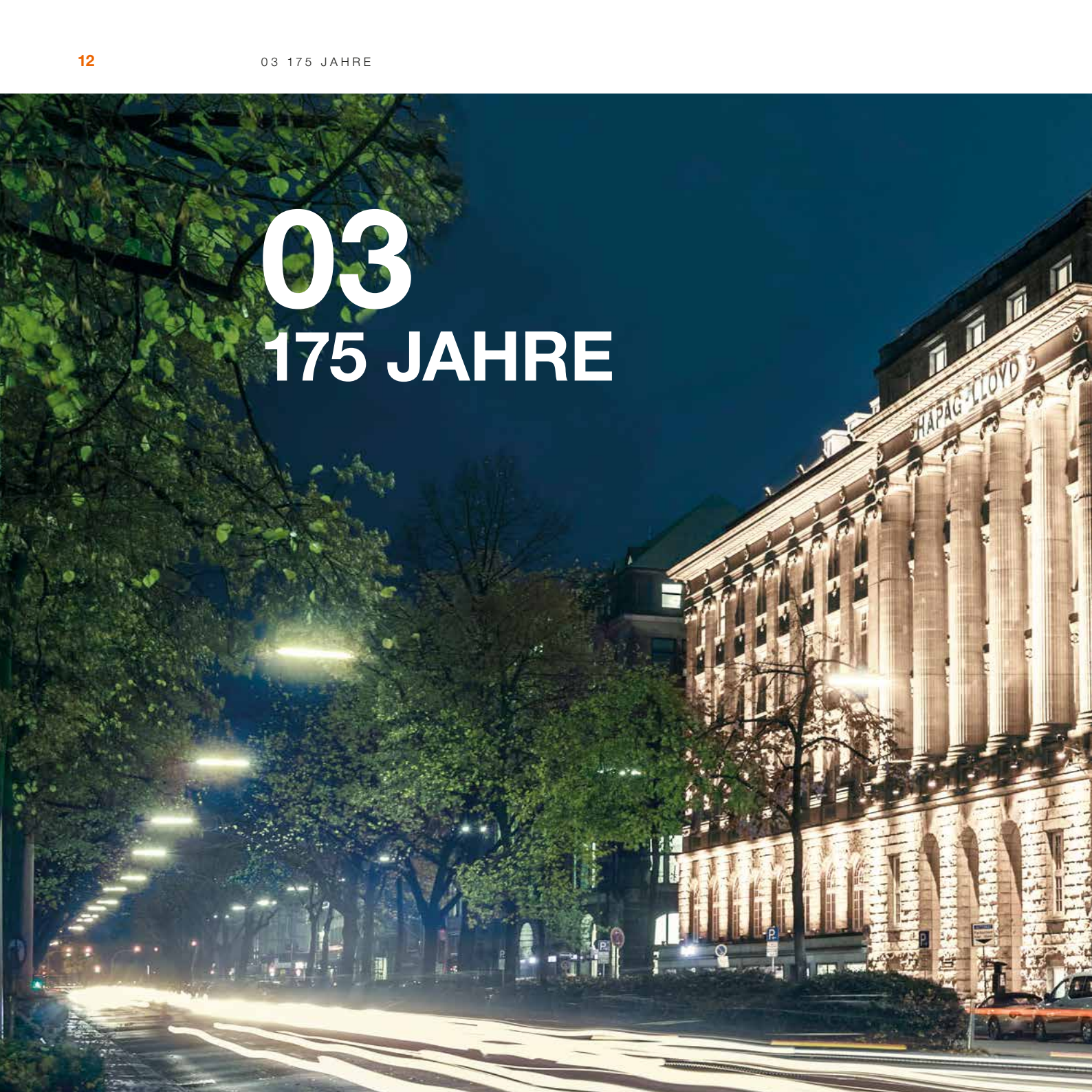
TEAM

Ein starkes Team, für die Zukunft gut gerüstet

Unser Team hat im Berichtsjahr erneut alles daran gesetzt, die weltweiten Lieferketten unserer Kunden intakt zu halten. Zwar hat sich die Situation bei den Besatzungswechseln auf unseren Schiffen weiter

verbessert, sie blieb aber für unsere Mitarbeitenden eine Herausforderung. Hapag-Lloyd hat sich ganz im Sinne seines Unternehmenswerts „We Care“ mit aller Kraft dafür eingesetzt, die Mitarbeitenden auf See und an Land bestmöglich zu unterstützen. Nach mehr als zwei Jahren pandemiebedingten Arbeitens aus dem Homeoffice haben wir im Rahmen unseres Future Way of Working-Konzepts auch langfristig auf ein hybrides Arbeitsmodell umgestellt. Zudem haben wir zahlreiche Büros modernisiert und neue digitale Tools für eine noch bessere Zusammenarbeit implementiert, denn mit modernen Arbeitsplätzen und einem attraktiven Arbeitsumfeld möchten wir auch für die Herausforderungen von morgen bestens gerüstet sein.





03 175 JAHRE

1847 – 1969

Unsere Herkunft

1970 – 2017

Unsere Entwicklung



2018–2022

Unsere Basis für die Zukunft

UNSERE HERKUNFT

Von der Gründung bis zur Entwicklung des ersten Containers

1847 Gründung der Hapag

Gründung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) durch hamburgische Kaufleute und Reeder mit dem Ziel, einen schnellen und zuverlässigen Liniendienst zwischen Hamburg und Nordamerika mit erstklassigen Segelschiffen aufzubauen. 1

1848 Jungfernfahrt

Mit dem Packetsegler „Deutschland“ kommt das erste Schiff der Hapag auf der Route Hamburg-New York in Fahrt. Erstmals wird den zumeist sehr armen Auswanderern eine verbesserte Versorgung geboten – ein Erfolgsrezept! 2

1857 Gründung des Norddeutschen Lloyd

Gründung des Norddeutschen Lloyd in Bremen durch Hermann Henrich Meier. Im Juni 1858 tritt mit der „Bremen“ der erste Ozeandampfer des Lloyd seine Reise nach Nordamerika an – und der Wettbewerb mit der Hamburger Hapag beginnt. 3

1886 Albert Ballin

Albert Ballin wird Chef der Passage-Abteilung, 1888 Direktor und 1899 Generaldirektor der Hapag. Nach Jahren schlechter wirtschaftlicher Entwicklung und mangelnder Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lloyd gelingt es Ballin, durch innovatives unternehmerisches Handeln die Hapag an die Weltspitze zu führen. 4



1



2



8



4



3



5



6



7

1901 Erfindung der Kreuzfahrt

Hapag besitzt die größte Flotte, der Lloyd befördert die meisten Passagiere weltweit. Zuvor fand im Jahr 1891 mit einer ersten reinen Vergnügungsreise des Hapag Flaggschiffs „Augusta Victoria“ die Premiere der modernen Kreuzfahrt statt. 5

1950 Wiederaufbau

Hapag und Lloyd kehren gemeinsam in alte Fahrtgebiete zurück; die „Hamburg“ läuft als erster Nachkriegsneubau der Hapag vom Stapel. Zwei Weltkriege haben zuvor zum Verlust der Flotten geführt, mit Verstaatlichung und Arisierung unter den Nationalsozialisten sind es die dunkelsten Kapitel der Unternehmensgeschichte. Aus ihnen sticht die mutige Rettung von 937 jüdischen Flüchtlingen durch Hapag-Kapitän Schröder und die Besatzung der „St. Louis“ als leuchtendes Beispiel für Zivilcourage heraus. 6

1968 Erster europäischer Vollcontainerdienst

Hapag und Lloyd eröffnen den ersten europäischen Vollcontainerdienst. Nachdem der Container für den Seetransport 1966 in den USA erfunden wurde, kooperieren die Hapag und der Lloyd, um dieses revolutionäre Transportsystem auch anbieten zu können. 7

1968 Erste Containerschiffe

Die ersten Hapag und Lloyd Containerschiffe: die „Elbe Express“ und „Weser Express“. Die Struktur der Schifffahrt wandelt sich derart rasant, dass in der Branche spekuliert wird, die unumgängliche Hapag-Lloyd Fusion stehe kurz bevor. 8

UNSERE ENTWICKLUNG

Aufstieg zum Global Player in der Containerschifffahrt

1970 Fusion von Hapag und Norddeutscher Lloyd

Am 1. September 1970 fusionieren Hapag und Norddeutscher Lloyd zur Hapag-Lloyd AG, um die gewaltigen Investitionen in die neue Containerlinienschifffahrt stemmen zu können. Es endet ein hanseatisches Wechselspiel von Konkurrenz und Kooperation, das 113 Jahre gedauert hat. ¹

2005 Übernahme von CP Ships

Übernahme der britisch-kanadischen Reederei CP Ships. Durch die Übernahme der britisch-kanadischen Reederei CP Ships wird Hapag-Lloyd zur fünftgrößten Containerreederei der Welt und gehört nun auch in Kanada, Mexiko und Australien zu den Marktführern. ²

2014 Übernahme der CSAV-Containersparte

Hapag-Lloyd steigt dadurch zur viertgrößten Linienreederei weltweit und zu einem der Marktführer in Lateinamerika auf. ³

2015 Börsengang der Hapag-Lloyd AG

Nachdem der Konzern im Jahr 2002 durch die Übernahme der Preussag AG (später TUI AG) von der Börse genommen wurde, ist Hapag-Lloyd seit dem 6. November 2015 wieder an der Frankfurter und Hamburger Börse gelistet. ⁴

2017 Merger von Hapag-Lloyd und UASC

Am 24. Mai erfolgt der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und der in den Vereinigten Arabischen Emiraten beheimateten UASC. Die Hapag-Lloyd Flotte wächst mit der Fusion auf 230 Schiffe an. Zudem besitzt Hapag-Lloyd dadurch erstmals sechs Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von rund 20.000 TEU. ⁵







UNSERE BASIS FÜR DIE ZUKUNFT

Strategy 2023

2018 Neue Strategie

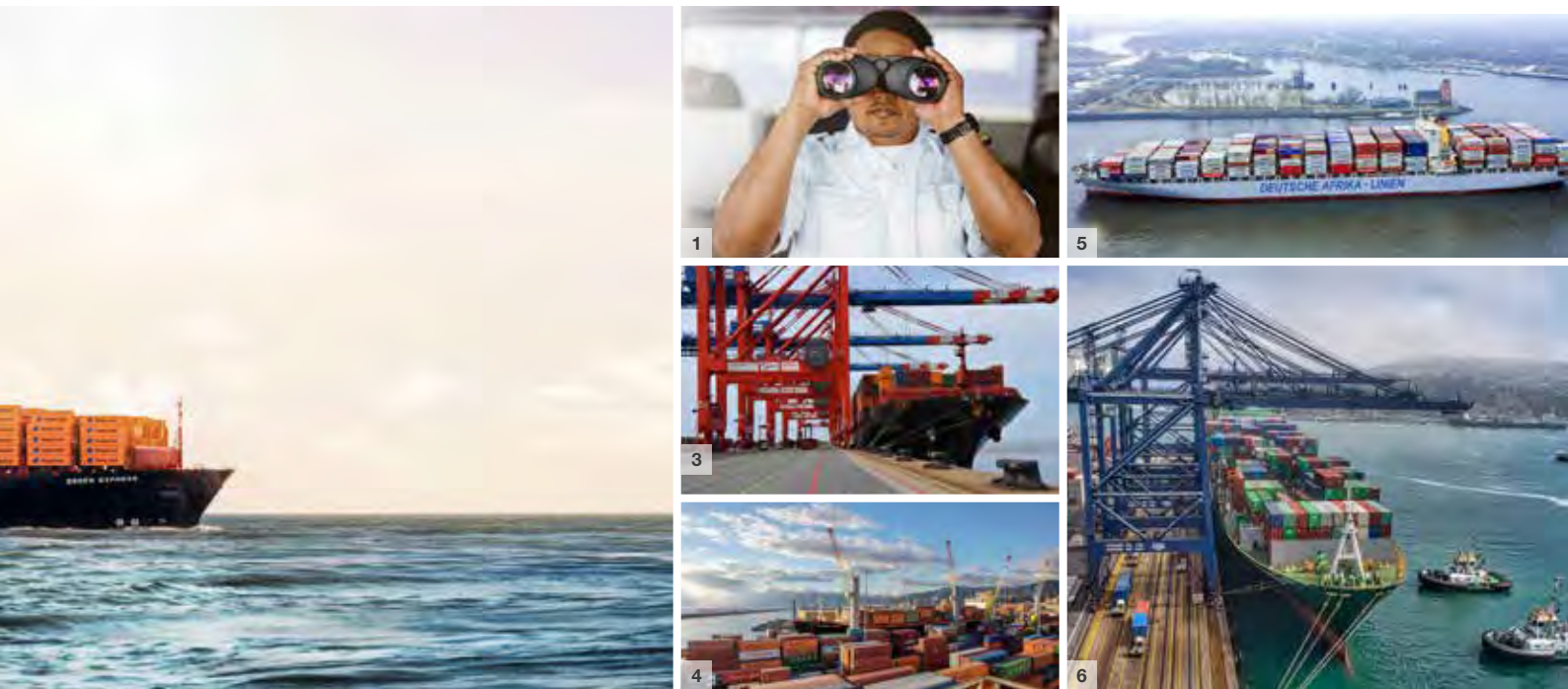
Die Ziele der „Strategy 2023“ liegen im Erreichen der branchenweiten Qualitätsführerschaft durch maximale Kundenfokussierung, der Sicherung des Fortbestands als Global Player durch selektives Wachstum und in der Erwirtschaftung einer durchgängigen Profitabilität über den gesamten Wirtschaftszyklus. **1**

2021 Übernahme von Nile Dutch

Hapag-Lloyd übernimmt Anfang Juli die niederländische Reederei, einen führenden Anbieter von Containerdiensten von und nach Westafrika und wächst damit weiter im strategisch wichtigen afrikanischen Markt. **2**

2021 Beteiligung am Container Terminal Wilhelmshaven

Gemäß der Strategie sich Kapazitäten an für das Hapag-Lloyd Liniennetzwerk wichtigen Terminals zu sichern, beteiligt sich Hapag-Lloyd am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW). Nachhaltigkeit wird als viertes Ziel des Unternehmens nun auch formal etabliert mit ambitionierten Zielen unter anderem für die Dekarbonisierung der Schifffahrt. **3**



2022 Ausbau des Containerterminalgeschäfts

Hapag-Lloyd entwickelt zusammen mit Partnern ein neues Containerterminal in Damietta, Ägypten, und erwirbt Anteile am Terminalbetreiber und Logistiker Spinelli Group aus Italien. Neben der Sicherung von Terminalkapazitäten ist der Ausbau der Hinterlandverkehre ein strategisches Ziel. Mit der Beteiligung an Spinelli kann Hapag-Lloyd in beiden Bereichen seine Position im wichtigen italienischen Markt stärken. 4

2022 Übernahme des Container-Liniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien (DAL)

Ein weiterer wichtiger Schritt für die Stärkung der Präsenz in Afrika ist die Übernahme des Südafrika-Spezialisten DAL. 5

2022 Übernahme des Terminalgeschäfts der SM SAAM S.A.

Zum Jahresende erweitert Hapag-Lloyd seine strategischen Terminalbeteiligungen mit der Unterzeichnung des Vertrags zum Erwerb des Terminalgeschäfts der SM SAAM S.A. sowie der dazugehörigen Logistikdienstleistungen für rd. 1 Mrd. USD. Das Geschäft umfasst ein Portfolio von zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika. 6

04 STRATEGIE



KERNPUNKTE DER STRATEGY 2023



PROFITABILITÄT

Profitabilität über den gesamten Wirtschaftszyklus

Wir möchten profitabel wachsen über den gesamten Wirtschaftszyklus. Dies spiegelt sich in einer adäquaten Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital – ROIC) wider, die mindestens unseren gewichteten Kapitalkosten entspricht. Dank der außerordentlich starken Ertragslage im Geschäftsjahr 2022 haben wir dieses Ziel deutlich übertroffen mit einem ROIC von 111,6 %.



GLOBAL PLAYER

Wachstum in attraktiven Märkten und Sicherung der Position als Global Player

Wir möchten in attraktiven Märkten wachsen und unsere Position als Global Player mit einem weltweiten Marktanteil von rund 10 % weiter festigen. Hierfür investieren wir in unsere Schiffs- und Containerflotte und bauen gleichzeitig unsere weltweite Präsenz durch neue Bürostandorte weiter aus. Durch die Übernahme regionaler Anbieter sind wir zudem in der Lage, schnell neue Märkte zu erschließen.



NUMMER EINS FÜR QUALITÄT

Differenzierung durch Fokus auf Qualität und Kundenzufriedenheit

Unser Anspruch ist nicht weniger als die Nummer eins für Qualität in unserer Branche zu sein, denn wir sind überzeugt, dass Dienstleistungsqualität, Zuverlässigkeit und Fahrplanteure entscheidende Wettbewerbsfaktoren sind. Wir möchten die Kundenzufriedenheit weiter verbessern, indem wir Mehrwert bieten und marktgerechte Lösungen bei der Buchung, Überwachung und Abwicklung der Transporte schaffen.



NACHHALTIG HANDELN

Gemeinsam eine klimaneutrale Schifffahrt ermöglichen

Klimawandel, Vielfalt und soziales Engagement – diese Themen sind wichtiger denn je. Deswegen haben wir unsere Strategy 2023 um eine vierte Säule Nachhaltigkeit erweitert. In den nächsten Jahren werden wir unseren Nachhaltigkeitsbeitrag schrittweise stärken und kontinuierliche Verbesserungen erreichen. Die Dekarbonisierung unserer Flotte bis 2045 bildet dabei eines unserer Kernziele, an dem wir gemeinsam mit unseren Kunden, Partnern und Wettbewerbern arbeiten.

STRATEGISCHE PRIORITÄTEN BIS 2023

Aufgrund eines pandemiebedingt sehr anspruchsvollen Marktumfelds, der rapide steigenden Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten sowie der zunehmenden Digitalisierung haben wir unsere Unternehmensstrategie im Geschäftsjahr 2021 auf den Prüfstand gestellt. Im Ergebnis haben wir das Thema Qualität weiter in den Fokus gerückt und Nachhaltigkeit als vierte Säule in unserer „Strategy 2023“ verankert. Dabei orientieren wir uns an den drei wesentlichen Handlungsfeldern „Simplify“, „Strengthen“ und „Invest“.



SIMPLIFY

Kundenerlebnis verbessern und Komplexität reduzieren

Im Berichtsjahr haben wir das Kundenerlebnis weiter verbessert und Komplexitäten reduziert. Wir haben zum Beispiel unsere Kundensegmentierung optimiert und diese in vier Regionen erfolgreich getestet. Dies stets dem Gedanken folgend, dass es für unsere Kunden möglichst komfortabel sein soll, mit

uns Geschäfte zu machen. Darüber hinaus haben wir analysiert, wie wir unser Netzwerk in den wesentlichen Fahrtgebieten weiter optimieren können, und in Lateinamerika bereits mit der Implementierung einer vereinfachten Netzwerkstrategie begonnen.





STRENGTHEN

Steigerung der Qualität und Stärkung unserer Präsenz in attraktiven Wachstumsmärkten

Für unsere Kunden möchten wir die Nummer eins für Qualität sein – das ist unser Anspruch und genau deshalb haben wir beschlossen, unsere dahingehenden Anstrengungen zu verdoppeln. So haben wir im Berichtsjahr die Digitalisierung unseres Serviceangebots weiter vorangetrieben und bieten unseren Kunden mittlerweile mehr

als 20 digitale Produkte an, die sie komfortabel online buchen können. Darüber hinaus sind wir durch den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien (DAL) in unserem strategischen Wachstumsmarkt Afrika weiter gewachsen. Insbesondere für das Serviceangebot von und nach Südafrika ist das Geschäft von DAL eine wertvolle Ergänzung, mit der wir unseren Kunden ein noch besseres Netzwerk und eine zusätzliche Hafenabdeckung in dieser Region bieten. Im Hinblick auf unser Ziel, bis 2045 Klimaneutral zu sein, haben wir die Nutzung von Biokraftstoffen ausgeweitet. Zugleich haben wir Kooperationen vereinbart, die den Weg ebnen werden, unseren Kunden ein nachhaltiges kommerzielles Transportprodukt anzubieten und ihnen dabei zu helfen, ihre CO₂-Bilanz zu verbessern.



INVEST

Aufbau eines attraktiven Terminalportfolios

Neben Investitionen in unser Team und die Flotte bilden Beteiligungen an Containerterminals einen weiteren Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit: Gemeinsam mit zwei Partnern haben wir im Geschäftsjahr 2022 beschlossen, einen neuen Terminal im ägyptischen Hafen Damietta zu bauen, der voraussichtlich 2024 in Betrieb genommen wird und uns als strategischer Umschlagplatz im östlichen Mittelmeerraum dienen wird. Darüber hinaus haben wir uns an der italienischen Spinelli Group beteiligt, wodurch wir uns Kapazitäten im Terminalbereich sowie in den Hinterlandverkehren im italienischen Markt gesichert haben. Zum Jahresende haben wir zudem einen Vertrag zur Übernahme des Terminalgeschäfts und der dazugehörigen Logistikdienstleistungen der in Chile ansässigen SM SAAM S.A. unterzeichnet. Die Geschäftsaktivitäten umfassen ein Portfolio von zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika und werden uns dabei unterstützen, unser Geschäft weiter zu stärken und ein robustes und attraktives Terminalportfolio aufzubauen.

FINANZIELLE ZIELE

PROFITABILITÄT

ROIC > WACC

über den Wirtschaftszyklus

VERSCHULDUNG

≤ 3,0X

Nettoverschuldung/EBITDA

EIGENKAPITAL

> 45 %

Eigenkapital-Quote

DIVIDENDENPOLITIK

≥ 30 %

des Konzerngewinns

LIQUIDITÄT

~1,1 MRD. USD

Liquiditätsreserve

NACHHALTIGE INVESTMENTS

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



NICHT-FINANZIELLE ZIELE



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



KLIMANEUTRAL

bis 2045



**AUSWEITUNG
HINTERLANDVERKEHRE**

40 %

Anteil der Transporte mit
Inlandskomponente



ATTRAKTIVE MÄRKTE

>10 %

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

TRANSPORTMENGE

11,8

Mio. Standardcontainer

SEITE 90

ERTRAGSLAGE

17,0

Mrd. EUR Konzernergebnis

SEITE 90

FINANZLAGE

15,4

Mrd. EUR Free Cashflow

SEITE 99

VERMÖGENSLAGE

27,9

Mrd. EUR Eigenkapital

SEITE 101



05 KENNZAHLN





CFO & CPO **Mark Frese**

„Im Jahr 2022 haben wir unsere finanzielle Widerstandsfähigkeit und Vermögensstruktur nochmals deutlich verbessert. Dadurch können wir jetzt noch flexibler am Markt agieren und in die nachhaltige Ertragskraft von Hapag-Lloyd investieren. Gleichzeitig werden wir unsere Kostenstruktur und unseren globalen Einkauf weiter optimieren und dabei unsere Ziele fest im Blick behalten.“

CEO **Rolf Habben Jansen**

„Wir haben signifikant in attraktive Wachstumsmärkte, Terminals und Infrastrukturprojekte investiert. Zugleich haben wir unser 175. Jubiläumsjahr mit außergewöhnlich starken Ergebnissen abgeschlossen. Jetzt gilt es, den weiteren strategischen Kurs für die Zukunft zu setzen.“



MITGLIEDER DES VORSTANDS

CIO & CHRO

Donya-Florence Amer

„Lieferketten entwickeln sich und Technologie wird immer mehr zu einem Wettbewerbsvorteil. Heute bieten wir bereits mehr als 20 digitale Produkte an, die Mehrwert für unsere Kunden schaffen und auf eine möglichst komfortable Zusammenarbeit mit uns abzielen.“

COO

Dr. Maximilian Rothkopf

„Wir haben unser Netzwerk und unsere Liniendienste weiter verbessert. Zudem haben wir unser Flottenoptimierungsprogramm für 150 Schiffe gestartet und in neue, effiziente Schiffe investiert. Damit bewegen wir uns Schritt für Schritt auf unser Ziel zu, bis 2045 klimaneutral zu sein.“

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2022 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. Bedeutende Schwerpunkte der Berichterstattung und Beratung waren die außergewöhnlichen operationellen Herausforderungen aufgrund von Hafenüberlastungen bei gleichzeitig hoher Nachfrage, der Ukraine-Krieg sowie strategische Projekte. 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 2022 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 9. März 2022, 24. Mai 2022, 14. September 2022 und 9. November 2022 statt. Die durchschnittliche Präsenzquote in den Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen der Ausschüsse stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 93,8 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 89,3 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 80,0 %

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2022

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats				Sitzungen des Präsidial- und Personal-ausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanz-ausschusses			
Name	9.3.2022	24.5.2022	14.9.2022	9.11.2022	9.3.2022	14.9.2022	9.11.2022	8.3.2022	11.5.2022	10.8.2022	8.11.2022
Herr Albrecht	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Herr Alnowaiser	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	○		
Scheich Al-Thani	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓
Herr Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Frau Gehrt	✓	✓									
Herr Gernandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓	✓
Herr Hasbún	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Frau Kröger	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Herr Lipinski	✓	✓			✓			✓	✓		
Frau Muschitz			✓	✓							
Frau Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Frau Niklas	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	○	○	✓	✓
Herr Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Herr Rittstieg			✓	✓							
Herr Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	○	✓
Frau Schwiegershausen-Güth	✓	○	✓	✓							
Frau Stawars	✓	✓	✓	✓							
Herr 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 28. Februar 2022 dem Abschluss von Zeitcharterverträgen für neun Schiffe zu.

Aufsichtsratssitzung am 9. März 2022

In seiner Sitzung am 9. März 2022 beschloss der Aufsichtsrat zunächst der Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses zu folgen und das bestehende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder anzupassen. Des Weiteren wurde beschlossen, der Hauptversammlung eine Anpassung der Aufsichtsratsvergütung vorzuschlagen, die Verträge der Vorstandsmitglieder Herrn Rolf Habben Jansen und Herrn Mark Frese zu verlängern, den Vertrag mit Vorstandsmitglied Herrn Joachim Schlotfeld vorzeitig einvernehmlich zu beenden sowie den Geschäftsverteilungsplan des Vorstands anzupassen und Frau Donya-Florence Amer als neue Arbeitsdirektorin zu bestellen sowie Herrn Mark Frese den Bereich Einkauf zu übertragen. 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 2021. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten und beschloss in diesem Zusammenhang auch der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers zu folgen. 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 25. Mai 2022 zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung Herrn Oscar Eduardo Hasbún Martinez, Herrn José Francisco Pérez Mackenna, Seine Exzellenz Scheich Ali bin Jassim Al-Thani und Herrn Turqi Abdulrahman A. Alnowaiser bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2026 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen. Im Anschluss beriet der Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage. Ferner stimmte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Erwerb des Linien- und Agenturgeschäfts einschließlich dazugehöriger Vermögensgegenstände der DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG zu.

Auf Grundlage einer Beschlussfassung im Umlaufverfahren nahmen die Anteilseignervertreter am 25. April 2022 Stellung zum Tagesordnungsergänzungsverlangen der Aktionäre Kühne Maritime GmbH, CSAV Germany Container Holding GmbH sowie der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH um den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung von Herrn Dr. Andreas Rittstieg als Aufsichtsratsmitglied und befürworteten dieses Verlangen.

Aufsichtsratssitzung am 24. Mai 2022

Zu Beginn der Sitzung ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die aktuelle Geschäftslage informieren und erörterte insbesondere die Auswirkungen des andauernden Ukraine-Kriegs auf das Geschäft. Im Anschluss wurde die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2022 unter Berücksichtigung der zunehmenden wirtschaftlichen Unsicherheiten erörtert. Im weiteren Verlauf folgte ein Bericht über die IT-Sicherheit der Gesellschaft. 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 als Ersatzversammlungsleiter für den Fall, dass der Aufsichtsratsvorsitzende Michael Behrendt verhindert sein sollte.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren wählte der Aufsichtsrat am 13. Juni 2022 Herrn José Francisco Pérez Mackenna und Herrn Turqi Abdulrahman A. Alnowaiser zu Mitgliedern des Präsidial- und Personalausschusses sowie Herrn Oscar Eduardo Hasbún und Seine Exzellenz Herrn Scheich Ali bin Jassim Al-Thani zu Mitgliedern des Prüfungs- und Finanzausschusses. Des Weiteren wählte der Aufsichtsrat im gleichen Umlaufverfahren Herrn Karl Gernandt zum zweiten Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 15. Juli 2022 den Abschluss von Zeitcharterverträgen für sechs Schiffe für die Dauer von ca. acht Jahren sowie die Verlängerung von Zeitcharterverträgen für fünf Schiffe für die Dauer von ca. sechs Jahren.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 27. Juli 2022 den Abschluss von Zeitcharterverträgen für sechs Schiffe für die Dauer von ca. fünf Jahren.

Aufsichtsratssitzung am 14. September 2022

Zu Beginn befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage. Hierbei berichtete der Vorstand insbesondere die anhaltenden operationellen Herausforderungen und klaren Anzeichen eines sich abschwächenden Marktes. Im Anschluss stimmte der Aufsichtsrat dem Anteilskauf von 49 % an Spinelli S.r.l. sowie der Übernahme sämtlicher Anteile an der SAAM Ports S.A. und der SAAM Logistics S.A. zu. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen die Berichte des Chief Information Officers und des Chief Compliance Officers. Abschließend stimmte der Aufsichtsrat der Bestellung eines Abschlussprüfers für eine Zweigniederlassung der Gesellschaft zu.

Aufsichtsratssitzung am 9. November 2022

Zu Beginn der Sitzung wurde Frau Muschitz zum Mitglied des Präsidial- und Personalausschusses sowie zum Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses gewählt. Anschließend berichtete der Vorstand vor dem Hintergrund des spürbaren Marktabschwungs zur aktuellen Geschäftslage und gab einen Überblick über strategische Projekte der Gesellschaft. Im weiteren Verlauf stand das Jahresbudget 2023 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Sitzung. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrundeliegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Jahresbudget 2023 des Vorstands zu. Abschließend folgte ein Bericht der Arbeitsdirektorin.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 28. November 2022 die Abgabe eines Angebots zum Erwerb einer Unternehmensbeteiligung.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 23. Dezember 2022 die Abgabe eines Angebots zum Erwerb einer Beteiligung an einem Logistikunternehmen und der weiteren Strukturierung der Akquisition im Falle einer erfolgreichen Übernahme.

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, Turqi Alnowaiser (ab 25. Mai), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani (bis 25. Mai), Karl Gernandt, Arnold Lipinski (bis 31. Juli), Silke Muschitz (ab 9. November), Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Prüfungs- und Finanzausschuss: Karl Gernandt (Vorsitz bis 25. Mai), Oscar Hasbún Martínez (Vorsitz ab 29. Juni), Turqi Alnowaiser (bis 25. Mai), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani (ab 25. Mai), Annabell Kröger, Arnold Lipinski (bis 31. Juli), Silke Muschitz (ab 9. November), 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. beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2022 in drei Sitzungen, und zwar am 9. März 2022, 14. September 2022, und 9. November 2022.

Neben der jeweiligen Befassung mit der Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage, befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 9. März 2022 zusätzlich mit dem Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder, der Wiederbestellung und Vertragsverlängerung von Herrn Rolf Habben Jansen und Herrn Mark Frese, der einvernehmlichen Beendigung der Vorstandstätigkeit von Herrn Joachim Schlotfeldt zum 30. Juni 2022 sowie der Anpassung des Geschäftsverteilungsplans, mit der Frau Donya-Florence Amer als Arbeitsdirektorin zusätzlich das Ressort Personal und Herrn Mark Frese das Einkaufsressort zugewiesen wurden, jeweils ab dem 1. Mai 2022.

In seinen Sitzungen am 14. September 2022 und am 9. November 2022 befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss mit der Vorbereitung der sich jeweils anschließenden Aufsichtsratssitzungen.

Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** trat im Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen, und zwar am 8. März 2022, 11. Mai 2022, 10. August 2022, und 8. November 2022.

In der Sitzung am 8. März 2022 standen die Jahresabschlussthemen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2021 im Mittelpunkt der Beratung (siehe dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2021“ im Geschäftsbericht 2021). 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 2021). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Erwerb des Linien- und Agenturgeschäfts einschließlich dazugehöriger Vermögensgegenstände der DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG.

Die zweite Sitzung am 11. Mai 2022 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht über das erste Quartal und der Vorschau auf das zweite Quartal. Das interne Kontrollsystem (IKS) wurde ebenso erörtert wie die Liquiditätssteuerung und die Ertragsbesteuerung.

In der Sitzung am 10. August 2022 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht und die Vorschau auf das zweite Halbjahr im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit der Flotteneinsatzflexibilität, den Sicherungsgeschäften im Konzern, der Geldanlagestrategie, strategischen Projekten und dem Bericht der Konzernrevision.

In seiner vierten Sitzung am 8. November 2022 stand das vorgelegte Jahresbudget 2023 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 ein Überblick der strategischen Projekte erörtert.

Der **Nominierungsausschuss** hielt im Geschäftsjahr eine Sitzung ab.

In seiner Sitzung am 9. März 2022 empfahl der Nominierungsausschuss, der Hauptversammlung die Herren Oscar Eduardo Hasbún Martínez, José Francisco Pérez Mackenna, Seine Exzellenz Scheich Ali bin Jassim Al-Thani sowie Turqi Abdulrahman Alnowaiser als Vertreter der Anteilseigner zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen.

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

Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Mitglieder des Aufsichtsrats

Die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben nützlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden hierbei auch von der Gesellschaft unterstützt.

Für neue Mitglieder des Aufsichtsrats finden Informationsveranstaltungen statt, in denen das Geschäftsmodell der Hapag-Lloyd AG vermittelt wird.

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Dr. Andreas Rittstieg wurde mit Wirkung zum 25. Mai 2022 in den Aufsichtsrat gewählt und folgte damit auf Frau Nicola Gehrt, die ihr Amt mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 niedergelegt hatte. Frau Silke Muschitz wurde mit Wirkung zum 14. September 2022 für die Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat gerichtlich bestellt, da Herr Arnold Lipinski das Unternehmen aus Altersgründen am 31. Juli 2022 verlassen hatte.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 9. März 2022 wurde der Dienstvertrag der Vorstandsmitglieder Herrn Rolf Habben Jansen und Herrn Mark Frese um weitere fünf Jahre verlängert. Der Vertrag von Joachim Schlotfeld wurde einvernehmlich mit Wirkung zum 30. Juni 2022 beendet.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2022 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildeten die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (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 2022 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 2022 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2022

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 2022 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 25. Mai 2022 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 28. Februar 2023 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. Die Prüfung hat ergeben, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen, insbesondere zur Einrichtung eines

Überwachungssystems, in geeigneter Weise getroffen hat, und dass das Überwachungssystem in allen wesentlichen Belangen geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, mit hinreichender Sicherheit 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 1. März 2023 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 1. März 2023 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 1. März 2023 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 63,00 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 9.932,1 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 1. März 2023 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 2022 (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 1. März 2023 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 28. Februar 2023 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 1. März 2023 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 2022

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 KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, 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 2022 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 1. März 2023 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 1. März 2023.

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 1. März 2023 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 1. März 2023

Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, reading "Michael Behrendt". The signature is written in a cursive, flowing style.

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 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) in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekanntgemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 (DCGK 2020).

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 die Empfehlungen und Anregungen des DCGK 2020. Gemäß der Präambel des DCGK 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. Darüber hinaus ist der neue Deutsche Corporate Governance Kodex in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 24. April 2022 in den Blick gerückt, der Grundlage der nächsten turnusmäßigen Entsprechenserklärung bilden wird.

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 im März 2021 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 entsprochen hat und zukünftig entsprechen wird:

- 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 (HGV), 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. Diese Umstände indizieren bei Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Oscar Eduardo Hasbún Martínez und Karl Gernandt eine fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft im Sinne des DCGK 2020. Es wird daher vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung C.7 DCGK 2020 erklärt.

Darüber hinaus soll der Vorsitzende des Prüfungsausschusses nach der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 und D.4 Satz 1 DCGK 2020 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 ebenfalls 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. Außerdem ist davon auszugehen, dass auch andere Kandidaten für den Vorsitz im Prüfungs- und Finanzausschuss aus vergleichbaren Gründen nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 und D.4 Satz 1 DCGK 2020 wären.

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

- Der Empfehlung G.10 DCGK 2020 wird nicht entsprochen. Hiernach 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.

Ferner hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG am 9. März 2022 Änderungen an dem am 17. März 2021 durch den Aufsichtsrat verabschiedete Vergütungssystem für den Vorstand beschlossen. Grundsätzlich sollen bestehende Vorstandsanstellungsverträge dahingehend angepasst werden, dass sich die Vergütung rückwirkend ab dem 1. Januar 2022 nach dem geänderten Vergütungssystem für den Vorstand richtet. Für den Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im März 2021 bis zum 9. März 2022 bzw. der rückwirkenden Umsetzung des neuen Vergütungssystems hat die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft folgenden Empfehlungen des DCGK 2020 nicht entsprochen:

- Der Empfehlung G.1 Spiegelstrich 3 DCGK 2020 wurde bislang 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 bis zum 31. Dezember 2021 galt,

sah keine konkreten nichtfinanziellen Leistungskriterien vor; ein individuelles Leistungskriterium für die kurzfristige variable Vergütung wurde nicht bestimmt. Eine Festlegung konkreter nichtfinanzieller Leistungskriterien im Vergütungssystem war nach damaliger Auffassung des Aufsichtsrats nicht im Unternehmensinteresse, da hierdurch der Handlungsspielraum des Aufsichtsrats zur Reaktion auf unternehmensspezifische Entwicklungen in nicht unerheblicher Weise verengt worden wäre. Ein individuelles Leistungskriterium war hinsichtlich der kurzfristigen variablen Vergütung nicht aufgenommen worden, da nach damaliger Auffassung des Aufsichtsrats die Bemessung dieser Vergütungskomponente anhand des EBIT im Unternehmensinteresse lag. Perspektivisch beabsichtigte der Aufsichtsrat jedoch, nichtfinanzielle Leistungskriterien in das Vergütungssystem aufzunehmen. Dies war in den Grundzügen des bis zum 31. Dezember 2021 geltenden Vergütungssystems bereits angelegt, die unter anderem darauf abzielten, durch die Vorstandsvergütung eine nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft zu fördern.

- Rein vorsorglich wurde bislang eine Abweichung zu Empfehlung G.7 DCGK 2020 erklärt. Danach soll der Aufsichtsrat für das jeweils bevorstehende Geschäftsjahr für jedes Vorstandsmitglied und alle variablen Vergütungsbestandteile die Leistungskriterien festlegen, die sich – neben operativen – vor allem an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen. Das am 17. März 2021 beschlossene Vorstandsvergütungssystem der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft konzentrierte sich auf operative Zielsetzungen, d.h. auf die EBIT(DA)-Entwicklungen und die durchschnittliche Rendite des investierten Kapitals. Diese Kriterien wurden jedoch aus der Strategie der Gesellschaft abgeleitet, so dass damit auch eine nachhaltige Wertschöpfung der Gesellschaft gefördert wurde.

Das überarbeitete, am 9. März 2022 durch den Aufsichtsrat beschlossene Vergütungssystem wird der ordentlichen Hauptversammlung am 25. Mai 2022 zwecks Billigung vorgelegt.

Hamburg, im März 2022
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.

Bereits im Jahr 2010 hat Hapag-Lloyd eine Ethikrichtlinie (Code of Ethics) eingeführt, mit der das Bekenntnis von Hapag-Lloyd zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck gebracht wird. Die Ethikrichtlinie unterliegt regelmäßiger Überprüfung und 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/strategy.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/strategy.html#anchor_7069f7

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

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

Um Compliance-Verstößen vorzubeugen, hat der Vorstand im Rahmen des Compliance Management Systems eine Reihe von Maßnahmen implementiert. Dazu zählen verpflichtende Compliance-Schulungen, die jeder 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 und Rechtsabteilung sorgen, 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- und auch 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. Die Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie und das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd werden insbesondere in den Finanzberichten, im Geschäftsbericht sowie in Investor-Relations-Präsentationen erläutert. Zusätzlich sind Details rund um die Aktionärsstruktur, Hapag-Lloyd Aktie und die Konditionen der begebenen Anleihe sowie die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd verfügbar. Über die Hapag-Lloyd Website steht im Bereich Investor Relations (<https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir.html>) hierzu ein ausführliches Informationsangebot zur Verfügung.

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>

Kapitalmarktrechtliche Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Managers' Transactions sind abrufbar unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/financial-news/financial-news.html>

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 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 Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2022 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Mark Frese, Dr. Maximilian Rothkopf und Donya-Florence Amer. 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 2022)

Herr 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 2027

Frau Donya-Florence Amer Jahrgang 1972	Mitglied des Vorstands / CIO, CHRO
--	---

Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2022
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. Januar 2025

Herr Mark Frese Jahrgang 1964	Mitglied des Vorstands / CFO, CPO
---	--

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

Herr 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

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 hat als Chief Information Officer die Führung des zum 1. Februar 2022 neu eingerichteten Vorstandsressort IT und zum 1. Mai 2022 als Chief Human Resources Officer (Arbeitsdirektorin) das Personalressort übernommen, da Herr Schlotfeldt zum 30. Juni 2022 aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Unser Finanzvorstand Herr Mark Frese verantwortet seit dem 1. Mai 2022 als Chief Procurement Officer zusätzlich den Einkauf der Gesellschaft.

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

Geschäftsjahr 2021 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 2022 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. Eine entsprechende Veröffentlichungspflicht bestand im Berichtszeitraum aufgrund des am 4. Oktober 2022 geschlossenen Anteilskaufvertrages zwischen der Gesellschaft und der Sociedad Matriz SAAM S.A. sowie ihrer Tochtergesellschaft der SAAM Inversiones SpA über den Erwerb der jeweils in Chile ansässigen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie eines dazugehörigen Immobilienportfolios geschlossen hat. Bei den Vertragsparteien handelt es sich um nahestehende Personen im Sinne der §§ 111a ff. AktG. Die Verkäufer gehören zur Gruppe der chilenischen Quiñenco S.A., die über die CSAV S.A. mittelbar mit 30 % an der Gesellschaft beteiligt ist. Der Kaufpreis beläuft sich auf rund 1 Mrd. USD.

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 Aufsichtsratssitzung 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. Der Aufsichtsrat evaluiert im Übrigen fortlaufend seine Arbeit und die der Ausschüsse.

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 erst im August 2022 eingeleitet aber noch nicht abgeschlossen werden konnten, waren zum Stichtag alle Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt. Mit Wirkung zum 14. September 2022 ist Frau Silke Muschitz als leitende Angestellte und Arbeitnehmervertreterin gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt worden, da Herr Arnold Lipinski den Aufsichtsrat zum 31. Juli 2022 verlassen hat.

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 2022 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 Aufsichtsrats-sitzungen 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 2022. 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 und Herrn Michael Behrendt als unabhängig im Sinne des DCGK 2020 ein. Bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung, und zuletzt bei der in der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 erfolgten Wahl von fünf Aufsichtsratsmitgliedern, werden bzw. wurden 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 bis zum 25. Mai 2022)

Karl Gernandt

Präsident
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-
vorsitzender seit 25. Mai 2022)

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 (bis zum 25. Mai 2022)

Director
Head of Group Investor Relations
TUI Group, Hannover

Annabell Kröger

Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Arnold Lipinski (bis zum 31. Juli 2022)

Leiter Fleet Management (bis zum 31. Juli 2022)
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Silke Muschitz**(seit dem 14. September 2022)**

Leiterin 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 Beteiligungs-
management mbH, Hamburg

José Francisco Pérez Mackenna

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

Dr. Andreas Rittstieg**(seit dem 25. Mai 2022)**

Rechtsanwalt, Hamburg

Maya Schwiegershausen-Güth

Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr &
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 (bis zum 25. Mai 2022), Turqi Alnowaiser (seit dem 25. Mai 2022), Karl Gernandt, Arnold Lipinski (bis zum 31. Juli 2022), Silke Muschitz (seit dem 9. November 2022), 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:

Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz seit dem 29. Juni 2022), Turqi Alnowaiser (bis zum 25. Mai 2022), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani (seit dem 25. Mai 2022), Karl Gernandt (Vorsitz bis zum 25. Mai 2022), Annabell Kröger, Arnold Lipinski (bis zum 31. Juli 2022), Silke Muschitz (seit dem 9. November 2022), 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 2020 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 9. März 2022 Änderungen an dem am 17. März 2021 durch den Aufsichtsrat verabschiedete Vergütungssystem für den Vorstand beschlossen, welches den Vorgaben des Aktiengesetzes entspricht und die Empfehlungen des DCGK 2020 im Wesentlichen berücksichtigt. Die Änderungen des Vergütungssystems wurden von der Hauptversammlung am 25. Mai 2022 gebilligt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats wurde zuletzt durch die Hauptversammlung am 25. Mai 2022 durch Anpassung von § 12 der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Die Hauptversammlung hat am 25. Mai 2022 auch das der Vergütung zugrundeliegende Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats bestätigt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht, der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sowie die durch die Hauptversammlung 2022 gebilligten bzw. bestätigten Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der Vergütungsbericht nebst der von der Hauptversammlung 2022 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 2022 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 2022 (unverändert zum 31. Dezember 2021):

in %	31.12.2022
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 25. Mai 2022 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 2022 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 Andreas Modder (seit dem Geschäftsjahr 2022) 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 2022 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 erfüllt. Die Hapag-Lloyd AG entspricht überdies mit der Bestellung von Frau Amer zum 1. Februar 2022 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. Die Vorgaben werden unverändert bis zum 30. Juni 2027 aufrechterhalten.

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. Die Zielgröße auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands konnte nicht erreicht werden. Zum Stichtag betrug dort der Frauenanteil 0 %, was auch dem Umstand geschuldet war, dass die Gesellschaft aufgrund anorganischen Wachstums zunächst weitere männliche Führungskräfte in das Unternehmen integrieren musste. Die Zielgröße für die zweite Führungsebene konnte hingegen mit 17 % zum Stichtag erreicht werden. Der Vorstand hat neue Zielgrößen für die beiden ersten Führungsebenen festgelegt. Für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands ist eine Zielgröße von 25 % und für die zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands ist eine Zielgröße von 35 % bis zum 30. Juni 2027 vorgesehen.

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

Rolf Habben Jansen

Stolt-Nielsen Limited

World Shipping Council – Stellvertretender Vorsitzender

Donya-Florence Amer

EA Technologies FZCO (seit 10. Oktober 2022)

Mark Frese

x+bricks S.A.

Dr. Maximilian Rothkopf

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.
Stiftelsen DNV – Det Norske Veritas

Joachim Schlotfeldt (bis 30. Juni 2022)

HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH (bis 30. April 2022)

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 Insurance and Re-Insurance Co.
Al Rayan Bank

Turqi Alnowaiser

Lucid Motors
Noon Investment (bis 8. September 2022)
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
ExxonMobil Central Europe Holding GmbH
MAN Energy Solutions SE
MAN Truck & Bus SE

Nicola Gehrt (bis 25. Mai 2022)

TUI Deutschland GmbH
TUI Nederland Holding N.V. (seit 7. März 2022)

Karl Gernandt

Hochgebirgsklinik Davos AG (Präsident bis zum 11. November 2022)
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 bis 30. September 2022)
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 (bis 1. März 2022)
 SAAM Ports S.A. (bis 3. März 2022)
 SAAM Puertos S.A. (bis 2. März 2022)
 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.
 Barú Offshore de México S.A.P.I. de C.V.
 EOP Crew Management de México S.A. de C.V.
 SAAM Towage Colombia S.A.S.
 Intertug México S.A. de C.V.

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
GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG
Stromnetz Hamburg GmbH
Hamburger Energiewerke GmbH
SBH Schulbau Hamburg

Dr. Andreas Rittstieg (seit 25. Mai 2022)

Brenntag SE – Stellvertretender Vorsitzender
Hubert Burda Media Holding Geschäftsführung SE
New Work SE (bis 31. Mai 2022)
Kühne Holding AG
Huesker Holding GmbH

Maya Schwiegershausen-Güth

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG (bis 30. September 2022)
EUROGATE Geschäftsführungs-GmbH & Co. KGaA (seit 15. November 2022)

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 weltweit agierendes Unternehmen mit 14.200 Mitarbeitenden 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 sowie mit seinen Kunden und vielen weiteren 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 bieten uns Orientierung bei der täglichen Arbeit. Sie motivieren und inspirieren uns auf dem Weg zu unserem Ziel, die Nummer eins für Qualität zu sein.

Strategy 2023

Die Containerlinienschiffahrt 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. Mit dem Ende der Konsolidierungsphase haben wir 2018 erstmals unsere neue Mittelfriststrategie „Strategy 2023“ vorgestellt und seitdem weiterentwickelt.

Die Kernziele der Strategy 2023 lauten:



Profitabilität

Profitabilität über den gesamten Wirtschaftszyklus



Global Player

Wachstum in attraktiven Märkten und Sicherung der Position als Global Player



Nummer eins für Qualität

Differenzierung durch Fokus auf Qualität und Kundenzufriedenheit



Nachhaltig handeln

Gemeinsam eine klimaneutrale Schifffahrt ermöglichen

Profitabilität

Wir möchten profitabel wachsen über den gesamten Wirtschaftszyklus. Dies spiegelt sich primär in einer adäquaten Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital – ROIC) wider, die mindestens unseren gewichteten Kapitalkosten entspricht. Zu unseren finanziellen Zielen zählen zudem eine adäquate Verschuldungsquote, Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sowie eine angemessene Beteiligung unserer Aktionäre am Unternehmenserfolg. Dank der außerordentlich starken Ertragslage im Geschäftsjahr 2022 konnten wir alle strategischen Finanzziele deutlich übertreffen.

Strategische Finanzziele

Kategorie	Ziel
Profitabilität	ROIC > WACC
Verschuldung	≤ 3x Nettoverschuldung / EBITDA
Liquidität	~ 1,1 Mrd. USD
Eigenkapital	> 45 %
Dividendenpolitik	≥ 30 % des Konzerngewinns

Global Player

Wir möchten in attraktiven Wachstumsmärkten wachsen und unsere Position als Global Player mit einem weltweiten Marktanteil (exklusive Intra-Asien) von rund 10 % weiter festigen. Hierfür investieren wir in unsere Schiffs- und Containerflotte und bauen gleichzeitig unsere weltweite Präsenz durch neue Bürostandorte weiter aus. Durch die Übernahme regionaler Anbieter sind wir zudem in der Lage schnell neue Märkte zu erschließen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lag unser globaler Marktanteil (ohne Intra-Asien Verkehre) mit 10 % (Vorjahreszeitraum: 9,4 %) weiterhin auf unserem Zielniveau.

Nummer eins für Qualität

Unser Anspruch ist nicht weniger als die Nummer eins für Qualität in unserer Branche zu sein, denn wir sind überzeugt, dass Dienstleistungsqualität, Zuverlässigkeit und Fahrplantreue entscheidende Wettbewerbsfaktoren sind. Wir möchten die Kundenzufriedenheit weiter verbessern, indem wir Mehrwert bieten und marktgerechte Lösungen bei der Buchung, Überwachung und Abwicklung der Transporte schaffen. Um unseren Erfolg messbar zu machen, haben wir Qualitätsversprechen formuliert. Diese beinhalten unter anderem eine zeitnahe und akkurate Buchungsdokumentation, die Einhaltung von Volumenvereinbarungen, eine hohe Fahrplantreue 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 globalen Werte werden zudem auf der Hapag-Lloyd Internetseite veröffentlicht. Die Kundenzufriedenheit wird regelmäßig mittels entsprechender Umfragen gemessen. Hier zeigte sich im Geschäftsjahr 2022 eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Nachhaltig handeln

Klimawandel, Vielfalt und soziales Engagement – diese Themen sind wichtiger denn je. Wir wollen daher in den nächsten Jahren unseren Nachhaltigkeitsbeitrag schrittweise stärken und kontinuierliche Verbesserungen erreichen. Die Dekarbonisierung unserer Flotte bis 2045 bildet dabei eines unserer Kernziele, an dem wir gemeinsam mit unseren Kunden, Partnern

und Wettbewerbern arbeiten. Mittelfristig streben wir an die CO₂e-Intensität¹ unserer gesamten Flotte gemäß EEOI² bis 2030 um 30 % gegenüber 2019 zu reduzieren. Dies soll durch operative Effizienzmaßnahmen, den Umbau bestehender und den Einsatz neuer, effizienter Schiffe sowie durch den Umstieg auf CO₂-ärmere bzw. -neutrale Treibstoffe erfolgen.

Strategische nichtfinanzielle Ziele

Kategorie	Ziel
Kundenzufriedenheit	Bester Net Promoter Score (NPS) im Branchenvergleich
Fahrplanstreue	Oberes Drittel im Branchenvergleich
CO ₂ -Reduktion	–30 % CO ₂ e-Reduktion (EEOI) bis 2030 im Vergleich zu 2019
Überlegene Hinterlandanbindung	40 % Anteil der Transporte mit Inlandskomponente
Attraktive Märkte	≥10 % globaler Marktanteil (ohne Intra-Asien)

Strategische Prioritäten bis 2023

Bereits im Geschäftsjahr 2021 wurde die bestehende Strategie einer umfangreichen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis haben wir das Thema Qualität weiter in den Fokus gerückt und Nachhaltigkeit als vierte Säule in unserer „Strategy 2023“ verankert. Zur Erreichung der strategischen Ziele haben wir zudem einen 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, die Konsolidierung von Umschlagsladung in strategisch ausgewählten Seehäfen und eine bessere Zusammenarbeit mit den Terminals, sollen die Stückkosten gesenkt und die Servicequalität verbessert werden. Die Fahrplanstreue soll im Branchenvergleich stets im oberen Drittel liegen. Zudem wird durch eine einfachere und klarere Segmentierungsstrategie sowie eine stärkere Automatisierung interner Prozesse das Kundenerlebnis weiter verbessert.

Im Berichtsjahr haben wir unsere Kundensegmentierung optimiert und diese in vier Regionen erfolgreich getestet. Dies stets dem Gedanken folgend, dass es für unsere Kunden möglichst komfortabel sein soll, mit uns Geschäfte zu machen. Darüber hinaus haben wir analysiert, wie wir unser Netzwerk in den wesentlichen Fahrtgebieten im Hinblick auf Qualität und Produktivität weiter optimieren können, und in Lateinamerika bereits mit der Implementierung einer vereinfachten Netzwerkstrategie begonnen. Auch unser Netzwerk an Containerdepots wird seit dem letzten Jahr einer Prüfung unterzogen und wo notwendig die Größe dieser Depots an den tatsächlichen Bedarf angepasst, um Kosten und Komplexität zu reduzieren. Hapag-Lloyd hat zudem als erstes Unternehmen in der Branche angefangen die gesamte Containerflotte mit Monitoring-Systemen auszustatten, die ein Echtzeit-Tracking ermöglichen. Hierdurch wird die Lieferkette sowohl für unsere Kunden als auch uns transparenter und effizienter. Mittels datengestützter Analyse unserer Containerströme können wir beispielsweise kostspielige Rücktransporte von Leercontainern reduzieren.

¹ CO₂-Äquivalent (CO₂e), beinhaltet neben Kohlenstoffdioxid (CO₂) weitere Treibhausgase

² 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, unserer Präsenz in attraktiven Wachstumsmärkten auszubauen und unseren Nachhaltigkeitsbeitrag zu stärken. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir die Digitalisierung unseres Serviceangebots weiter vorangetrieben und bieten unseren Kunden mittlerweile mehr als 20 digitale Produkte an, die sie komfortabel online buchen können. Auch unsere IT-Infrastruktur wird einer grundlegenden Erneuerung unterzogen, um der wachsenden Automatisierung und Digitalisierung des Geschäftsmodells gerecht zu werden. Darüber hinaus sind wir durch den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien (DAL) in unserem strategischen Wachstumsmarkt Afrika weiter gewachsen. Insbesondere für das Serviceangebot von und nach Südafrika ist das Geschäft von DAL eine wertvolle Ergänzung, mit der wir unseren Kunden ein noch besseres Netzwerk und eine zusätzliche Hafenabdeckung in dieser Region bieten. Im Hinblick auf unser Ziel, bis 2045 Klimaneutral zu sein, haben wir die Nutzung von Biokraftstoffen ausgeweitet. Zugleich haben wir Kooperationen vereinbart, die den Weg ebnen werden, unseren Kunden ein nachhaltiges kommerzielles Transportprodukt anzubieten und ihnen dabei zu helfen, ihre CO₂-Bilanz zu verbessern.

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, haben wir im Berichtsjahr angefangen die Fortbildungsprogramme für unsere rd. 14.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auszuweiten. Insbesondere haben wir den Aufbau und die Entwicklung der neuen Hapag-Lloyd Academy vorangetrieben, die als globale Unternehmensuniversität fungieren wird.

Durch Investitionen in effiziente und klimafreundliche Schiffe werden die Nachhaltigkeitsziele unterstützt und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Flotte sichergestellt. Die Ausstattung unserer Container mit Tracking 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. Aus diesem Grund haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr mehrere Unternehmensbeteiligungen und Übernahmen angekündigt. Gemeinsam mit zwei Partnern werden wir einen neuen Terminal im ägyptischen Hafen Damietta bauen, der voraussichtlich 2024 in Betrieb genommen wird und uns als strategischer Umschlagplatz im östlichen Mittelmeerraum dienen wird. Darüber hinaus haben wir uns an der italienischen Spinelli Group beteiligt, wodurch wir uns Kapazitäten im Terminalbereich sowie in den Hinterlandverkehren im italienischen Markt gesichert haben. Zum Jahresende haben wir zudem einen Vertrag zur Übernahme des Terminalgeschäfts und der dazugehörigen Logistikdienstleistungen der in Chile ansässigen SM SAAM S.A. unterzeichnet. Die Geschäftsaktivitäten umfassen ein Portfolio von zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika und werden uns dabei unterstützen, unser Geschäft weiter zu stärken und ein robustes und attraktives Terminalportfolio aufzubauen.

Entwicklung einer neuen Mittelfriststrategie

Die Umsetzung der Strategy 2023 wird bis zum Jahresende 2023 vollzogen worden sein. Im laufenden Geschäftsjahr ist daher zusätzlich zu den unter Simplify, Strengthen und Invest beschriebenen Maßnahmen auch die Erarbeitung einer neuen Mittelfriststrategie geplant.

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
- 103 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

104 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- 104 Prognosebericht
- 107 Risiko- und Chancenbericht

126 ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS

- 126 Allgemeine Grundlagen/Vorbemerkungen
- 127 Wirtschaftsbericht
- 133 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
- 134 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

135 SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

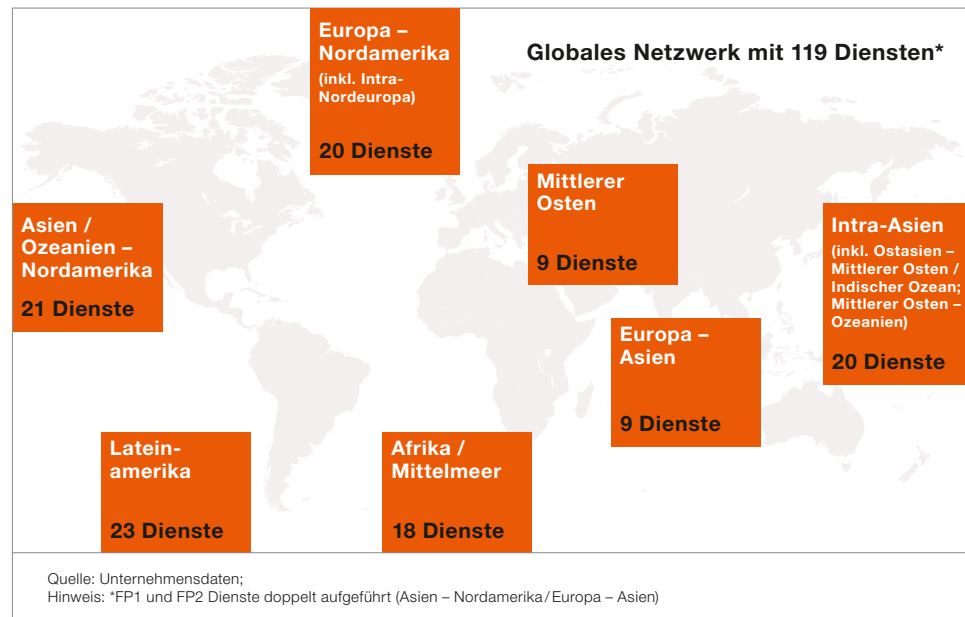
Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

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 2022 aus 251 Containerschiffen (31. Dezember 2021: 253) mit einer Transportkapazität von rd. 1,8 Mio. TEU (31. Dezember 2021: rd. 1,8 Mio. TEU). Der Konzern verfügt derzeit über 400 Vertriebsstellen in 135 Ländern (31. Dezember 2021: 421 Vertriebsstellen in 137 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 119 Diensten (31. Dezember 2021: 126) weltweit. Im Geschäftsjahr 2022 betreute Hapag-Lloyd global rd. 33.800 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 33.100).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. 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 Außerhalb des Executive Committee bestehen weitere Zentralfunktionen.

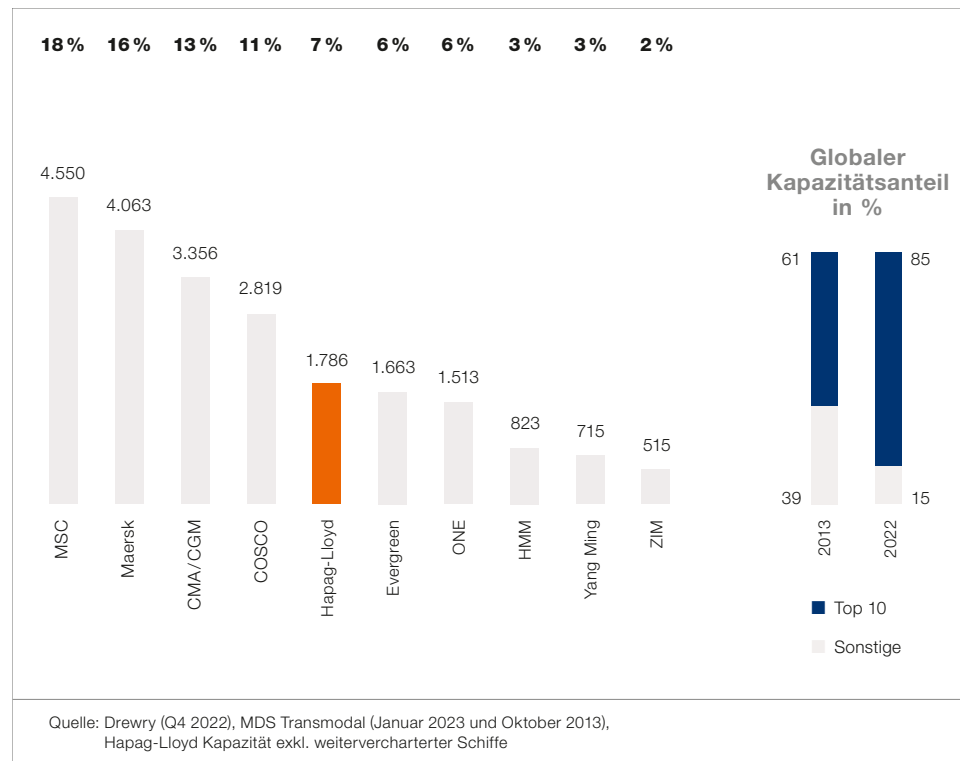
Alle sechs Regionen weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Diese sog. Blueprint Organization ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den 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. 85 % (31. Dezember 2021: 86 %) der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. Im Jahr 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 % (MDS Transmodal, Januar 2023 und Oktober 2013, sowie Drewry, Q4 2022).

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2022 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 2022 deckt die „THE Alliance“ mit 258 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. Dezember 2021: 255 Containerschiffe und 29 Dienste). Im Januar 2023 teilten MSC und Maersk mit, dass die „2M“ Allianz in zwei Jahren (Januar 2025) beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	35	24	48
Ocean Alliance	33	38	18
THE Alliance	25	25	26
Sonstige	7	13	8

Quelle: Alphaliner (Dezember 2022), Hapag-Lloyd 2022

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, des ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code und des MLC (Maritime Labour Convention) hervorzuheben. Der ISPS schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Im MLC werden grundlegende Beschäftigungs- und Sozialrechte des Seepersonals festgelegt. 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 umwelt-spezifischen 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. Anfang 2023 traten 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 CO₂e-Ausstoßes kommerzieller Schiffe führen sollen. Um den neuen Anforderungen zu entsprechen, hat Hapag-Lloyd 2022 ein Optimierungsprogramm für mehr als 150 Schiffe gestartet. Je nach Bedarf erhalten die Schiffe bis 2025 effizientere Propeller, einen widerstandsmindernden Unterwasseranstrich sowie strömungsoptimierte Wulstbuge. Zudem soll der Einsatz von CO₂e-armen oder -neutralen Brennstoffen sukzessive ausgeweitet werden. Die Drosselung der Fahrtgeschwindigkeit, sogenanntes „Slow Steaming“, ist ebenfalls eine Option, um die steigenden Energieeffizienzvorschriften erfüllen zu können.

Mehrere Staaten und internationale Institutionen diskutieren zudem eine mögliche Bepreisung des von kommerziellen Schiffen ausgestoßenen CO₂e mittels einer Abgabe oder ähnlicher Instrumente. Ende 2022 hat sich die Europäische Union darauf verständigt, dass ab 2024 die kommerzielle Schifffahrt schrittweise in das europäische Emissionshandelssystem (ETS)

miteinbezogen wird. Betroffen sind alle Reisen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sowie jeweils 50 % der Strecke zwischen einem EWR-Hafen und einem Nicht-EWR-Hafen. Ab 2024 werden zunächst 40 % der relevanten CO₂e-Emissionen in den EU-Emissionshandel einbezogen, ab 2025 dann 70 % und ab 2026 100 %. Ein Teil der Einnahmen aus dem ETS soll über den EU-Innovationsfonds in die Forschung und Entwicklung zur Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen und Häfen, innovativer Technologien und Infrastrukturen sowie den Einsatz nachhaltiger, alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Antriebstechnologien verwendet werden.

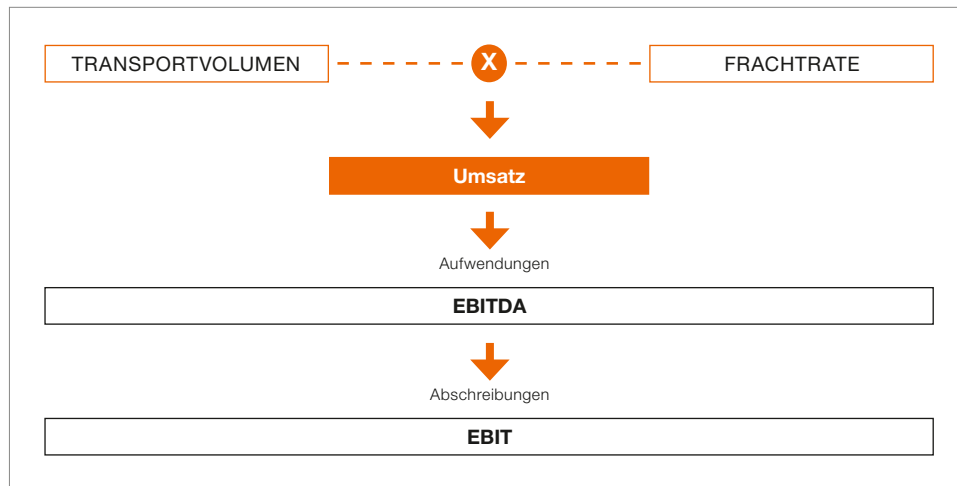
KONZERNSTEUERUNG

Steuerungsgrößen

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

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

Wesentliche Einflussfaktoren



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

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

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

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

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit von Bunkerzuschlägen hängt grundsätzlich jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Bunkerpreisänderungsrisikos durch steigende Preise kann ein Teil des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker mittels Derivaten gesichert werden. Während und zum Ende des Geschäftsjahres 2022 lagen jedoch keine derartigen Sicherungsgeschäfte vor.

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

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche 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 Zahlungsmittel-äquivalente und Termingeldanlagen (sonstige Aktiva) 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	
	2022	2021	2022	2021
Langfristige Vermögenswerte	16.894,7	15.284,0	18.034,8	17.298,4
Vorräte	440,0	337,2	469,7	381,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.895,0	2.999,2	3.090,4	3.394,5
Sonstige Aktiva ¹	433,8	370,7	463,0	419,5
Summe Vermögenswerte	20.663,4	18.991,1	22.057,9	21.494,1
Rückstellungen	1.268,5	1.020,5	1.354,2	1.155,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.615,7	2.323,9	2.792,2	2.630,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.455,2	1.710,9	1.553,2	1.936,4
Summe Schulden	5.339,4	5.055,3	5.699,5	5.721,6
Invested Capital	15.324,0	13.935,8	16.358,4	15.772,5
EBIT	17.524,5	9.389,8	18.467,3	11.111,0
Steuern	200,6	61,3	211,4	72,5
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	17.324,0	9.328,6	18.255,9	11.038,4
Return on Invested Capital (ROIC)			111,6%	70,0%

¹ Ohne Termingeldanlagen, die unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden

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 2022 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 111,6 % nach 70,0 % im Jahr 2021. Durch den außergewöhnlich hohen NOPAT der letzten beiden Jahre liegt die Kapitalverzinsung im Jahr 2022 erneut deutlich über den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt zum Bilanzstichtag 9,1 % (31. Dezember 2021: 7,0 %). Ursächlich für den Anstieg der gewichteten Kapitalkosten waren insbesondere ein höherer risikoloser Basiszinssatz und die gestiegene Eigenkapitalquote.

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 wurden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert. Den Kunden wird die Performance von Hapag-Lloyd in Bezug auf diese sog. Qualitätsversprechen zur Verfügung gestellt.

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2022 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 251 Containerschiffen (31. Dezember 2021: 253). 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 2022 1.796,8 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. Dezember 2021 (1.768,7 TTEU) um 1,6 % gestiegen. Im ersten Halbjahr 2022 wurden fünf gebrauchte Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 19,3 TTEU erworben. Im Rahmen des Erwerbs des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) wurde ein sich im Eigentum befindendes 6.589 TEU Schiff übernommen. Zwei Neubauten mit einer Kapazität von je 13.312 TEU wurden im zweiten Halbjahr 2022 in Dienst gestellt.

Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2022 62 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2021: 60 %). Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum Bilanzstichtag (kapazitätsgewichtet) 11,2 Jahre (31. Dezember 2021: 10,5) und liegt damit knapp über dem Durchschnitt der zehn größten Containerlinienreedereien von 10,8 Jahren (31. Dezember 2021: 10,0 Jahre, Quelle: MDS Transmodal). Die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns betrug zum 31. Dezember 2022 7.159 TEU (31. Dezember 2021: 6.991 TEU) und lag damit um 11 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien zum 31. Dezember 2022 von 6.458 TEU (31. Dezember 2021: 6.279 TEU; Quelle: MDS Transmodal).

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 Juni 2023 und April 2025 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 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).

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 31. Dezember 2022 zwölf Neubauten der Größe 23.660 TEU und drei Neubauten mit unterschiedlichen Größen von rd. 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt rd. 323 TTEU, die Auslieferungen der Schiffe ist in den Jahren 2023 bis 2025 geplant.

Neben den im Eigentum befindlichen Neubauten wird Hapag-Lloyd zudem fünf neue Schiffe mit unterschiedlichen Größen von rd. 13.000 TEU als langfristig eingecharterte Schiffe seiner Flotte hinzufügen. Ein Neubau wurde im Jahr 2022 übernommen, die restlichen vier Charterschiffe sollen laut Plan im Jahr 2023 und 2024 ausgeliefert werden.

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2022 über 1,75 Mio. (31. Dezember 2021: 1,83 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2,97 Mio. TEU (31. Dezember 2021: 3,06 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der im Eigentum befindenden Container beträgt zum 31. Dezember 2022 58 % (31. Dezember 2021: 58 %). Im Berichtsjahr wurden 5.200 TEU Spezialcontainer sowie 11.800 TEU Kühlcontainer erworben und ausgeliefert.

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Anzahl der Schiffe	251	253	237	239
davon				
Eigene Schiffe ¹	121	113	112	112
Gecharterte Schiffe	130	140	125	127
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.797	1.769	1.719	1.707
Kapazität der Container insgesamt (TEU)	2.972	3.058	2.704	2.540
Anzahl Dienste	119	126	122	121

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Im Jahr 2022 hatte Hapag-Lloyd insgesamt 19 Containerschiffe mit einer Kapazität von 35,4 TTEU kurzfristig zur Beförderung von Leercontainern eingechartert (Vorjahreszeitraum: 23 Containerschiffe, Kapazität 57,3 TTEU), um der angespannten Containerverfügbarkeit in Asien soweit möglich zu begegnen. Per 31. Dezember 2022 war kein Schiff mehr für den Leercontainertransport eingesetzt (31. Dezember 2021: ein Schiff). Die Schiffe wurden 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 2022 betrug der Bunkerverbrauch der Hapag-Lloyd Flotte insgesamt 4,14 Mio. Tonnen und lag damit 1,3 % unter Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 4,20 Mio. Tonnen). Die Entspannung bei den Wartezeiten vor den Häfen führte zu dem leichten Rückgang des Bunkerverbrauchs. Der Bunkerverbrauch pro transportierter Menge blieb mit 0,35 t/TEU konstant gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Verglichen mit dem Referenzjahr 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU um 42 % gesenkt werden. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) lag mit 2,35 t/Slot 2 % unter dem Vorjahreswert von 2,40 t/Slot (Referenzjahr 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 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 92 % im Jahr 2021 auf 87 % im Geschäftsjahr 2022. Der Einsatz von Bio-brennstoff hat sich im Jahr 2022 deutlich erhöht von 18.500 Tonnen in 2021 auf 120.500 Tonnen in 2022.

Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

Tonnen (t)	2022	2021
MFO (High Sulphur)	527.611	349.278
MDO, MFO (Low Sulphur) ¹	3.607.570	3.843.212
LNG	4.582	2.551
Gesamter Bunkerverbrauch	4.139.762	4.195.041

¹ Inklusive Biobrennstoff

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	2022	2021
Transpazifik		
Asien – Nordamerika	22.663	21.823
Nordamerika – Asien	5.641	6.518
Europa – Fernost		
Asien – Europa	16.793	16.361
Europa – Asien	5.328	6.297
Atlantik		
Europa – Nordamerika	3.528	3.352
Nordamerika – Europa	1.543	1.619

Quelle: Seabury (Dezember 2022). 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 95,1 % (Vorjahreszeitraum: 95,9 %).

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

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt ¹

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	3,5	2,5
Europa – Fernost	4,6	3,2
Atlantik	6,5	4,4

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

Quelle: Seabury (Dezember 2022); Hapag-Lloyd 2022

Bei Hapag-Lloyd liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container auf dem „Non-dominant Leg“ in den wichtigsten Fahrtgebieten über 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 2022 3,9-mal (Vorjahreszeitraum: 4,2-mal) umgeschlagen. Der Grund für die Reduzierung zum Vorjahreszeitraum liegt im 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 2022 Transportaufträge für rd. 33.800 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 33.100 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 13 % (Vorjahreszeitraum: 13%).

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2022

Produktgruppe	Anteil 2022 in %	Anteil 2021 in %
Plastik & Gummi	13	13
Lebensmittel und Getränke	10	9
Maschinen	10	9
Landwirtschaftliche Produkte	9	9
Chemikalien	8	9
Metalle und Mineralien	8	8
Textilien	7	7
Papier und Forstprodukte	7	7
Automobilteile	6	6
Möbel	6	6
Elektronikprodukte	5	5
Sonstige Produkte	13	13
Gesamt	100	100

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

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

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 Nachhaltigkeits-Abteilung der Einsatz neuer Brennstoffe und Antriebstechniken zur Reduzierung des CO₂e-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.

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 im Jahr 2020 wurde seit 2021 der Einsatz von Biokraftstoffen kontinuierlich ausgeweitet und insgesamt 71 Schiffe befähigt Biokraftstoffe zu bunkern. Im Jahr 2022 bunkerten 24 Schiffe, inklusive der derzeit größten Containerschiffe von Hapag-Lloyd (A19-Klasse), im regulären Betrieb in Rotterdam und Singapur diese Brennstoffe. Im Jahr 2022 wurden 120.500 Tonnen Biokraftstoff gebunkert (Vorjahreszeitraum: 18.500 Tonnen).

Die digitale Transformation ist eine strategische Priorität für Hapag-Lloyd und zieht sich durch alle Geschäftsbereiche. In enger Zusammenarbeit der Abteilung IT und anderen 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 Abteilung Digital Business and Transformation und den Regionen ist es gelungen, unseren Kunden neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zur Verfügung zu stellen. Die dafür notwendige Kapazität sowie das Knowhow werden an den Standorten Hamburg und Danzig sowie mit Partnern kontinuierlich ausgebaut. Nachdem bereits ein Großteil der Kühlcontainerflotte (Reefer) mit Fernüberwachungstechnologie ausgestattet ist, hat Hapag-Lloyd im Jahr 2022 begonnen, auch alle Standardcontainer mit GPS-Trackinggeräten auszurüsten. Die Trackinggeräte werden in der Lage sein, Daten von Containern in Echtzeit zu übermitteln und ermöglichen damit, die Lieferkette transparenter und effizienter zu gestalten. Sie können GPS-basierte Standortdaten liefern, die Umgebungstemperatur messen und plötzliche Erschütterungen des Containers überwachen. Die Tracking-Daten werden zunächst intern getestet und genutzt. Das Ziel ist es, im Laufe des Jahres 2023 auch den Kunden diese Daten zur Verfügung zu stellen.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2022 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 14.248 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. Dezember 2021: 14.106 Mitarbeitende). Davon entfielen 12.316 Personen auf den Landbereich (31. Dezember 2021: 11.997) und 1.704 Personen auf den Seebereich (31. Dezember 2021: 1.868). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit um 319 Personen. Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau des Global Service Center in der Türkei, der IT und der Übernahme von DAL im zweiten Quartal 2022.

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Seebereich	1.704	1.868	2.023	2.072
Landbereich	12.316	11.997	10.867	10.691
Auszubildende	228	241	227	233
Gesamt	14.248	14.106	13.117	12.996

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeitenden an Land betrug durchschnittlich 8,1 Jahre (Vorjahr: 8,0 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 % (2022: 88 %). Per 31. Dezember 2022 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 228 Auszubildende (31. Dezember 2021: 241), davon 130 Auszubildende an Land sowie 98 auf See (31. Dezember 2021: 145 an Land und 96 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 2022 war die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG unverändert zum 31. Dezember 2021:

in %	31.12.2022
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 auszuschiütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Im Zuge der positiven Geschäftsentwicklung schlagen der Vorstand und der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2022 die Zahlung einer Dividende von 63,00 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 35,00 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzerngewinn von rd. 65 % (Vorjahr: rd. 68 %).

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.

Die Weltwirtschaft verzeichnete trotz der rasanten Ausbreitung der COVID-19-Variante Omikron zunächst einen guten Jahresauftakt, ehe sich die Lage aufgrund der Invasion Russlands in der Ukraine Ende Februar deutlich eintrübte. Stark gestiegene Energie- und Rohstoffpreise sowie eine zwischenzeitliche Verschärfung der Lieferengpässe, unter anderem aufgrund von Produktionsausfällen in der Ukraine und der Sanktionen gegen Russland, haben zu einem hohen Inflationsdruck geführt, der das Konsumentenverhalten und das globale Wirtschaftswachstum negativ beeinträchtigte.

Die Wirtschaft der Volksrepublik China verzeichnete im Jahr 2022 ein Wachstum von lediglich 3,0%, nach 8,1% im Jahr 2021 (National Bureau of Statistics of China, Januar 2023). Mit Ausnahme des Jahres 2020, war es laut Weltbank das schwächste Wachstum seit 1976. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die lang andauernden Lockdowns wichtiger Wirtschaftszentren zurückzuführen. Der Import von Gütern stieg um 1,1% und der Export um 7,0% (General Administration of Customs People's Republic of China, Januar 2023). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im Jahr 2022 um 2,1% (im Jahr 2021: 5,9%). Wachstumstreiber waren vor allem höhere Exporte, private Lager- und Anlageinvestitionen sowie Konsumausgaben. Der Anstieg der Konsumausgaben ist auf höhere Ausgaben für Dienstleistungen zurückzuführen, während die Ausgaben für Güter rückläufig waren. Die Im- sowie die Exporte im Jahr 2022 stiegen im Vergleich zu 2021 deutlich an, primär wegen der stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise. Der Import von Gütern im Jahr 2022 stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 14,9%, der Export um 18,4% (U.S. Department of Commerce, Februar 2023). Die EU verzeichnete 2022 ein Wirtschaftswachstum von 3,6% nach 5,4% im Jahr 2021. Aufgrund der anhaltend hohen Inflation und der entsprechend negativen Auswirkungen auf die privaten Konsumausgaben, schwächte sich das Wirtschaftswachstum in der EU im Jahresverlauf zunehmend ab und stagnierte im vierten Quartal. Der Export von Gütern aus der EU stieg im Zeitraum Januar bis November 2022 um 18,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern wuchs noch deutlicher um 44,8%, wobei dies hauptsächlich auf einen Anstieg der Energieeinfuhren um 124,2% zurückzuführen ist, was wiederum den stark gestiegenen Energiepreisen geschuldet ist (Eurostat, Januar 2023).

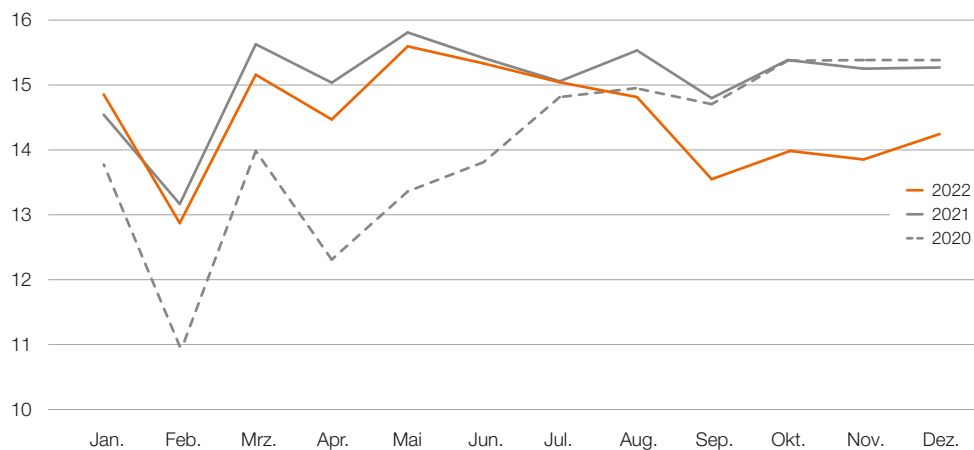
Wegen des Kriegs in der Ukraine und den daraus resultierenden Unsicherheiten auf den internationalen Energiemärkten waren diese durch eine hohe Volatilität und stark gestiegene Preise gekennzeichnet. Zeitweise lag der Preis für die Sorte Brent bei über 120 USD pro Barrel. Mit der einsetzenden Abkühlung der Konjunktur ging der Ölpreis jedoch in der zweiten Jahreshälfte deutlich zurück. Zum 31. Dezember 2022 lag der Preis für die Sorte Brent bei 85,91 USD pro Barrel, ein Anstieg von 10,5% gegenüber 77,78 USD pro Barrel Ende Dezember 2021 (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie Anfang 2020 war es zu einem kurzen, aber deutlichen Rückgang des globalen Containertransportvolumens gekommen, dem eine starke Erholung folgte. Infolgedessen kam es in Verbindung mit regionalen COVID-19-Restriktionen spätestens seit dem vierten Quartal 2020 zu einer spürbaren Störung der weltweiten Lieferketten, die zunächst auch im Geschäftsjahr 2022 anhielt. Mit der abrupt einsetzenden Abkühlung der Transportnachfrage im zweiten Halbjahr 2022 konnten die Hafenstaus bis zum Jahresende zum Großteil aufgelöst werden, wodurch sich auch die Situation der Lieferketten deutlich verbessert hat.

Die weltweite Containertransportmenge lag zunächst nur geringfügig unter dem hohen Vorjahresniveau, ehe es in der zweiten Jahreshälfte zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage gekommen ist. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ging die weltweite Containertransportmenge 2022 um 3,9% zurück (Container Trade Statistics (CTS), Februar 2023). Dies ist der stärkste Rückgang seit der globalen Finanzkrise 2009.

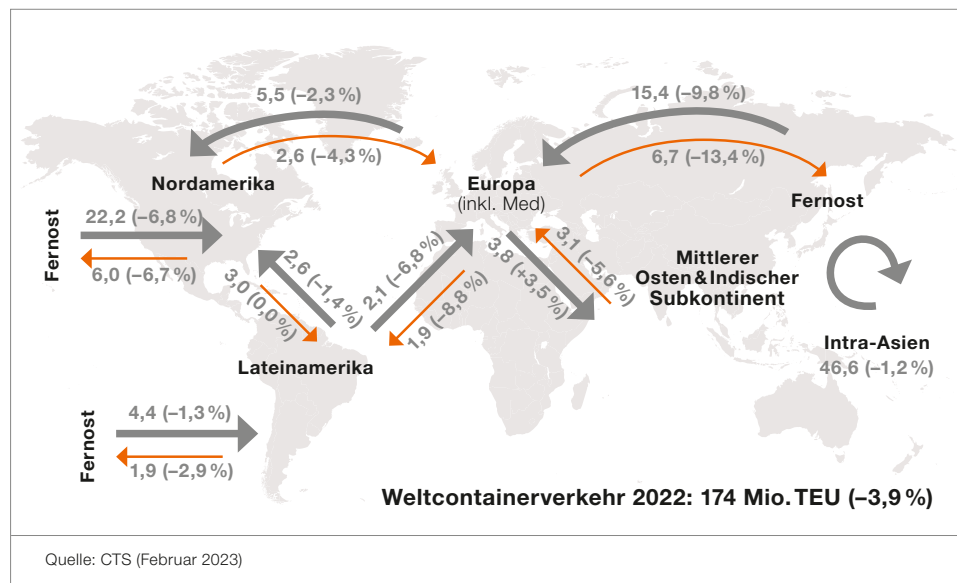
Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS (Februar 2023)

Die Transportmenge ging insbesondere auf den großen Fahrtgebieten von Asien nach Europa und Nordamerika deutlich zurück. Auch auf den Verbindungen zwischen Europa und Nord- und Südamerika waren die Mengen rückläufig. Lediglich die Fahrtgebiete von und nach Indien konnten nennenswerte Zuwächse verzeichnen.

Transportvolumen und Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs pro Trade
(Volumen 2022 in Mio. TEU; in Klammern: 2022 vs. 2021, Veränderung in %)



Im Zuge der sich abschwächenden Nachfrage ist der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, im Jahresverlauf 2022 sukzessive gefallen. Mit 1.108 USD/TEU zum Jahresende 2022 lag dieser deutlich unter dem Vorjahreswert von 5.047 USD/TEU.

Der Anteil der aufliegenden, d.h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag Ende Dezember 2022 mit 0,7 Mio. TEU oder 2,6% der Weltflotte (Ende Dezember 2021: 1,0%) weiterhin auf einem moderaten Niveau (Alphaliner Weekly, Januar 2023, Dezember 2022 und 2021). Zum Vergleich: Ende Mai 2020 lag der Wert aufgrund des Nachfrageeinbruchs hervorgerufen durch den Ausbruch der COVID-19-Pandemie bei rd. 2,7 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juni 2020), dies entsprach 12% der Weltflotte.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im Jahr 2022 insgesamt 178 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 967 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 162 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1.086 TTEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich acht sehr kleine Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 11,3 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: rd. 0,1 TTEU).

Im Jahr 2022 wurden Aufträge für den Bau von 344 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 2,5 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die 4,3 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Januar 2023). Im Vergleich zu den Vorjahren ist das Volumen der Neubestellungen aber weiterhin auf einem hohen Niveau. Entsprechend stieg die Kapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Dezember 2022 weiter auf rd. 7,2 Mio. TEU, nach rd. 5,4 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 28,0% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61%.

Im ersten Halbjahr 2022 verteuerte sich der Bunkerpreis zunächst deutlich. Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt notierte zeitweise über 900 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Im zweiten Halbjahr 2022 ging der Bunkerpreis jedoch sukzessive zurück und notierte mit 514 USD/t zum Jahresende 2022 sogar unter dem Niveau zum Jahresende 2021 von 550 USD/t.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im Geschäftsjahr 2022 trug im Wesentlichen eine gute Nachfragesituation nach Containertransporten zu einer positiven Branchenentwicklung bei, die sich im Verlauf des zweiten Halbjahres zunehmend abschwächte. In einem angespannten Marktumfeld, vor allem bedingt durch die anhaltende Störung der globalen Lieferketten, ergaben sich im Berichtsjahr hingegen operative Herausforderungen, die sich in verlängerten Umlaufzeiten für Schiffe und Container niederschlugen. Darüber hinaus sind die Rohstoff- und Energiekosten, getrieben durch den Russland-Ukraine-Krieg, deutlich gestiegen. Im letzten Quartal des Geschäftsjahres setzte mit einer anteiligen Auflösung der Hafenstaus eine Entspannung dieser Marktsituation ein.

Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 führte insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD/TEU) um 42,9% zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 55,1 %, während das Transportvolumen auf Vorjahresniveau lag. Der stärkere US-Dollar hatte insgesamt einen positiven Effekt und wirkte sich in Summe ebenfalls erhöhend auf das Ergebnis aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag im Geschäftsjahr 2022 bei 1,05 USD/EUR, nach 1,18 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+58,5 %) und höhere Aufwendungen für Handling and Haulage (+22,8 %) belasteten hingegen das operative Ergebnis.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 19.428,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.852,6 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 17.524,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.389,8 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 17.042,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.085,0 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Umsatzerlöse	34.542,7	22.273,5
Transportaufwendungen	13.730,7	10.323,3
Personalaufwendungen	982,0	810,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.904,2	1.462,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–491,3	–315,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	17.434,6	9.362,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	90,0	28,8
Ergebnis aus Beteiligungen	–	–1,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	17.524,5	9.389,8
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	22,6	–245,2
Übrige Finanzposten	–303,9	1,7
Ertragsteuern	200,6	61,3
Konzernergebnis	17.042,6	9.085,0
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	17.030,1	9.074,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	12,5	10,4
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	96,89	51,63
EBITDA	19.428,7	10.852,6
EBITDA-Marge (%)	56,2	48,7
EBIT	17.524,5	9.389,8
EBIT-Marge (%)	50,7	42,2

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Atlantik	2.116	2.105
Transpazifik	1.735	1.768
Fernost	2.230	2.274
Mittlerer Osten	1.514	1.557
Intra-Asien	634	608
Lateinamerika	2.933	3.038
Afrika	681	522
Gesamt	11.843	11.872

Die Transportmenge lag im Geschäftsjahr 2022 mit 11.843 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.872 TTEU) auf Vorjahresniveau (–0,2%).

Der Anstieg der Transportmenge im Fahrtgebiet Afrika ist vor allem auf die dort seit Mitte 2021 erweiterte Marktpräsenz von Hapag-Lloyd zurückzuführen, insbesondere durch die Integration der Containerreederei NileDutch und den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL).

Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Lateinamerika resultierte im Wesentlichen aus der optimierten Repositionierung von Containern in andere Fahrtgebiete. In den Fahrtgebieten Mittlerer Osten, Fernost und Transpazifik führte überwiegend ein angespanntes Marktumfeld, geprägt durch die Überlastung von örtlichen Hafeninfrastrukturen und die damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschläge, zu einem leichten Rückgang der Transportmenge. Zudem setzte in allen zuvor genannten Fahrtgebieten im Verlauf des zweiten Halbjahres 2022 ein Nachfragerückgang ein.

Frachtrate pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Atlantik	2.948	1.808
Transpazifik	3.835	2.746
Fernost	3.134	2.479
Mittlerer Osten	2.077	1.512
Intra-Asien	1.845	1.295
Lateinamerika	2.718	1.745
Afrika	2.549	1.997
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.863	2.003

Im Geschäftsjahr 2022 betrug die durchschnittliche Frachtrate 2.863 USD/TEU und lag damit um 860 USD/TEU bzw. 42,9 % über dem Wert der Vorjahresperiode (2.003 USD/TEU).

Im Geschäftsjahr 2022 ist der Anstieg der Frachtrate im Wesentlichen auf eine gute Nachfrage nach Containertransporten bei gleichzeitig knappen Transportkapazitäten in einem überlasteten Marktumfeld zurückzuführen. Im Verlauf des zweiten Halbjahres des Berichtsjahres drehte sich die Marktsituation, bezogen auf die Nachfrage und das Marktumfeld, resultierend in einer langsam sinkenden Frachtrate auf noch hohem Niveau.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Atlantik	5.920,5	3.215,5
Transpazifik	6.314,8	4.103,7
Fernost	6.634,1	4.763,6
Mittlerer Osten	2.982,7	1.989,4
Intra-Asien	1.110,1	666,1
Lateinamerika	7.565,2	4.480,8
Afrika	1.646,6	880,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	2.368,7	2.173,6
Gesamt	34.542,7	22.273,5

Im Geschäftsjahr 2022 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 12.269,2 Mio. EUR auf 34.542,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22.273,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 55,1 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 42,9 % im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich ebenfalls erhöhend auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 9,5 Mrd. EUR bzw. 38,1 % ergeben.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen 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.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Transportaufwendungen	13.730,7	10.323,3
davon:		
Brennstoffe	2.984,6	1.678,2
Handling und Haulage	6.617,3	5.389,0
Container und Repositionierung ¹	1.585,0	1.219,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	2.548,2	1.936,6
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	–4,4	100,2
Personalaufwendungen	982,0	810,0
Abschreibungen	1.904,2	1.462,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–491,3	–315,1
Gesamte operative Aufwendungen	17.108,1	12.911,3

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 2022 um 3.407,4 Mio. EUR auf 13.730,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.323,3 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 33,0 %, der vor allem auf den im Vergleich zum Vorjahr höheren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis und die gestiegenen Aufwendungen für das Handling von Containern zurückzuführen ist. Darüber hinaus trug der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu dem Anstieg der Transportaufwendungen bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 2,1 Mrd. EUR bzw. 18,5 % ergeben.

Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im Geschäftsjahr 2022 mit 753 USD/t um 278 USD/t (+58,5 %) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 475 USD/t. Dies führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 1.306,4 Mio. EUR auf 2.984,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.678,2 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 1.228,3 Mio. EUR auf 6.617,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.389,0 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die erhöhten Stand- und Lagergelder für Container infolge der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur zurückzuführen. Darüber hinaus trugen gestiegene Aufwendungen für den Weitertransport von Containern, vor allem durch Feederschiffe, zum Anstieg bei.

Die Container- und Repositionierungsaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Wesentlichen durch höhere Stand- und Lagergelder für Leercontainer in den Hafenterminals und deren Repositionierung gestiegen.

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

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2022 60,3 % (Vorjahreszeitraum: 53,7 %).

Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2022 um 171,9 Mio. EUR auf 982,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 810,0 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den bereits gezahlten Sonderbonus für das Geschäftsjahr 2022 sowie auf die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Ferner führte der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu einem Anstieg der Personalaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich eine Erhöhung der Personalaufwendungen von 72,4 Mio. EUR ergeben.

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 14.267 Mitarbeitende (Vorjahreszeitraum: 13.634 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote (gemessen an den Umsatzerlösen) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 3,6 % auf 2,8 %.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2022 haben sich, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 441,4 Mio. EUR auf 1.904,2 Mio. EUR erhöht (Vorjahreszeitraum: 1.462,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu gleichzeitig höheren Charterraten und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.030,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 712,8 Mio. EUR). Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einem Anstieg der Abschreibungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich eine Erhöhung der Abschreibungen von 261,6 Mio. EUR ergeben.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –491,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –315,1 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 auf insgesamt 615,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 398,1 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (253,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 209,8 Mio. EUR), Beratungskosten (85,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 38,6 Mio. EUR), Training und sonstige Personalkosten (43,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 24,9 Mio. EUR) und Verwaltungskosten (40,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 29,0 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 124,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 82,9 Mio. EUR) resultierten im Wesentlichen aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten (64,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 12,5 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

Die Erläuterungen zum Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen sind in Anmerkung (12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen im Konzernanhang des Konzernabschlusses enthalten.

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2022 lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 17.524,5 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (9.389,8 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im Geschäftsjahr 2022 auf 19.428,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.852,6 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2022 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 111,6 % (Vorjahreszeitraum: 70,0 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 96,89 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 51,63 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2022	2021
Umsatz	34.542,7	22.273,5
EBIT	17.524,5	9.389,8
EBITDA	19.428,7	10.852,6
EBIT-Marge (%)	50,7	42,2
EBITDA-Marge (%)	56,2	48,7
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	96,89	51,63
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	111,6	70,0

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

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im Geschäftsjahr 2022 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 22,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –245,2 Mio. EUR). Zum einen haben sich die Zinserträge in Höhe von 199,9 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (21,3 Mio. EUR) im Wesentlichen aufgrund des deutlich gestiegenen Volumens von Geldmarktgeschäften erhöht. Zum anderen sind die Zinsaufwendungen in Höhe von 229,7 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (266,5 Mio. EUR) insbesondere aufgrund der im Geschäftsjahr 2021 durchgeführten Refinanzierung der Euro-Anleihe zurückgegangen. Außerdem haben sich die sonstigen Finanzerträge in Höhe von 52,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) aufgrund der erstmals im Berichtsjahr durchgeführten Investitionen in Geldmarktfonds erhöht.

Übrige Finanzposten

Im Geschäftsjahr 2022 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –303,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,7 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die Realisierung der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2022 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsverluste aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

Ertragsteuern

Der allgemeine Anstieg der Steuern vom Einkommen und Ertrag um 139,3 Mio. EUR auf 200,6 Mio. EUR im Geschäftsjahr ist im Wesentlichen auf höhere laufende deutsche Ertragsteuern der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 90,6 Mio. EUR zurückzuführen. Dieser Anstieg ist bedingt durch zwei Effekte. Zum einen gab es im Geschäftsjahr nochmals eine Steigerung der gruppeninternen Dividendenerträge auf Ebene der Hapag-Lloyd AG. Zum anderen erzielte die Hapag-Lloyd AG erstmals signifikante Erträge aus Kapitalanlagen, welche nicht in den Bereich der Tonnage-gewinnermittlung fallen.

Konzernergebnis

Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr signifikant gesteigerter Konzernjahresüberschuss in Höhe von 17.042,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.085,0 Mio. EUR). Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 17.030,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.074,7 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 12,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,4 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 17.948,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.089,0 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 17.042,6 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von 906,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.003,9 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet im Wesentlichen ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von 750,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 919,7 Mio. EUR) und aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gestiegenen Marktzinssatzes in Höhe von 115,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 53,7 Mio. EUR) sowie Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von 39,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 30,1 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 und Zinsen), 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. Hierbei wird Liquidität mittels marktüblicher Geldmarktinstrumente (Termingelder, Geldmarktfonds etc.) rollierend und gestaffelt für Zeiträume von bis zu sechs Monaten angelegt.

Zur Reduzierung von Kontrahenten- / Konzentrationsrisiken erfolgt eine breite Streuung der Anlagen bei Banken und Finanzinstituten der Rating-Kategorie „Investment Grade“. Jedem Kontrahenten wird ein maximales Anlagelimit zugewiesen, dessen Höhe sich nach verschiedenen Bonitätsparametern bemisst. Die Entwicklung dieser Parameter wird täglich überwacht.

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.

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Chinesischer Renminbi (CNY), Britisches Pfund (GBP) und Pakistanische Rupie (PKR) 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 zum Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des zusammengefassten Lageberichts und Anmerkung (28) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Emittenten-Ratings

Rating / Ausblick	31.12.2022	31.12.2021
Standard & Poor's	BB+ / Stable	BB / Stable
Moody's	Ba2 / Positive	Ba2 / 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 der Ratingagentur Standard & Poor's am 4. Februar 2022 um eine Stufe auf „BB+“ angehoben. Der Ausblick wurde als „stabil“ eingestuft. Am 22. Juni 2022 hat Moody's das Unternehmensrating „Ba2“ bestätigt und den Ausblick auf „positiv“ hochgestuft.

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 2022 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 (28) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2022 hat der Konzern folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

Container

- Während des Geschäftsjahres 2022 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container und Container-Equipment in Höhe von 143,5 Mio. EUR angeschafft. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte bis zum Ende des Berichtsjahres.
- Der überwiegende Teil der im Geschäftsjahr 2022 getätigten Investitionen in Container und Container-Equipment wurde aus der freien Liquidität der Hapag-Lloyd AG finanziert.

Schiffe

- Für die Investitionen in den Neubau und Erwerb von 15 Containerschiffen mit einem Bestellobligo (Nominalwert) zum 31. Dezember 2022 in Höhe von 1.436,8 Mio. EUR wurden im Geschäftsjahr 2022 Anzahlungen in Höhe von 435,7 Mio. EUR geleistet. Die Ablieferung der Schiffe erfolgt bis zum Jahr 2025.
- Für die Schiffsinvestitionen bestehen Kreditzusagen in Form von Hypothekenfinanzierungen, die mit Abnahme der Schiffe in Anspruch genommen werden.

Im Geschäftsjahr 2022 erwarb Hapag-Lloyd das Containerliniengeschäft der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL). Darüber hinaus wurden Vereinbarungen über den Erwerb des Terminalgeschäfts mit der chilenischen Gesellschaft SM SAAM S.A. und der indischen Gesellschaft J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL) geschlossen. Weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang in Anmerkung (37) Vereinbarungen über Anteilserwerbe.

Zur Aufrechterhaltung der strategischen Liquiditätsreserve hat Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2022 mehrere Kreditlinien, in Höhe von 500 Mio. USD (468,4 Mio. EUR) und 230 Mio. USD (215,5 Mio. EUR), verlängert und teilweise erhöht. Darüber hinaus wurde auch das bestehende Fracht-Verbriefungsprogramm in Höhe von 550 Mio. USD (515,2 Mio. EUR) um weitere drei Jahre verlängert.

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

Für das Geschäftsjahr 2022 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

Nettoliiquidität

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.436,8	5.497,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.236,1	7.723,4
Termingeldanlagen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	2.787,8	–
Nettoliiquidität¹	12.587,1	2.226,3
Frei verfügbare Kreditlinien	679,2	516,9
Eigenkapitalquote (%)	72,1	60,5

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Termingeldanlagen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2022 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 12.587,1 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2021 ist die Nettoliiquidität somit um 10.360,8 Mio. EUR gestiegen. Die Verbesserung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow. Dem gegenüber stand die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der HLAG, die im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen ist.

Die Eigenkapitalquote ist mit 72,1% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 mit 60,5% um 11,7 %-Punkte gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Jahresergebnisses zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 11.749,1 Mio. EUR und beträgt zum 31. Dezember 2022 27.911,1 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 15.915,3 Mio. EUR (Vorjahr: 8.240,3 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung (17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Kapitalflussrechnung und Investitionen**Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
EBITDA	19.428,7	10.852,6
Working-Capital-Veränderungen	328,4	–344,4
Übrige Effekte ¹	–253,8	–102,5
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	19.503,3	10.405,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–4.065,4	–1.227,4
Free Cashflow	15.437,9	9.178,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–8.229,7	–2.481,0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	7.208,2	6.697,3

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden die in den übrigen Effekten enthaltenen Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss / -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 19.503,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.405,7 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im Geschäftsjahr 2022.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr 2022 insgesamt auf 4.065,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.227,4 Mio. EUR). Darin enthalten ist im Wesentlichen die Verwendung von liquiden Mitteln für Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in Höhe von 2.824,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Weiterhin wurden Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 1.440,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.252,7 Mio. EUR) sowohl für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten getätigt. Die im Investitionsbetrag enthaltenen Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container beliefen sich dabei auf 194,8 Mio. EUR. Bereits im ersten Halbjahr 2022 wurden für den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG und den Erwerb von Anteilen an Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen in den Folgequartalen insgesamt 135,1 Mio. EUR gezahlt. Gegenläufig werden im Wesentlichen Einzahlungen aus Zinsen von 194,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,3 Mio. EUR) und Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten von in Höhe von 112,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 20,2 Mio. EUR) ausgewiesen.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 8.229,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.481,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 6.151,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 615,2 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich im aktuellen Geschäftsjahr auf 1.144,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 748,8 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen aus Finanzverbindlichkeiten für Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im Geschäftsjahr 2022 624,3 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 1.163,2 Mio. EUR). Weiterhin erfolgten Auszahlungen für Sicherungsgeschäfte im Wesentlichen für Dividendenzahlungen in Höhe von 280,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 29,4 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Bestand am Anfang der Periode	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen	304,5	344,8
Zahlungswirksame Veränderungen	7.208,2	6.697,3
Bestand am Ende der Periode	15.236,1	7.723,4

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2022 ein Zahlungsmittelzufluss von 7.208,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 304,5 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2022 ein Finanzmittelbestand von 15.236,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 7.723,4 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 679,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 516,9 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) von insgesamt 15.915,3 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2021: 8.240,3 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Ausführungen zu außerbilanziellen Verpflichtungen sind der Anmerkung (33) Sonstige finanzielle Verpflichtungen des Konzernanhangs zu entnehmen.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	16.894,7	15.284,0
davon Anlagevermögen	16.746,1	15.204,5
Kurzfristige Vermögenswerte	21.792,7	11.430,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.236,1	7.723,4
Bilanzsumme	38.687,3	26.714,5
Passiva		
Eigenkapital	27.911,1	16.162,0
Fremdkapital	10.776,2	10.552,5
davon langfristige Schulden	4.379,3	4.594,2
davon kurzfristige Schulden	6.397,0	5.958,3
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.436,8	5.497,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.044,9	4.138,5
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.392,0	1.358,6
Bilanzsumme	38.687,3	26.714,5
Nettoliiquidität	12.587,1	2.226,3
Eigenkapitalquote (%)	72,1	60,5

Zum 31. Dezember 2022 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 38.687,3 Mio. EUR und lag um 11.972,8 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2021. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, dem Anstieg der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte und des Anlagevermögens sowie dem höheren Eigenkapital. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2022 bei 1,07 (31. Dezember 2021: 1,13).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.541,6 Mio. EUR auf 16.746,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.204,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 1.319,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.379,5 Mio. EUR), neu eingegangenen und verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.206,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.449,4 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 881,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.098,7 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.909,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.465,6 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 1.030,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 712,8 Mio. EUR) enthalten.

Der Anstieg der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte resultiert im Wesentlichen aus Termingeldanlagen in Höhe von nominal 2.976,0 Mio. USD mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten zum 31. Dezember 2022. Zum Stichtag entspricht dies 2.787,8 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 7.512,7 Mio. EUR auf 15.236,1 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2021 (7.723,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 11.749,1 Mio. EUR auf 27.911,1 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 17.042,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.085,0 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 750,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 919,7 Mio. EUR) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 35,00 EUR (Vorjahr: 3,50 EUR) je dividendenberechtigte Stückaktie, d. h. insgesamt 6.151,6 Mio. EUR (Vorjahr: 615,2 Mio. EUR) aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2022 72,1% (31. Dezember 2021: 60,5%).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2021 nur leicht um 223,7 Mio. EUR gestiegen. Innerhalb des Fremdkapitals blieben die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten mit 5.436,8 Mio. EUR weitestgehend auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2021: 5.497,2 Mio. EUR). Der Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit neu eingegangenen oder verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.188,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.453,2 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte von 341,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 398,4 Mio. EUR) wurden durch Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1.585,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.090,1 Mio. EUR) kompensiert.

Während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Anstieg des Fremdkapitals beitrugen, reduzierten sich die Vertragsverbindlichkeiten deutlich um 492,9 Mio. EUR infolge niedrigerer Frachtraten für Transportaufträge bei gleichzeitig rückläufiger Entwicklung der Mengen auf zum Stichtag nicht beendete Reisen auf 952,9 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.445,8 Mio. EUR).

Die langfristigen Pensionsrückstellungen gingen im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs des Abzinsungssatzes um 98,6 Mio. EUR auf 212,5 Mio. EUR zurück. Die Erhöhung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen auf 964,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 598,6 Mio. EUR) ist vor allem auf anhängige Rechtsstreitigkeiten resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2022 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in den Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Termingelder mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 12.587,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 2.226,3 Mio. EUR).

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Anmerkungen (10) bis (28).

ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2022 lag deutlich über der ursprünglichen Prognose vom 10. März 2022 und innerhalb der am 28. Juli 2022 aktualisierten Prognose. Diese Entwicklung ist vor allem auf einen stärkeren Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate zurückzuführen, während die Transportmenge geringer ausgefallen ist als ursprünglich prognostiziert. Wesentliche Eckpunkte der Ergebnisentwicklung sind in den vorherigen Kapiteln des Wirtschaftsberichts ausführlich beschrieben.

Übersicht über die Prognosen und Zielerreichung 2022

	Ist-Wert 2021	Prognose vom 10. März 2022	Prognose vom 24. April 2022	Prognose vom 28. Juli 2022	Ist-Wert 2022
Transportmenge	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend	Auf Vorjahresniveau	Leicht steigend ¹	11,8 Mio. TEU
Durchschnittlicher Bunker- verbrauchspreis	475 USD/t	Deutlich steigend	Deutlich steigend	Deutlich steigend	753 USD/t
Durchschnittliche Frachtrate	2.003 USD/TEU	Moderat steigend	Deutlich steigend	Deutlich steigend	2.863 USD/TEU
EBITDA	10,9 Mrd. EUR	10,7 – 12,4 Mrd. EUR	13,6 – 15,5 Mrd. EUR	18,2 – 20,1 Mrd. EUR	19,4 Mrd. EUR
EBIT	9,4 Mrd. EUR	8,9 – 10,7 Mrd. EUR	11,7 – 13,6 Mrd. EUR	16,3 – 18,2 Mrd. EUR	17,5 Mrd. EUR

¹ Die Prognose für die Transportmenge wurde mit der Veröffentlichung des Quartalsfinanzberichts 9M 2022 am 10. November 2022 auf „Auf Vorjahresniveau“ angepasst.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2022 ein deutlich positives Konzernergebnis. Sowohl das EBITDA als auch das EBIT lagen zum Jahresende weit über dem Vorjahresniveau und innerhalb der zuletzt im Juli 2022 angepassten prognostizierten Bandbreiten.

Die Entwicklung des Berichtsjahres war geprägt von hohen durchschnittlichen Frachtraten, die sich im Wesentlichen durch eine hohe Nachfragesituation nach Containertransporten begründen. Die anhaltenden Störungen der weltweiten Lieferketten führten zu einer Verlangsamung des Containerumschlags und einem Anstieg der Transportaufwendungen, vor allem für das Handling von Containern. Darüber hinaus führte ein hoher durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis, in erster Linie getrieben durch den Russland-Ukraine-Krieg, zu einem Anstieg der entsprechenden Aufwendungen bei Hapag-Lloyd.

Insgesamt stuft der Vorstand den Geschäftsverlauf 2022, insbesondere aufgrund der hohen durchschnittlichen Frachtraten im ersten Halbjahr, als außerordentlich positiv ein. Im Verlauf des zweiten Halbjahres zeichnete sich mit einem zunehmenden Nachfragerückgang und den sich anteilig auflösenden Hafenstaus ein sukzessiv wandelndes Marktumfeld ab. Dieses Umfeld führte zu sinkenden durchschnittlichen Frachtraten, vor allem im vierten Quartal 2022.

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 Weltwirtschaft dürfte nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) ihr Wachstum im laufenden Geschäftsjahr 2023 in abgeschwächter Form fortsetzen. Laut der Januar-Prognose des IWF wird im Jahr 2023 ein moderater Anstieg um 2,9 % erwartet, nach 3,4 % im Jahr 2022. Das Wirtschaftswachstum läge damit unter dem historischen Durchschnittswert von 3,8 % im Zeitraum von 2000 bis 2019. Die Erhöhung der Leitzinsen durch viele Zentralbanken zur Bekämpfung der Inflation sowie Russlands Krieg in der Ukraine dürften das Wachstumstempo in vielen Volkswirtschaften dämpfen. Lediglich für China wird aufgrund der Aufhebung der COVID-19-Restriktionen mit einem stärkeren Wirtschaftswachstum gerechnet. Auch der weltweite Handel dürfte laut IWF an Dynamik verlieren. Das Welthandelsvolumen dürfte 2023 um lediglich 2,4 % zulegen nach 5,4 % im Vorjahreszeitraum.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2024e	2023e	2022	2021	2020
Wachstum Weltwirtschaft	3,1	2,9	3,4	6,2	-3,0
Industrienationen	1,4	1,2	2,7	5,4	-4,4
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,2	4,0	3,9	6,7	-1,9
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,4	2,4	5,4	10,4	-7,8

Quelle: IWF (Januar 2023)

Branchenspezifischer Ausblick

Nach dem Rückgang der globalen Containertransportmenge 2022 um 3,9 %, wird mit einer leichten Erholung der Nachfrage im laufenden Jahr gerechnet. Der Branchendienst Seabury geht davon aus, dass die Containertransportmenge 2023 um 2,2 % steigen wird. Das Wachstum dürfte vor allem von Südostasien ausgehen, während für die Verbindungen von und nach Europa nur geringes Wachstum erwartet wird.

Entwicklung der Containertransportmenge

	2024e	2023e	2022	2021	2020
Wachstumsrate (in %)	3,3	2,2	-3,9	7,1	-1,3

Quellen: CTS (Februar 2023: 2020–2022), Seabury (Dezember 2022: 2023–2024)

Im Jahr 2022 wurden neue Containerschiffe mit einer Kapazität von 2,5 Mio. TEU bestellt. Somit verharrte das Bestellvolumen weiterhin auf einem sehr hohen Niveau, jedoch deutlich geringer als die Rekord-Bestellungen von 4,3 Mio. TEU im Jahr zuvor. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Jahresende 2022 auf 7,2 Mio. TEU, nach 5,4 Mio. TEU zum Vorjahresende. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 28 % zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von 61 %.

Für das Jahr 2023 ist ein deutlicher Anstieg der Schiffsauslieferungen geplant. Drewry geht jedoch davon aus, dass die Verschiebung von Auslieferungen sowie eine hohe Anzahl an Verschrottungen dazu führen sollte, dass die global verfügbare Containerschiffsflotte lediglich um 0,5 Mio. TEU bzw. um 1,9 % wächst. Das Nettokapazitätswachstum läge damit sogar unter dem Niveau der Vorjahre.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2024e	2023e	2022	2021	2020
Kapazität Jahresanfang	26,2	25,7	24,7	23,6	23,0
Geplante Auslieferungen	4,0	2,5	1,0	1,2	1,1
Erwartete Verschrottungen	1,0	0,9	0,0	0,0	0,2
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	2,0	1,1	0,0	0,1	0,3
Nettokapazitätswachst	1,0	0,5	1,0	1,1	0,7
Nettokapazitätswachst (in %)	3,8	1,9	3,9	4,5	3,0

Quelle: Drewry Container Forecaster Q4 2022. 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 2022 eine sehr starke Geschäftsentwicklung, die primär dem außer-gewöhnlichen Marktumfeld geschuldet war. Zu Beginn des Jahres 2023 stellen sich die zugrunde liegenden Marktbedingungen gänzlich anders dar. Mit dem im zweiten Halbjahr 2022 einsetzenden Rückgang der Nachfrage und der gleichzeitigen Aufhebung von COVID-19-Restriktionen in wichtigen Importregionen haben sich die Hafenstaus bis zum Jahresende zum Großteil aufgelöst. Dadurch haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container deutlich verbessert und zu einem Anstieg der verfügbaren Transportkapazität geführt. In diesem Umfeld haben die Spot-Frachtraten auf den wichtigen Fahrtgebieten aus Asien nach Amerika und Europa deutlich nachgegeben und nähern sich gegenwärtig dem Niveau vor dem COVID-19-Ausbruch. Gleichzeitig verbleiben die Kosten im Wesentlichen inflationsbedingt auf einem erhöhten Niveau.

Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2023 eine graduelle Normalisierung der Ergebnisentwicklung. Das Konzern-EBITDA wird in einer Bandbreite von 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 19,4 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 17,5 Mrd. EUR) erwartet. In US-Dollar entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 4,3 bis 6,5 Mrd. USD (Vorjahr: 20,5 Mrd. USD) und einem EBIT in der Bandbreite von 2,1 bis 4,3 Mrd. USD (Vorjahr: 18,5 Mrd. USD).

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2023 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht gesteigert werden kann, während die durchschnittliche Frachtrate deutlich fallen dürfte. Die Erholung der Lieferketten sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Kostensenkung sollten gleichzeitig zu einem Rückgang der Transportaufwendungen führen. Diese Entwicklung dürfte zusätzlich durch einen deutlich niedrigeren Bunkerverbrauchspreis gestützt werden. Inflationsbedingt höhere Aufwendungen werden die Kostenerholung voraussichtlich jedoch abschwächen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,09 USD/EUR (Geschäftsjahr 2022: 1,05 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 2023.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2023

	Ist 2022	Prognose 2023
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Jan. 2023)	3,4 %	2,9 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Jan. 2023)	5,4 %	2,4 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, Feb. 2023; Seabury, Dez. 2022)	-3,9 %	2,2 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	753 USD/t	Deutlich fallend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	2.863 USD/TEU	Deutlich fallend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	19,4 Mrd. EUR	4,0–6,0 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	17,5 Mrd. EUR	2,0–4,0 Mrd. EUR

Die bedeutsamsten 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 des Kriegs in der Ukraine, und ein daraus resultierendes geringeres Transportmengenwachstum sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate über den in der Prognose angenommenen Rückgang hinaus. Daneben gehören auch deutlich höhere Bunkerpreise als erwartet zu den bedeutsamsten 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 2023 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 mittel- und langfristigen Finanzziele sowie zur langfristigen Sicherung des Fortbestands des Unternehmens bei. Das Risikomanagementsystem (RMS) 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 den Konzern 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

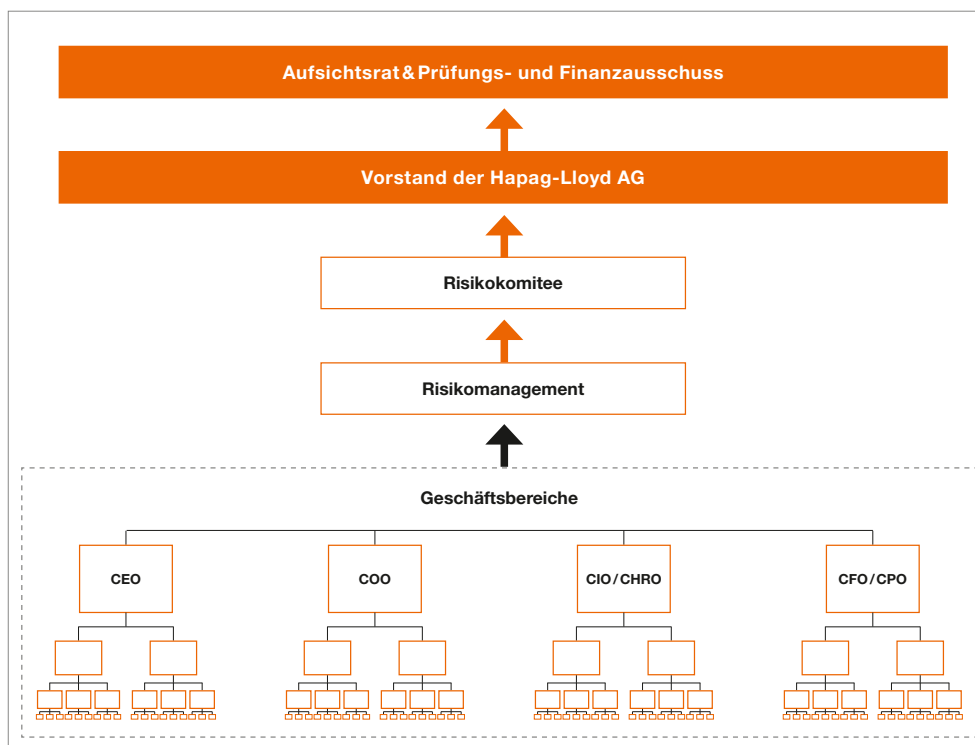
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit 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. Diese 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 Relevanzklassen eingeteilt und überwacht. Risikoberichte werden 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 bedeutsamsten 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 Methoden und Systeme des Risikomanagements sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst. Die Konzernrevision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse durch und prüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem mit wechselnden Schwerpunkten.

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 bedeutsamen 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. Daneben gehören auch ein möglicher deutlicher Anstieg des Bunkerverbrauchspreises und eine Cyberattacke auf die Informationstechnologie und Sicherheit zu den bedeutsamsten Risiken ebenso wie eine Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten.

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

Diese und weitere Chancenpotenziale werden als integraler Bestandteil der Unternehmensführung und im Rahmen der Umsetzung der strategischen Zielstellungen in den Führungsgremien von Hapag-Lloyd regelmäßig analysiert und diskutiert. Über die möglichen Auswirkungen der 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 Relevanzklassen zugeordnet. Die Einstufung von Chancen erfolgt ebenfalls anhand der definierten Relevanzklassen.

Die finanziellen Nettoauswirkungen auf Unternehmenszielgrößen, im Wesentlichen EBIT, im Geschäftsjahr 2023 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 Nettoeintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen bezogen auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des zusammengefassten Lageberichts zugrunde gelegten Planungsannahmen für das Geschäftsjahr 2023 ist wie folgt klassifiziert:	Einstufung Eintrittswahrscheinlichkeit	Größenklassen Eintrittswahrscheinlichkeit
	Gering	< 10 %
	Niedrig	≥ 10 % ≤ 25 %
	Mittel	> 25 % ≤ 50 %
	Hoch	> 50 %

Zudem wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen 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

Bedeutsamste Risiken und Chancen

Risiken und Chancen	Risiken			Chancen		
	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2023 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2023 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Kritisch	Mittel	Höher	Hoch	Niedrig	Geringer
Schwankung der Transportmengen	Kritisch	Mittel	Gleich	Hoch	Niedrig	Höher
Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Kritisch	Niedrig	Höher	–	–	–
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Wesentlich	Mittel	Gleich	–	–	–
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Wesentlich	Niedrig	Geringer	Mittel	Niedrig	Höher

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen innerhalb und zwischen den Volkswirtschaften weltweit 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 Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch 2023 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. Lokale Krisen und globale Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen nachhaltig negativ beeinflussen. Zu Jahresbeginn 2023 bleibt der Ausblick auf eine weltweit konjunkturelle Erholung verhalten, insbesondere wegen global negativer Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft durch die Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie, insbesondere aufgrund der fortdauernden Überbeanspruchung der Gesundheitsversorgung in vielen Ländern, und durch den Russland-Ukraine-Krieg, vor dessen Hintergrund sich der weltweit starke Anstieg der Lebenshaltungskosten weiter verschärft hat. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Seabury sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2023 um 2,2 % 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 Transportmengenwachstum verbunden mit positiven Auswirkungen auf die Ergebnissituation.

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. In der Folge könnte dies zu einem Transportmengenrückgang führen verbunden mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage.

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 könnte die Nutzung von Häfen und wichtigen Schifffahrtskanälen (Panamakanal, Suezkanal) eingeschränkt 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 die Fragmentierung der weltweiten Handelsbeziehungen sowie 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 Wohlstand in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2023 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 deutlichen saisonalen Schwankungen. Die Frachtratenentwicklung wird stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren und nachgefragten Transportkapazitäten bestimmt. Für die Abdeckung aller bedeutenden Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes ist die Mitgliedschaft in einer Allianz für Hapag-Lloyd vorteilhaft. 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 Weiterentwicklung 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.

Angesichts einer absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten im Markt, unter anderem durch beauftragte Schiffsneubauten, können ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien und eine stagnierende Nachfrage nach Transportdienstleistungen zu einem verschärften Preiswettbewerb in einzelnen Fahrtgebieten führen. 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 2022 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 8,6 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns.

Der Preis für Bunker verändert sich in der Regel mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Zu Jahresbeginn 2022 war ein stetiger Preisanstieg gegenüber dem erhöhten, aber dennoch abnehmenden Preisniveau vom Jahresende 2021 zu verzeichnen. Mit Ausbruch des Russland-Ukraine-Kriegs waren in der ersten Jahreshälfte 2022 plötzliche, teils sehr starke Preisanstiege zu verzeichnen. Im weiteren Jahresverlauf jedoch stabilisierte sich das Preisniveau erkennbar. Zum Jahresbeginn 2023 setzte ein geringfügiger Anstieg der Bunkerpreise ein. 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, derzeit bestehen diese Sicherungsgeschäfte jedoch nicht.

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 ein zeitweiser Totalausfall der IT-Infrastruktur durch einen Cyberangriff, 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. In Bezug auf einen temporären Ausfall des operativen Systems und der Netzwerkverbindung werden die Auswirkungen als tragbar eingeschätzt.

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 krisenereignisbedingte 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 des Inflationsdrucks besteht ein weiteres Risiko in Preissteigerungen der Gebühren für Terminaldienstleistungen.

Schwankung von Charratern

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 Charratern 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, unter anderem durch einen Preiswettbewerb aber auch aufgrund eines Rückgangs des Transportvolumens in Folge sinkender Nachfrage nach Transportdienstleistungen bei fixen Charrerraten, zu einer negativen Ergebnisauswirkung führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Transportdienstleistungen und 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 sinkenden Niveaus wieder 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 Ertrags- und Vermögenslage 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

Im Rahmen seiner gewöhnlichen, weltweiten 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 der 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.

Zinssatzschwankungen

Zinssatzschwankungen können sich im Rahmen der Aufnahme von Finanzmitteln sowie bei Geldanlagen ergeben. Mögliche Zinssatzsteigerungen für Finanzschulden werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können weitere Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden. Für Geldanlagen stellt ein Anstieg des Zinssatzes jedoch eine Chance dar, wohingegen sich eine Senkung des Zinssatzes negativ auf das zu erwartende Zinsergebnis auswirken würde. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos im Prognosezeitraum wird als niedrig und die Auswirkung auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation als wesentlich eingestuft.

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 verfolgt die Gesellschaft das Ziel, eine ausreichende Liquiditätsreserve zu sichern. 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. Eine Nichteinhaltung des vereinbarten Reporting Covenant würde zu verschärften Berichtspflichten führen, eine Nichteinhaltung der vereinbarten Mindestanforderungen zudem die betroffenen Finanzinstitute dazu berechtigen, die ausstehenden Kreditbeträge kurzfristig fällig zu stellen. Dies würde 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 Anleihe 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 2022 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung nunmehr als niedrig eingeschätzt.

Risiken aus Terminal- und Logistikbeteiligungen

Hapag-Lloyd ist weltweit an verschiedenen Unternehmen insbesondere in der Terminal- und Logistikbranche beteiligt und hat zudem Vereinbarungen über den Erwerb weiterer Unternehmensbeteiligungen geschlossen. Die Ertragslage und damit auch die Ausschüttung von Dividenden sowie der Beteiligungswert der Unternehmensbeteiligungen sind abhängig von der Nachfrage nach den betreffenden Dienstleistungen des jeweiligen Unternehmens. Ein Nachfragerückgang bspw. nach Containertransportdienstleistungen im Terminalbereich hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage der Beteiligungen und somit mittelbar auch auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd und könnte den Beteiligungsbuchwert sowie das Ergebnis aus Beteiligungen 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 finanzielle Vermögenswerte 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.

Rechtliche Risiken und Chancen

Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen

Als Containerschiffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Ausweitung derartiger Vorschriften und die Notwendigkeit, zusätzliche Genehmigungen einzuholen sowie die Erweiterung von Dokumentations- und Nachweispflichten, könnten den Geschäftsverlauf belasten und gegebenenfalls durch erforderliche Anpassungen die Komplexität von Geschäftsprozessen erhöhen.

Diese Vorschriften umfassen unter anderem zahlreiche Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern, aber auch Überwachungs-, Melde- und Kontrollvorschriften beispielsweise für Emissionsmesssysteme. 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.

Die gesetzliche Verankerung unternehmerischer Sorgfaltspflichten im Bereich der internationalen Lieferketten bringt eine Ausweitung des Verantwortungsbereichs von Unternehmen sowie steigende Anforderungen, unter anderem an die Integration von entsprechenden Überwachungs- und Risikovermeidungsprozessen zur Achtung von Menschenrechten und Einhaltung von Arbeitsrechtsstandards, mit sich. Es besteht das Risiko, dass Hapag-Lloyd im Falle eines Verstoßes gegen die Sorgfaltspflichten mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden könnte.

Vor dem Hintergrund der außerordentlichen Marktbedingungen in der Containerschifffahrt während der COVID-19-Pandemie und 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, in Lateinamerika aber auch im Mittleren Osten. 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 von Hapag-Lloyd, 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 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 unter anderem Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall höhere Aufwendungen und somit negative Auswirkungen auf die Ertragslage zur Folge haben, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen. Die Auswirkungen werden als tragbar und 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, Türkei, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden sie durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken wird in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft.

Strategische Risiken

Nachfolgend sind jene Entwicklungen als strategische Risiken beschrieben, die ergänzend zu den oben genannten Risiken, die mittel- und langfristige Geschäftsentwicklung, also nach dem Prognosezeitraum, negativ beeinträchtigen können. Die nachfolgend beschriebenen strategischen Risiken können sich, je nach Ausprägung der zugrundeliegenden Treiber, negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und auf die Erreichung der jeweils betreffenden Kernziele der Strategie und der darin inbegriffenen strategischen finanziellen und nicht-finanziellen Ziele auswirken. Zur Erreichung der strategischen Ziele wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der sich in die drei Handlungsfelder Simplify, Strengthen und Invest gliedert und im Jahresverlauf durch die Erarbeitung einer neuen Mittelfriststrategie ergänzt werden wird.

Strukturelles Nachfrage- und Angebot-Ungleichgewicht

Im Unterschied zu den oben beschriebenen volkswirtschaftlichen und branchenspezifischen Risiken in Verbindung mit Angebot und Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen, beschreibt dieses Risiko die Manifestierung eines systemischen Ungleichgewichts von Angebot und Nachfrage. Ein sprunghafter Anstieg an Transport- und Containerkapazitäten könnte einerseits die Leistungsfähigkeit dieser zusätzlichen Kapazitäten beschränken, dadurch dass Transportinfrastrukturen an Land nicht im selben Maße geschaffen und ausgebaut werden. Andererseits könnte eine gleichzeitig einsetzende, strukturell stagnierende oder sinkende Transportnachfrage entstehen beispielsweise durch die Neuaufstellung von Lieferketten aufgrund von Verlagerungen von Beschaffungsquellen und Produktionsstandorten vor dem Hintergrund geopolitischer Konflikte sowie makro- und mikroökonomischer Verschlechterungen führender und aufstrebender Volkswirtschaften.

Tragfähigkeit des Geschäftsmodells Linienreederei

Hapag-Lloyd's Geschäftsmodell als global agierende Linienreederei ist abhängig von diversen internen, aber auch externen Einflussfaktoren, deren technologische wie auch regulatorische Reformierung Unsicherheit birgt. Die Fähigkeit, schnell auf Kundenbedürfnisse für technologische Neuerungen und Prozessverbesserungen zu reagieren, ist ein erfolgskritischer Faktor ebenso wie die rasche Annahme disruptiver Transporttechnologien und technologischer Innovationen. Daneben können sich sowohl eine weitere Konsolidierung unter den Linienreedereien und eine fortschreitende Konsolidierung des Transportsektors, beispielsweise in Form der vertikalen Transportkettenintegration, gleichermaßen negativ auf Hapag-Lloyd's Geschäftsentwicklung auswirken wie die Fragmentierung des Wettbewerbsfelds durch den Markteintritt neuer, nicht-traditioneller Wettbewerber. Zudem trägt auch die steuerliche Gleichbehandlung von Containertransportdienstleistungen im Wettbewerbsumfeld auf lokaler, aber auch globaler Ebene zur Tragfähigkeit von Hapag-Lloyd's Geschäftsmodell bei. Eine Änderung der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Fortführung der Tonnagesteuer oder auch die Einführung einer globalen Mindestbesteuerung könnte sich negativ auf die Rentabilität des Geschäftsmodells Linienreederei auswirken.

Regulatorische Einschränkung der Kooperation von Linienreedereien

Regulierungen, wie beispielsweise die Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien der Europäischen Union und der U.S. Ocean Shipping Act, bilden einen bedeutenden Teil des rechtlichen Rahmenwerks für die Kooperation von Containerlinienreedereien in Form von Allianzen und anderen marktüblichen Kooperationsformen. Eine Aufhebung oder restriktivere Reformierung dieser und anderer wettbewerbsrechtlicher Regulierungen, aber auch eine strategische Neuausrichtung von Wettbewerbern und Allianzen könnte regional und global zu eingeschränkten Kooperationsmöglichkeiten führen, welche sich mittelbar negativ auf Kosteneffizienzen, Geschäftsprozesse und operative Strukturen auswirken könnten.

Umgang mit der globalen Erwärmung

Die voranschreitende Klimaerwärmung, die Belastbarkeit des Umsetzungszeitrahmens für klimawandel-bezogene Regulierungen und die mögliche Beschleunigung dieses Zeitrahmens sowie möglicherweise unzureichende Beiträge der Nachhaltigkeitsmaßnahmen des Unternehmens zur Erreichung der klimaneutralen Geschäftstätigkeit könnten sich negativ auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd auswirken. Forciert wird die daraus resultierende Unsicherheit insbesondere durch klimawandelbedingte physische Risiken, wie beispielsweise die Zunahmen von Extremwetterereignissen als auch durch Transitionsrisiken in Form von unzureichendem, technologischen Fortschritt bei der Entwicklung und regionalen Verfügbarkeit klimaneutraler Kraftstoffe aber global uneinheitliche Emissionsbepreisungs- und Emissionsbesteuerungsregulierungen.

Schwarzer Schwan

Schwarzer Schwan beschreibt ein extrem seltenes und unvorhersehbares Ereignis, welches sich auf Systeme mit komplexen Abhängigkeiten auswirkt und so eine Wirkung von unerwartetem Ausmaß erzeugt. Die Ursachen solcher Ereignisse sind vielfältig und können natürlichen Ursprungs, beispielsweise in Form von geologischen, meteorologischen, hydrologischen und biologischen Ereignissen, sein oder auch in Folge anthropogener Gefährdungen, wie Umweltschäden oder anderen Katastrophenereignissen, entstehen.

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller bedeutsamen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2022, 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 2023 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2023 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktfeld, einem drohenden Überangebot an Transportkapazitäten und volatilen Brennstoffpreisen, was zu einem sich weiter verstärkenden Druck auf die Frachtraten und auf das Transportvolumen führen könnte und 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 Unsicherheiten vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation in der Ukraine und deren Folgewirkungen sowie durch die weiterhin nicht abschließend abschätzbare 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. Der Themenbereich Compliance wird dabei separat im Compliance Management adressiert. Im jährlichen IKS-Bericht erfolgt eine kombinierte Berichterstattung für IKS und Compliance.

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS besteht eine zentrale IKS-Koordination (ICS Office) sowie eine zentrale technische Plattform. Die IKS-Plattform wurde in 2022 grundlegend erneuert und enthält die für das IKS definierten Schlüsselkontrollen in einer zentralen Risiko-Kontroll-Matrix sowie, über die Definition der jeweils für die Kontrollen und Organisationen verantwortlichen Personen, die für das IKS eingerichtete Aufbauorganisation. Neben Kontrollen zur Absicherung der Erreichung operativer Unternehmensziele umfasst dieses IKS 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 Konzernabschlusserstellung 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 jährlichen Regelprozess etabliert. Dabei erfolgt im Jahresverlauf zum einen ein weltweites internes Self-Assessment der Kontrollen im IKS sowie zum anderen ein externes Assessment eines Teils dieser Kontrollen. Die Ergebnisse werden erfasst und die Behebung identifizierter Schwächen nachverfolgt. Auf der Basis erfolgt jährlich im ersten Quartal des Folgejahres eine Abstimmung zum Status der internen Kontrollen in den Zentralbereichen und Tochtergesellschaften mit dem jeweils verantwortlichen Management. Anschließend erfolgen im IKS-Jahresbericht die Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung der IKS-Ergebnisse. Auf dieser Basis wird der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand über das IKS informiert.

ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG

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 sowie Kassenbeständen und Geldanlagen in Fremdwährungen, während im Konzern Währungsrisiken aus den in Euro aufgenommenen Finanzschulden und Euro Kassenbeständen und Geldanlagen 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 2022 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 243 Containerschiffen, davon 88 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 245 Schiffe, davon 76 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 4.106 Mitarbeitende (Vorjahr: 3.848 Mitarbeitende).

WIRTSCHAFTSBERICHT

Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2022 gemessen an der Prognose

Im zusammengefassten Lagebericht 2021 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2022 ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung auf Vorjahresniveau prognostiziert. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2022 von 16.718,6 Mio. EUR fiel das Ergebnis signifikant höher aus als im Vorjahr (Vorjahreszeitraum: 8.503,7 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 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 des im aktuellen Geschäftsjahr erworbenen Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) hatte keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, sodass die Vergleichbarkeit der beiden Geschäftsjahre diesbezüglich nicht beeinträchtigt ist.

Ertragslage

Während die ersten Monate des Geschäftsjahres 2022 noch von einer sehr guten Nachfrage nach Containertransporten sowie anhaltenden Unterbrechungen der globalen Transportketten als Folge der COVID-19-Pandemie geprägt waren, zeigte sich im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres eine Stabilisierung der Nachfrage verbunden mit einem Rückgang der Frachtrate auf hohem Niveau. Darüber hinaus sind während des Jahres die Rohstoff- und Energiekosten, getrieben durch den Russland-Ukraine-Krieg, deutlich gestiegen und weiterhin auf hohem Niveau. Die im Geschäftsjahr 2022 von der Hapag-Lloyd AG erreichte Transportmenge lag auf Vorjahresniveau. Darüber hinaus ergaben sich positive Ergebniseffekte aus der stärkeren Notierung des USD/EUR-Kurses mit 1,07 USD/EUR zum Stichtag 31. Dezember 2022 (Vorjahr: 1,13 USD/EUR). Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag mit 1,05 USD/EUR um 13 Cent unter dem USD/EUR-Kurs des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1,18 USD/EUR). Diese Entwicklungen ließen das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 8.214,9 Mio. EUR auf 16.718,6 Mio. EUR steigen. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2022 einen Jahresüberschuss in Höhe von 17.565,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.959,6 Mio. EUR).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Umsatzerlöse	34.985,0	21.710,6
Verminderung/Erhöhung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	–60,8	68,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	7,2	6,4
Sonstige betriebliche Erträge	2.081,4	1.592,2
Transportaufwendungen	–16.186,4	–11.653,0
Personalaufwendungen	–446,7	–369,3
Abschreibungen	–567,4	–546,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–3.093,9	–2.305,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	16.718,6	8.503,7
Finanzergebnis	1.085,6	540,2
davon Zinsergebnis	222,4	–48,9
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–108,9	–19,3
Ergebnis nach Steuern	17.695,3	9.024,6
Sonstige Steuern	–130,1	–65,0
Jahresüberschuss	17.565,2	8.959,6
Gewinnvortrag	3.439,8	631,8
Bilanzgewinn	21.005,0	9.591,4
EBIT	17.450,7	9.024,5
EBIT-Marge (%)	49,9	41,6
EBITDA	18.018,1	9.570,5
EBITDA-Marge (%)	51,5	44,1

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2022 um rd. 61 % auf 34.985,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 21.710,6 Mio. EUR) gestiegen. Ursächlich hierfür war die aufgrund der hohen Nachfrage stark gestiegene durchschnittliche Frachtrate bei einem Transportvolumen auf Vorjahresniveau. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 11.745 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.767 TTEU), was einem Rückgang um 22 TTEU oder 0,2 % entspricht. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2022 betrug 2.863 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 2.006 USD/TEU) und ist damit um 857 USD/TEU oder rd. 43 % gestiegen. Insbesondere die ersten Monate des Geschäftsjahres waren durch eine ungebrochen hohe Nachfrage nach Containertransportleistungen geprägt. Der Krieg in der Ukraine wirkte sich durch den erheblichen Anstieg der Energiekosten und Inflationssteigerungen belastend im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres aus, so dass die durchschnittliche Frachtrate im vierten Quartal des Jahres wieder rückläufig war.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im aktuellen Berichtsjahr von 1.592,2 Mio. EUR auf 2.081,4 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zur Vorjahresperiode gestiegenen Wechselkursgewinne in Höhe von 1.742,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.383,6 Mio. EUR), die vor allem aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsposten infolge der USD/EUR-Kursentwicklung resultierten.

Im Geschäftsjahr 2022 erhöhten sich die Transportaufwendungen um 4.533,4 Mio. EUR auf 16.186,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.653,0 Mio. EUR), was einem prozentualen Anstieg von rd. 39 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des deutlich gestiegenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises um 1.268,9 Mio. EUR auf 2.972,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.703,5 Mio. EUR) erhöht. Der Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 3.264,4 Mio. EUR auf 13.213,9 Mio. EUR resultierte insbesondere aus dem höheren Anteil an Stand- und Lagergeldern für Container aufgrund der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur. Gestiegene Chartermieten für Schiffe trugen ebenfalls zum Anstieg bei.

Die Personalaufwendungen lagen mit 446,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 369,3 Mio. EUR) um rd. 21 % über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode, was im Wesentlichen auf im Geschäftsjahr geleistete Sonderzahlungen sowie den Anstieg der Anzahl der Mitarbeitenden zurückzuführen ist. Zum 31. Dezember 2022 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 4.106 Mitarbeitende (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 3.848 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote, gemessen an den Umsatzerlösen, hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2021 von 1,7 % auf 1,3 % reduziert.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 567,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 546,0 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch im Laufe des Geschäftsjahres getätigte Investitionen in Seeschiffe. Gegenläufig führte die im aktuellen Geschäftsjahr erfasste Verlängerung der Nutzungsdauer ausgewählter Containerschiffe um ein bis drei Jahre zu einer Reduzierung der planmäßigen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2022 um 57,3 Mio. EUR. Die Durchführungsbestimmungen neuer Umweltregulativen sind inzwischen genauer bekannt, sodass nach erneuter Würdigung die Einsatzplanungen bestimmter Schiffe verlängert werden konnten. Im Vorjahr führte eine entsprechende Verkürzung der Nutzungsdauer dieser Containerschiffe zu einer Erhöhung der Abschreibungen um 40,3 Mio. EUR.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 788,5 Mio. EUR auf 3.093,9 Mio. EUR resultierte insbesondere aus gestiegenen Wechselkursverlusten, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 1.631,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.290,3 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von Fremdwährungsbeträgen sowie realisierten Verlusten aus derivativen Finanzinstrumenten. Weiterhin trugen Verluste aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von 132,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) zu der Erhöhung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen bei.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 16.718,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.503,7 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Zu- und Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 17.450,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.024,5 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 17.524,5 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 Dividendenausüttungen, die im aktuellen Geschäftsjahr 992,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 511,5 Mio. EUR) betrugen. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als

EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 18.018,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.570,5 Mio. EUR) unter dem Niveau des Konzerns mit 19.428,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.852,6 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2022 um 545,4 Mio. EUR auf 1.085,6 Mio. EUR verbessert (Vorjahreszeitraum: 540,2 Mio. EUR). Ursächlich hierfür war im Wesentlichen ein Anstieg der Erträge aus Beteiligungen um 481,3 Mio. EUR auf 992,8 Mio. EUR, wovon die Dividendenerträge aus der Tochtergesellschaft UASC Ltd. mit insgesamt 879,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 441,6 Mio. EUR) den größten Anteil ausmachten. Weiterhin führte das deutlich gestiegene Volumen von Geldmarktgeschäften im Vergleich zum Vorjahr zu einem verbesserten Zinsergebnis von 222,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –48,9 Mio. EUR) und trug ebenfalls zur Erhöhung des Finanzergebnisses bei. Gegenläufig wirkten sich insbesondere fremdwährungsbedingte Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens aus Geldmarktgeschäften in Höhe von 185,4 Mio. EUR aus.

Im Geschäftsjahr 2022 ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 17.565,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.959,6 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines nach Ausschüttung von 6.151,6 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 3.439,8 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 21.005,0 Mio. EUR (Vorjahr: 9.591,4 Mio. EUR) aus.

Finanz- und Vermögenslage

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Anlagevermögen	10.203,8	9.050,5
davon Sachanlagen	7.113,8	6.068,4
Umlaufvermögen	22.357,1	11.931,6
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	12.978,0	7.460,0
Rechnungsabgrenzungsposten	37,3	21,7
Bilanzsumme	32.598,3	21.003,8
Passiva		
Eigenkapital	23.678,7	12.265,1
Rückstellungen	2.143,4	1.491,3
Finanzverbindlichkeiten	727,1	825,0
davon kurzfristig	126,4	117,9
Übrige Verbindlichkeiten	6.045,4	6.417,9
davon kurzfristig	4.712,5	4.937,8
Rechnungsabgrenzungsposten	3,7	4,5
Bilanzsumme	32.598,3	21.003,8
Nettofinanzposition (liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	12.250,8	6.635,0
Eigenkapitalquote (%)	72,6	58,4

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 11.594,5 Mio. EUR von 21.003,8 Mio. EUR auf 32.598,3 Mio. EUR zum 31. Dezember 2022. Das Anlagevermögen erhöhte sich um 1.153,3 Mio. EUR auf 10.203,8 Mio. EUR sowie das Umlaufvermögen um 10.425,6 Mio. EUR auf 22.357,1 Mio. EUR.

Innerhalb des Anlagevermögens stieg das Sachanlagevermögen um 1.045,4 Mio. EUR auf 7.113,8 Mio. EUR. Darin enthalten waren Investitionen in Höhe von 1.553,6 Mio. EUR, die hauptsächlich Zugänge zu Seeschiffen in Höhe von 916,5 Mio. EUR und geleistete Anzahlungen auf in Bau befindliche Schiffe in Höhe von 435,7 Mio. EUR betrafen. Vermindernd auf das Sachanlagevermögen wirkten sich insbesondere planmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 485,8 Mio. EUR aus. Die Zugänge zu Seeschiffen umfassten konzerninterne Käufe in Höhe von 560,4 Mio. EUR. Die Geschäftslage in 2022 ermöglichte eine vorzeitige Rückführung von Finanzschulden der Tochtergesellschaft UASC Ltd., was zu einem Wegfall der Finanzierungsrestriktionen für die in der UASC Ltd. bilanzierten Schiffe führte. Zur Vereinfachung des Schiffsmanagements wurde im Geschäftsjahr 2022 beschlossen, sämtliche 29 Schiffe aus der UASC Ltd. an die Hapag-Lloyd AG bis zum Ende des zweiten Quartals 2023 zu übertragen, was für die ersten sechs Schiffe bereits bis zum 31. Dezember 2022 erfolgte. Am Bilanzstichtag bestand aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen ein Bestellobligo für Investitionen von insgesamt 1.639,8 Mio. EUR, von denen 862,1 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2023 fällig werden. Das Bestellobligo betraf in Höhe von 1.364,2 Mio. EUR Schiffsneubauten. Die finanziellen Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Schiffsneubauten sind mit Finanzierungen abgedeckt, die teilweise bereits während der Bauzeit und teilweise bei Ablieferung der Schiffe gezogen werden.

Der Anstieg des Umlaufvermögens um 10.425,6 Mio. EUR auf 22.357,1 Mio. EUR resultierte im Wesentlichen aus der Erwirtschaftung und Anlage von Finanzmitteln, was zu einem erstmaligen Ausweis von Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von 4.753,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) führte und zu einem Anstieg der flüssigen Mittel von 7.460,0 Mio. EUR auf 12.978,0 Mio. EUR. In den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen waren neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.507,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.242,2 Mio. EUR) im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 2.302,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.454,5 Mio. EUR) enthalten.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2022 über ein Eigenkapital in Höhe von 23.678,7 Mio. EUR (Vorjahr: 12.265,1 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte aus dem signifikant angestiegenen Jahresüberschuss in Höhe von 17.565,2 Mio. EUR (Vorjahr: 8.959,6 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung einer Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 6.151,6 Mio. EUR und eines verbleibenden Gewinnvortrags von 3.439,8 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2022 ein Bilanzgewinn von 21.005,0 Mio. EUR (Vorjahr: 9.591,4 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2022 rd. 73 % (Vorjahr: rd. 58 %).

Die Rückstellungen erhöhten sich im Berichtszeitraum von 1.491,3 Mio. EUR auf 2.143,4 Mio. EUR. Darin enthalten sind insbesondere durch Kostensteigerungen und zusätzliche Terminalkosten um 278,2 Mio. EUR gestiegene Rückstellungen für ausstehende Rechnungen (31. Dezember 2022: 1.084,3 Mio. EUR) sowie bedingt durch gestiegene Dividendenerträge und Einkünfte aus Kapitalanlagen um 145,3 Mio. EUR höhere Steuerrückstellungen (31. Dezember 2022: 190,3 Mio. EUR).

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 727,1 Mio. EUR (Vorjahr: 825,0 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Euro – Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der Rückgang der Finanzverbindlichkeiten resultierte aus Regeltilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 124,5 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 24,8 Mio. EUR (Vorjahr: 27,8 Mio. EUR).

Die übrigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 6.417,9 Mio. EUR auf 6.045,4 Mio. EUR und umfassten im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 2.472,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2.425,6 Mio. EUR), übrige Darlehen und sonstige Finanzschulden in Höhe von 1.562,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.633,4 Mio. EUR), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.371,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1.419,6 Mio. EUR) sowie erhaltene Anzahlungen auf nicht beendete Schiffsreisen in Höhe von 496,4 Mio. EUR (Vorjahr: 839,1 Mio. EUR). Der Rückgang der Anzahlungen für nicht beendete Schiffsreisen resultierte aus einer im Stichtagsvergleich zum jeweiligen Jahresende geringeren durchschnittlichen Rate.

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 2022 insgesamt 13.657,1 Mio. EUR (Vorjahr: 7.976,9 Mio. EUR).

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

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 2022 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD / EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 von einer signifikanten Abschwächung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit auf ein Niveau ohne Marktverzerrungen ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2023 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 werden 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 Risiko dar. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig und die Auswirkungen solcher Wechselkursschwankungen 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 Euro ergibt sich dagegen eine Chance. Umgekehrt verhalten sich die Chancen und Risiken bezüglich der getätigten Geldanlagen der Hapag-Lloyd AG in US-Dollar; eine Schwächung des US-Dollars stellt ein Risiko dar, eine Stärkung 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 verbundenen negativen Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch eingestuft. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken nunmehr als niedrig eingeschätzt.

Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf den Risiko- und Chancenbericht 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 2022 erstellt, der folgende Schlussklärung 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 HGB UND § 289A 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 der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Gesellschaft, der Ausschüttung von Dividenden oder vorgeschlagener Kapitalerhöhungen.

Obwohl die Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 31. Dezember 2026 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 (sofern die Satzung keine strengeren Vorgaben enthält); 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 Ablauf der Ermächtigungsfrist (30. April 2022) entsprechend anzupassen.

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

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung war 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). Von dieser Ermächtigung hat der Vorstand jedoch keinen Gebrauch gemacht.

§ 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. 4.058 Mio. EUR (rd. 4.330 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. 679 Mio. EUR (rd. 725 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.

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.

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.

**ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH DEN §§ 289F ABS. 1, 2
UND 315D HGB SOWIE ENTSPRECHENSERKLÄRUNG NACH § 161 AKTG**

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach den §§ 289f Absatz 1, 2 und 315d HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG sind in dem Geschäftsbericht 2022 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 § 315b Abs. 3 HGB kann als Teil des Nachhaltigkeitsberichts auf der Internetseite der Hapag-Lloyd AG unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/responsibility/sustainability/sustainability-report.html#tabnav> und ist nicht Bestandteil des Lageberichts.

Hamburg, den 21. Februar 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

Konzern- abschluss



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

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Umsatzerlöse	(1)	34.542,7	22.273,5
Transportaufwendungen	(2)	13.730,7	10.323,3
Personalaufwendungen	(3)	982,0	810,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	1.904,2	1.462,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(5)	–491,3	–315,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		17.434,6	9.362,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	90,0	28,8
Ergebnis aus Beteiligungen	(12)	–	–1,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		17.524,5	9.389,8
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	(6)	252,3	21,3
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	(6)	229,7	266,5
Übrige Finanzposten	(7)	–303,9	1,7
Ergebnis vor Steuern		17.243,2	9.146,3
Ertragsteuern	(8)	200,6	61,3
Konzernergebnis		17.042,6	9.085,0
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	(9)	17.030,1	9.074,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	12,5	10,4
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(9)	96,89	51,63

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Konzernergebnis		17.042,6	9.085,0
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(20)	115,8	53,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		116,8	57,5
Steuereffekt		–1,0	–3,7
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(20)	750,3	919,7
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	39,1	30,1
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		19,0	–5,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		20,6	35,8
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Cashflow Hedges		–0,5	–0,5
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(20)	0,8	0,4
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–2,9	–2,8
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		3,8	3,2
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Kosten der Absicherung		–	–
Sonstiges Ergebnis		906,1	1.003,9
Gesamtergebnis		17.948,7	10.089,0
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		17.935,4	10.077,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	13,3	11,4

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2022

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	1.712,1	1.597,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.540,4	1.510,1
Sachanlagen	(11)	13.140,2	11.764,8
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	353,4	332,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	(13)	49,9	15,6
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte ¹	(14)	22,7	20,0
Derivative Finanzinstrumente	(15)	37,3	12,5
Ertragsteuerforderungen	(8)	5,7	5,4
Aktive latente Ertragsteuern	(8)	33,0	26,0
Langfristige Vermögenswerte		16.894,7	15.284,0
Vorräte	(16)	440,0	337,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	2.895,0	2.999,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ¹	(13)	3.067,1	237,2
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte ¹	(14)	132,5	116,4
Derivative Finanzinstrumente	(15)	5,5	0,3
Ertragsteuerforderungen	(8)	16,4	16,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	15.236,1	7.723,4
Kurzfristige Vermögenswerte		21.792,7	11.430,5
Summe Aktiva		38.687,3	26.714,5

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden die Bilanzposten Sonstige finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten separat von den Bilanzposten Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	(18)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(18)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(19)	23.447,3	12.608,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(20)	1.632,9	727,1
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		27.893,4	16.149,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	17,7	12,9
Eigenkapital		27.911,1	16.162,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	212,5	311,1
Sonstige Rückstellungen	(23)	80,9	101,3
Finanzschulden	(24)	2.319,4	2.572,1
Leasingverbindlichkeiten	(24)	1.725,4	1.566,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	(25)	–	2,1
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten ¹	(26)	0,2	1,2
Derivative Finanzinstrumente	(27)	–	25,9
Passive latente Ertragsteuern	(8)	40,8	14,1
Langfristige Schulden		4.379,3	4.594,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	10,5	9,5
Sonstige Rückstellungen	(23)	964,6	598,6
Ertragsteuerschulden	(8)	165,9	49,6
Finanzschulden	(24)	457,3	502,0
Leasingverbindlichkeiten	(24)	934,7	856,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	2.615,7	2.323,9
Vertragsverbindlichkeiten	(25)	952,9	1.445,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	(25)	177,2	136,6
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten ¹	(26)	81,2	34,5
Derivative Finanzinstrumente	(27)	37,0	1,2
Kurzfristige Schulden		6.397,0	5.958,3
Summe Passiva		38.687,3	26.714,5

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden die Bilanzposten Sonstige finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten separat von den Bilanzposten Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Konzernergebnis	17.042,6	9.085,0
Ertragsteueraufwendungen (+)/-erträge (-)	200,6	61,3
Übrige Finanzposten	303,9	-1,7
Zinsergebnis	-22,6	245,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	1.904,2	1.462,8
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-64,8	-12,5
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-90,8	-28,9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-37,3	-34,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-81,8	-139,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	302,3	-1.383,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	421,2	180,0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-313,3	998,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-60,9	-26,4
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	19.503,3	10.405,7
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	112,6	20,2
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	-	1,3
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	35,1	25,9
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	33,6
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.440,6	-1.252,7
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-8,0	-0,9
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-169,8	-69,7
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	-	10,5
Einzahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	50,6	-
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-15,9	-
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-2.824,1	-
Zinseinzahlungen ¹	194,6	4,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-4.065,4	-1.227,4

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden die Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss/-abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss / -abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–36,5	–0,5
Auszahlungen für Dividenden	–6.165,0	–633,5
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	46,8	497,7
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–530,4	–1.411,6
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–1.055,3	–678,5
Auszahlungen für Mietereinbauten	–	–0,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–209,3	–224,8
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–280,0	–29,4
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–8.229,7	–2.481,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.208,2	6.697,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	304,5	344,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.208,2	6.697,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	15.236,1	7.723,4

KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	Eigenkapital der Aktionäre	
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen
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
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4
Gesamtergebnis	-	-
davon		
Konzernergebnis	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-
Stand 31.12.2022	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
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
12.608,8	-149,6	-0,1	0,6	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
17.030,1	115,8	39,1	0,8	749,6	-	905,3	17.935,4	13,3	17.948,7
17.030,1	-	-	-	-	-	-	17.030,1	12,5	17.042,6
-	115,8	39,1	0,8	749,6	-	905,3	905,3	0,8	906,1
-6.191,6	-	-	-	-	0,5	0,5	-6.191,2	-8,5	-6.199,7
-6.151,6	-	-	-	-	-	-	-6.151,6	-	-6.151,6
-4,9	-	-	-	-	-	-	-4,9	-8,5	-13,4
-35,1	-	-	-	-	0,5	0,5	-34,7	-	-34,7
23.447,3	-33,8	39,0	1,5	1.626,3	-	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1

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 2022 und wurde am 21. Februar 2023 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss planmäßig am 1. März 2023 prüfen und billigen.

Auswirkungen Russland-Ukraine-Krieg

Mit dem im Februar 2022 von Russland mit der Ukraine begonnenen Krieg haben sich die geopolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen geändert. Im Geschäftsjahr 2022 hatten die direkten Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs jedoch nur einen unwesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns, mit Ausnahme des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises.

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 2022 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“: Verweis auf das Rahmenkonzept,
- Änderungen an IAS 16 „Sachanlagen“: Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung,
- Änderungen an IAS 37 „Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen“: Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags,
- Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2018–2020 (Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16, IAS 41)

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2022 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 2022 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard/ Interpretation		Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 17	Versicherungsverträge und Änderungen an IFRS 17	1.1.2023	Erfolgt
IFRS 17	Änderungen an IFRS 17: Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 – Vergleichsinformationen	1.1.2023	Erfolgt
IAS 1 IFRS Practice Statement 2	Angabe von Rechnungslegungsmethoden: Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2	1.1.2023	Erfolgt
IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen: Änderungen an IAS 8	1.1.2023	Erfolgt
IAS 12	Latente Steuern im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion: Änderungen an IAS 12	1.1.2023	Erfolgt
IAS 1	Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig und Langfristige Schulden mit Kreditbedingungen	1.1.2024	Ausstehend
IFRS 16	Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	1.1.2024	Ausstehend

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2023 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, geht der Konzern derzeit davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

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 8.10 f. 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.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig und langfristige Schulden mit Kreditbedingungen (Covenants)

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.

Die Änderungen wurden (nach zwischenzeitlicher Verschiebung des Erstanwendungszeitpunktes der Änderungen vom 1. Januar 2022 auf den 1. Januar 2023 durch Änderungen aus Juli 2020) durch eine weitere im Oktober 2022 veröffentlichte Änderung des IAS 1 ergänzt. Die neue Änderung betrifft die Klassifizierung von Schulden, die Nebenbedingungen (covenants) unterliegen. Das IASB stellt dabei klar, dass Nebenbedingungen, die vor oder am Bilanzstichtag einzuhalten sind, Auswirkung auf die Klassifizierung als kurz- oder langfristig haben können. Nebenbedingungen, die lediglich nach dem Bilanzstichtag einzuhalten sind, haben dagegen keinen Einfluss auf die Klassifizierung. Statt einer Berücksichtigung im Rahmen der Klassifizierung sind solche Nebenbedingungen in den Anhangangaben offenzulegen. Hierdurch soll den Abschlussadressaten ermöglicht werden zu beurteilen, inwiefern langfristige Verbindlichkeiten innerhalb von zwölf Monaten rückzahlbar werden könnten.

Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeiten in einer Sale-and-leaseback-Transaktion

Die Änderung an IFRS 16 betrifft die Bilanzierung von Leasingverbindlichkeiten aus Sale-and-leaseback-Transaktionen und schreibt vor, dass ein Leasingnehmer im Anschluss an einen Verkauf die Leasingverbindlichkeit so zu bewerten hat, dass er keinen Betrag im Gewinn oder Verlust erfasst, der sich auf das zurückbehaltene Nutzungsrecht bezieht. Die neu eingefügten Paragraphen erläutern unter anderem anhand von Beispielen mögliche Vorgehensweisen, insbesondere bei variablen Leasingzahlungen.

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 und Assoziierte Unternehmen

Gemeinschaftliche Vereinbarungen sind vertragliche Vereinbarungen, auf deren Grundlage zwei oder mehr Parteien eine wirtschaftliche Aktivität begründen, die sie gemeinschaftlich beherrschen. Gemeinschaftliche Führung 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 in den Konzernabschluss einbezogen. Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Gesellschaften, bei denen der Hapag-Lloyd Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Ein maßgeblicher Einfluss wird widerlegbar vermutet, wenn die Hapag-Lloyd AG direkt oder indirekt einen Stimmrechtsanteil zwischen 20 % und 50 % besitzt.

Ein aktiver 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. Ein passiver Unterschiedsbetrag wird als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Ergebnis aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen erfasst.

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 2022 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 121 (Vorjahr: 133) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2021	5	123	1	4	133
Zugänge	3	4	2	2	11
Abgänge	1	22	0	0	23
31.12.2022	7	105	3	6	121

Im Rahmen des Erwerbs des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) wurden im Geschäftsjahr 2022 vier Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Insbesondere durch Investitionen in Terminalinfrastruktur gehen drei vollkonsolidierte sowie vier At-Equity konsolidierte Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Sechs Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr liquidiert, 13 wurden jeweils mit anderen Konzerngesellschaften verschmolzen und vier Gesellschaften 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.

Folgende Gesellschaften werden vollkonsolidiert, da die Hapag-Lloyd AG trotz einer Beteiligung von 50 % oder weniger 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 Cote d'Ivoire SAS	Abidjan	0,0
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	45,0
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
Nile Dutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	49,0

Darüber hinaus hält die Hapag-Lloyd AG an der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, Chile, 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 (21).

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 (41) aufgeführt.

Unternehmenserwerb

Am 1. Juni 2022 erwarb Hapag-Lloyd das Containerliniengeschäft der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL). Als Containerlinienreederei verkehrte DAL mit vier Liniendiensten zwischen Europa, Südafrika und dem Indischen Ozean. Durch den Erwerb und die Übernahme der zum Containerliniengeschäft gehörenden operativen Vermögenswerte und Mitarbeiter sowie der Übernahme aller Anteile und Stimmrechtsinteressen an den Agenturgesellschaften wurde das gesamte Containerliniengeschäft der DAL erworben. Afrika ist ein Schlüsselmarkt für das strategische Wachstum von Hapag-Lloyd. Durch die Integration des Containerliniengeschäfts der DAL baut Hapag-Lloyd seine Marktposition im Afrika-Geschäft weiter aus: Insbesondere für das Serviceangebot von und nach Südafrika ist der Erwerb eine wertvolle Ergänzung, die es Hapag-Lloyd ermöglicht, seinen Kunden ein besseres Netzwerk und eine zusätzliche Hafenabdeckung in dieser Region anzubieten.

Als Gegenleistung für den Unternehmenserwerb wurden Zahlungsmittel von 176,1 Mio. EUR übertragen.

Es sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 1,7 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 übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst:

Mio. EUR	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	21,7
Sachanlagen	141,2
Langfristige Vermögenswerte	162,9
Vorräte	1,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13,7
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	1,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6,3
Kurzfristige Vermögenswerte	23,2
Summe Aktiva	186,1
Leasingverbindlichkeiten	3,2
Langfristige Schulden	3,2
Sonstige Rückstellungen	7,3
Finanzschulden	0,1
Leasingverbindlichkeiten	3,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14,3
Sonstige Verbindlichkeiten	0,6
Kurzfristige Schulden	25,6
Summe Schulden	28,8
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	157,3
Übertragene Gegenleistung	176,1
Geschäfts- oder Firmenwert	18,8

Der Geschäfts- oder Firmenwert (18,8 Mio. EUR) verkörpert insbesondere nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte – wie beispielsweise Expertise von Mitarbeitern – und Synergien aus Ladungsoptimierung.

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 15,2 Mio. EUR erfasst, der den Bruttobeträgen der vertraglichen Forderungen entspricht.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf DAL Umsatzerlöse von 49,1 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 12,0 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 2022 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 34.622,2 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 17.540,6 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 2022 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, welches der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der DAL tatsächlich am 1. Januar 2022 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	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
US-Dollar	1,06750	1,13180	1,05380	1,18330
Britisches Pfund Sterling	0,88352	0,84019	0,85494	0,86023
Chinesischer Renminbi	7,43488	7,21581	7,09631	7,63139
Pakistanische Rupie	241,95421	199,76270	215,71833	192,26186

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	2–8

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	21–25
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 ihrer Schrottwerte 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 vorläufige 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. Inzwischen sind die Durchführungsbestimmungen genauer bekannt, nach denen ein längerer Einsatz dieser Schiffe ermöglicht wird. Daher sollen diese Schiffe erst später als im Vorjahr vorgesehen außer Dienst gestellt werden. Durch die individuelle Verlängerung der Nutzungsdauer dieser Schiffe um ein bis drei Jahre hat die Ergebnisentlastung des EBIT sowohl im letzten Halbjahr als auch für das Gesamtjahr 2022 77,0 Mio. EUR betragen. Für das vierte Quartal 2022 ergibt sich ein Effekt in Höhe von 38,5 Mio. EUR. Der Effekt wird sich in den drei folgenden vollen Geschäftsjahren ab 2023 wieder umkehren. Die generelle Nutzungsdauer von Schiffen bleibt jedoch 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).

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 wertgemindert sein könnte. 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 wesentlichen Vermögenswertklassen:

- (1) angemietete Containerschiffe,
- (2) angemietete Container sowie
- (3) angemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze.

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 drei 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.

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 2022 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 den meisten Finanzinstrumenten innerhalb der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode.

Erwartete Kreditverluste bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten werden als Wertberichtigung erfasst. Für die unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesenen Termingelder mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten besteht aufgrund der hohen Bonität der kontrahierenden Kreditinstitute ein niedriges Ausfallrisiko am Abschlussstichtag. Die erwarteten Kreditausfälle sind geringfügig und werden deshalb nicht angesetzt. 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 und ein bestimmter Teil der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Hierbei handelt es sich einerseits um Wertpapiere und andererseits um Beteiligungen. Die Bewertungsgewinne und -verluste werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für Ersteres in den Zinserträgen und sonstigen Finanzerträgen bzw. Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzaufwendungen und für Zweiteres im Ergebnis aus Beteiligungen 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. Zu diesen Geldanlagen gehören auch Geldmarktfonds und Reverse Repo-Geschäfte. Bei Reverse Repo-Geschäften handelt es sich um einen Kauf von Wertpapieren mit der Vereinbarung, sie auf Termin zuzüglich Zinsen wieder zu verkaufen; wirtschaftlich handelt es sich um eine durch Wertpapiere besicherte Geldanlage. Zahlungsmitteläquivalente dienen dazu, kurzfristigen Zahlungsverpflichtungen nachkommen zu können.

Die Bilanzierung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfolgt – bis auf Geldmarktfonds – zu fortgeführten Anschaffungskosten. Zinserträge werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge erfasst. Geldmarktfonds werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Kursgewinne und -verluste sowie Dividenden erträge aus Geldmarktfonds werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Zinserträge und sonstige Finanzerträge bzw. Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen erfasst.

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 Effektivitätszinssatz diskontiert werden.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit künftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen Transaktionen (Cashflow Hedge) klassifiziert. Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in 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 umgegliedert und bei den anfänglichen Kosten oder beim sonstigen Buchwert des abgesicherten Vermögenswerts oder der abgesicherten Verbindlichkeit als sog. Basis Adjustment berücksichtigt.

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

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

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

Vorräte

Vorräte 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.

Wenn die Put-Option nicht ausgeübt wird, wird dies als Veräußerung der antizipierten Anteile behandelt, indem die Verbindlichkeit für die Put-Option ausgebucht wird und die nicht beherrschenden Anteile wieder ausgewiesen werden.

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 (28) 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 Effektivzinsmethode erfasst.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl. Im Geschäftsjahr 2022 sowie im Vorjahr entsprach das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen 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 2023 bis 2027, 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 (28) 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 (29) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfordert die Anwendung rechnungslegungsbezogener Schätzungen, die per Definition selten den tatsächlichen Ergebnissen entsprechen. Die Anwendung der Rechnungslegungsmethoden des Konzerns unterliegt zudem der Ausübung von Ermessen durch das Management. Nachstehend geben wir einen Überblick über Sachverhalte mit höheren Beurteilungsspielräumen oder höherer Komplexität, bei denen es zu einer wesentlichen Anpassung kommt, wenn die Schätzung und Annahmen innerhalb des nächsten Geschäftsjahres überarbeitet werden. Ausführliche Informationen zu diesen Schätzungen und Ermessensentscheidungen sind in den sonstigen Anhangangaben enthalten. Darüber hinaus wird erläutert, welche Anpassung in diesem Jahr infolge einer Änderung vorheriger Schätzungen vorgenommen wurde. Für weitere Ausführungen zu signifikanten Ermessensentscheidungen, die die Bestimmung von Höhe und Zeitpunkt aus Verträgen mit Kunden erheblich beeinflussen, wird auf Anmerkung (1) verwiesen.

Ermessensentscheidungen im Rahmen der 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.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (32) Leasing.

Schätzung der Nutzungsdauern und Restwerte für Sachanlagen

Nutzungsdauern und Restwerte für Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen der Nutzungsdauern und Restwerte für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umweltauflagen oder rechtlichen Beschränkungen, technischen Entwicklungen oder sonstigen Marktzwängen (u. a. 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, 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 Sachanlagen sind den Anmerkungen (11) Sachanlagen zu entnehmen.

Schätzung der Verpflichtung für leistungsorientierte Pensionspläne

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.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Ermessensentscheidungen beim Ausweis von Geldmarktfonds als Zahlungsmitteläquivalente

Die Hapag-Lloyd AG hat liquide Mittel in Geldmarktfonds angelegt. Dabei haben die Geldmarktfonds weder eine begrenzte Laufzeit noch einen festen Rückzahlungsbetrag. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die von der Hapag-Lloyd AG gehaltenen Anteile an den Geldmarktfonds erfüllen aufgrund ihrer spezifischen Ausstattungsmerkmale dennoch die Definition von Zahlungsmitteläquivalenten und werden deshalb in der Bilanz und Kapitalflussrechnung unter dem Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen. Diese Einschätzung wurde für Geldmarktfonds auf Basis einer Beurteilung relevanter Merkmale des Fonds und der vom Fonds gehaltenen Instrumente, wie beispielsweise Volatilität, Rendite, Bonität, Laufzeit und Diversifikation vorgenommen, wobei diese Einschätzungen teilweise ermessensbehaftet sind.

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.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Atlantik	2.116	2.105
Transpazifik	1.735	1.768
Fernost	2.230	2.274
Mittlerer Osten	1.514	1.557
Intra-Asien	634	608
Lateinamerika	2.933	3.038
Afrika	681	522
Gesamt	11.843	11.872

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Atlantik	2.948	1.808
Transpazifik	3.835	2.746
Fernost	3.134	2.479
Mittlerer Osten	2.077	1.512
Intra-Asien	1.845	1.295
Lateinamerika	2.718	1.745
Afrika	2.549	1.997
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.863	2.003

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Atlantik	5.920,5	3.215,5
Transpazifik	6.314,8	4.103,7
Fernost	6.634,1	4.763,6
Mittlerer Osten	2.982,7	1.989,4
Intra-Asien	1.110,1	666,1
Lateinamerika	7.565,2	4.480,8
Afrika	1.646,6	880,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	2.368,7	2.173,6
Gesamt	34.542,7	22.273,5

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen 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.

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.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	19.428,7	10.852,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.904,2	–1.462,8
EBIT	17.524,5	9.389,8
Ergebnis vor Steuern (EBT)	17.243,2	9.146,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	90,0	28,8

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.712,1	1.597,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.540,4	1.510,1
Sachanlagen	13.140,2	11.764,8
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	353,4	332,4
Gesamt	16.746,1	15.204,5
davon Inland	14.192,8	12.527,1
davon Ausland	2.553,3	2.677,4
Gesamt	16.746,1	15.204,5

Eine regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aufgrund ihres gemeinschaftlichen Nutzens bei der Betrachtung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit nicht möglich. Diese wurden daher im Wesentlichen der Konzernmutter im Inland zugeordnet. Die im Ausland gehaltenen langfristigen Vermögenswerte sind mit einem Betrag von 1.960,7 Mio. EUR (Vorjahr: 2.291,8 Mio. EUR) den Vereinigten Arabischen Emiraten zuzuweisen.

Im Geschäftsjahr 2022 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 2022 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 12.269,2 Mio. EUR auf 34.542,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22.273,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 55,1 % entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 42,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro in Bezug auf den USD/EUR-Durchschnittskurs wirkte sich ebenfalls erhöhend auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 9,5 Mrd. EUR bzw. 38,1 % 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 2022 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 1.445,8 Mio. EUR (Vorjahr: 545,7 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. In die Bestimmung des Leistungsfortschritts fließen Annahmen hinsichtlich des voraussichtlich erzielten Deckungsbeitrags pro Transportauftrag ein, die ermessensbehaftet sind.

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.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Transportaufwendungen für beendete Reisen	13.735,1	10.223,1
Brennstoffe	2.984,6	1.678,2
Handling und Haulage	6.617,3	5.389,0
Container und Repositionierung ¹	1.585,0	1.219,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	2.548,2	1.936,6
Veränderung der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	–4,4	100,2
Gesamt	13.730,7	10.323,3

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 2022 um 3.407,4 Mio. EUR auf 13.730,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.323,3 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 33,0 %, der vor allem auf den im Vergleich zum Vorjahr höheren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis und die gestiegenen Aufwendungen für das Handling von Containern zurückzuführen ist. Darüber hinaus trug der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu dem Anstieg der Transportaufwendungen bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 2,1 Mrd. EUR bzw. 18,5 % ergeben.

Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im Geschäftsjahr 2022 mit 753 USD/t um 278 USD/t (+58,5 %) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 475 USD/t. Dies führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 1.306,4 Mio. EUR auf 2.984,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.678,2 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 1.228,3 Mio. EUR auf 6.617,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.389,0 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die erhöhten Stand- und Lagergelder für Container infolge der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur zurückzuführen. Darüber hinaus trugen gestiegene Aufwendungen für den Weitertransport von Containern, vor allem durch Feederschiffe, zum Anstieg bei.

Die Container- und Repositionierungsaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Wesentlichen durch höhere Stand- und Lagergelder für Leercontainer in den Hafenterminals und deren Repositionierung gestiegen.

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

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2022 60,3 % (Vorjahreszeitraum: 53,7 %).

(3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Löhne und Gehälter	831,6	679,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	150,3	131,0
Gesamt	982,0	810,0

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2022 um 172,0 Mio. EUR (21,2 %) auf 982,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 810,0 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr die bereits gezahlten Sonderboni für das Geschäftsjahr 2022 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 72,4 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 (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Personalaufwendungen wurden um die erteilten Beihilfen der öffentlichen Hand in Höhe von 9,7 Mio. EUR (Vorjahr: 14,5 Mio. EUR) erfolgswirksam gemindert. Weitere Erläuterungen erfolgen unter Anmerkung (29) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Seepersonal	1.842	1.963
Landpersonal	12.194	11.431
Auszubildende	231	240
Gesamt	14.267	13.634

(4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Planmäßige Abschreibungen	1.903,6	1.465,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	92,9	83,4
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.810,7	1.382,3
Wertaufholungen / Wertminderungen	0,5	-2,8
Wertminderungen auf Sachanlagen	0,5	8,6
Wertaufholung auf zur Veräußerung gehaltene kurzfristige Vermögenswerte	-	-11,4
Gesamt	1.904,2	1.462,8

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen den Kundenstamm.

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 1.030,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 712,8 Mio. EUR). Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

(5) Sonstiges betriebliches Ergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Sonstige betriebliche Erträge	124,2	82,9
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	64,7	12,5
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	9,5	7,1
Übrige betriebliche Erträge	50,0	63,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	615,5	398,1
IT- und Kommunikationskosten	253,4	209,8
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	85,4	38,6
Training und sonstige Personalkosten	43,6	24,9
Büro- und Verwaltungskosten	40,4	29,0
Aufwendungen aus Forderungsausfällen	39,2	22,8
Wechselkursgewinne/-verluste	33,0	7,3
Sonstige Steuern	30,1	16,7
Fahrt- und Reisekosten	15,9	6,7
Bankgebühren	9,2	6,0
Übrige betriebliche Aufwendungen	65,3	36,3
Gesamt	-491,3	-315,1

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.

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

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.

(6) Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Das Zins- und sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	252,3	21,3
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	199,9	21,3
Sonstige Finanzerträge	52,4	–
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	226,7	243,3
Nettozinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,9	2,7
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	89,0	70,3
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	133,8	170,3
Sonstige Finanzaufwendungen	–	–
Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate	–3,0	–23,2
Gesamt	22,6	–245,2

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Geldmarktgeschäften, die im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund des deutlich höheren Volumens angestiegen sind. Die sonstigen Finanzerträge umfassen realisierte und unrealisierte Kursgewinne und Ausschüttungen aus Geldmarktfonds. 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 Vorjahreszeitraum ist insbesondere auf die Zinssparnis durch den Schuldenabbau sowie auf die Bewertungs- und Realisierungseffekte der Zinsswaps zurückzuführen.

Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats wirkte sich aufgrund der vorzeitigen Rückführung der EUR-Anleihe im Vorjahr ebenfalls positiv auf das Zinsergebnis aus.

Zu den Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Leasingverbindlichkeiten entstanden sind, verweisen wir auf Anmerkung (32) Leasing.

(7) Übrige Finanzposten

Die übrigen Finanzposten in Höhe von –303,9 Mio. EUR beinhalten im Wesentlichen die realisierten Kurseffekte der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2022 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsverluste aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

(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 gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2022 sowie 2021 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen im Jahr 2022 zwischen 7,2 % und 39,0 % (Vorjahr: zwischen 7,2 % 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 Verlustvorräte erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag	181,2	57,6
davon Inland	108,1	17,5
davon Ausland	73,1	40,1
Latenter Steuerertrag/-aufwand	19,4	3,7
davon aus zeitlichen Differenzen	19,9	2,3
davon aus Verlustvorräten	–0,5	1,4
Gesamt	200,6	61,3

Der allgemeine Anstieg der Steuern vom Einkommen und Ertrag um 139,3 Mio. EUR auf 200,6 Mio. EUR im Geschäftsjahr ist im Wesentlichen auf höhere laufende deutsche Ertragsteuern der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 90,6 Mio. EUR zurückzuführen. Zudem gab es einen Anstieg der ausländischen Ertragsteuern der Konzerngesellschaften um 33,0 Mio. EUR als Resultat der außergewöhnlich positiven allgemeinen Ertragssituation. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr erstmalig passive latente Steuern in Höhe von 24,5 Mio. EUR auf eine Beteiligung an einem Tochterunternehmen aufwandswirksam gebildet, da zukünftige Ausschüttungen von bereits thesaurierten Gewinnen im Land des Unternehmenssitzes dieses Tochterunternehmens zu einer nachträglichen Erhöhung der Belastung mit Ertragsteuern führen werden. Wesentliche gegenläufige Effekte im Geschäftsjahr finden sich im Bereich der übrigen latenten Steuern auf temporäre Differenzen von etwa 7,5 Mio. EUR Ertrag.

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 inländischen laufenden Ertragsteueraufwendungen um 90,6 Mio. EUR ist im Wesentlichen bedingt durch zwei Effekte. Zum einen gab es im Geschäftsjahr nochmals eine Steigerung der gruppeninternen Dividendenerträge auf Ebene der Hapag-Lloyd AG. Zum anderen erzielte die Hapag-Lloyd AG erstmals signifikante Erträge aus Kapitalanlagen, welche nicht in den Bereich der Tonnagegewinnermittlung fallen.

Zudem sind in den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 2,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erträge in Höhe von 0,9 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 2022 sowie 2021 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 2022 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,2 % und 35,0 % (Vorjahr: zwischen 8,3 % und 34,9 %).

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.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Ergebnis vor Steuern	17.243,2	9.146,3
davon unter Tonnagesteuer	16.060,7	8.847,6
davon unter Regelbesteuerung	1.182,4	298,7
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)	381,6	96,4
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-222,0	-45,4
Steuersatz- und Steuerrechtsänderungen	-	0,2
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	16,3	-5,4
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	20,9	15,5
Effekte aus Ansatzkorrekturen	21,5	-2,6
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	2,5	-0,9
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-23,6	-17,4
Kursdifferenzen	-1,8	8,8
Sonstige Abweichungen	0,7	7,6
Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung	196,1	56,8
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuer	4,5	4,5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-)	200,6	61,3

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 2,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,3 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustviträge im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen 0,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,3 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste. Als wesentliche Abweichung zu den Vorjahreseffekten ist zudem die erstmalige Berücksichtigung von passiven latenten Steuern auf den Bilanzansatz eines Tochterunternehmens in Höhe von 24,5 Mio. EUR zu nennen. Der Grund dafür ist, dass zukünftige Abführungen von liquiden Mitteln der Tochtergesellschaft an die HLAG ausschließlich durch Dividendenausschüttungen möglich sein werden, welche im Land des Sitzes des Tochterunternehmens eine zusätzliche Steuerbelastung auslösen.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind auch ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 2,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,1 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.12.2022		31.12.2021	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	1,7	46,6	1,2	18,2
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	2,4	1,9	1,6	0,8
Bewertung von Pensionsrückstellungen	3,1	0,8	2,9	0,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	8,3	0,2	5,6	0,2
Sonstige Transaktionen	17,6	0,7	11,6	-0,3
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustviträgen	9,3	-	8,3	-
davon realisierbar durch Tonnage-steuerbemessungsgrundlage	-	-	-	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-9,4	-9,4	-5,2	-5,2
Bilanzansatz	33,0	40,8	26,0	14,1

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

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
Aktivierter Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,1	-1,4	–	0,6	8,3
Bilanzansatz	18,6	-3,7	-3,7	0,7	11,9

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2022	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2022
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-17,1	-27,2	–	-0,6	-44,9
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,8	-0,4	–	0,1	0,5
Bewertung von Pensionsrückstellungen	2,5	0,7	-1,0	0,1	2,3
davon erfolgsneutral	3,4	–	-1,0	–	2,4
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	5,4	2,4	–	0,3	8,1
Sonstige Transaktionen	12,0	4,6	–	0,3	16,9
Aktivierter Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	8,3	0,5	–	0,5	9,3
Bilanzansatz	11,9	-19,4	-1,0	0,7	-7,8

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 24,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) angesetzt. Der Anstieg basiert auf einer Änderung in Bezug auf die zukünftige Barmittelrepatriierungsstrategie bei einem Tochterunternehmen.

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 96,9 Mio. EUR (Vorjahr: 57,3 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	31.12.2022	31.12.2021
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	27,6	24,7
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.344,8	1.271,9
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	–	0,1
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.344,7	1.271,8
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.372,4	1.296,6

(9) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	17.030,1	9.074,7
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	96,89	51,63

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 2022 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 1.1.2021	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
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2022	1.597,2	1.825,1	–	226,8	130,1	23,5	3.802,8
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	18,8	21,7	–	–	–	–	40,5
Zugänge	–	–	–	–	0,3	10,0	10,3
Abgänge	–	–	–	–	0,9	–	0,9
Umbuchungen	–	–	–	–	11,7	–11,7	–
Wechselkursdifferenzen	96,1	110,0	–	13,7	7,7	1,4	228,8
Stand zum 31.12.2022	1.712,1	1.956,8	–	240,5	148,9	23,3	4.081,6
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2022	–	575,3	–	–	120,2	–	695,5
Zugänge	–	88,0	–	–	5,0	–	92,9
Abgänge	–	–	–	–	0,1	–	0,1
Wechselkursdifferenzen	–	33,5	–	–	7,2	–	40,7
Stand zum 31.12.2022	–	696,8	–	–	132,3	–	829,0
Buchwerte 31.12.2022	1.712,1	1.260,1	–	240,5	16,6	23,3	3.252,5

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.712,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.597,2 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 240,5 Mio. EUR (Vorjahr: 226,8 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 2022 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 62,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 43,3 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen in 2022 bei 10,2 Mio. EUR (Vorjahr: 7,3 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 1.1.2021	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
Anschaftungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2022	11.976,2	5.033,6	463,5	381,9	17.855,2
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	104,3	–	36,9	–	141,2
Zugänge	1.594,4	296,8	84,8	474,7	2.450,7
Abgänge	234,5	157,2	63,6	–	455,4
Umbuchungen	48,5	–	1,3	–49,8	–
Wechselkursdifferenzen	701,6	301,4	21,3	17,5	1.041,8
Stand zum 31.12.2022	14.190,5	5.474,5	544,2	824,4	21.033,6
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2022	4.085,8	1.783,2	221,5	–	6.090,4
Zugänge	1.321,2	444,5	51,5	–	1.817,2
Wertminderungen	–	–	0,5	–	0,5
Wertaufholungen	–	–	5,8	–	5,8
Abgänge	214,1	111,2	30,6	–	355,8
Wechselkursdifferenzen	231,7	103,1	12,1	–	346,9
Stand zum 31.12.2022	5.424,6	2.219,6	249,2	–	7.893,4
Buchwerte 31.12.2022	8.765,8	3.254,9	295,0	824,4	13.140,2

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 4.847,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4.618,0 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypotheken für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

Die Entwicklungen der Nutzungsrechte je wesentlicher Anlageklasse im Geschäftsjahr sind in Anmerkung (32) Leasing dargestellt.

Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Im Geschäftsjahr 2022 wurden für im Bau befindliche Schiffe 17,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,9 Mio. EUR) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen, d.h. nicht zweckgebundenen, Fremdfinanzierung aktiviert. Der Finanzierungskostensatz, der bei der Bestimmung der zu aktivierenden Fremdkapitalkosten zugrunde gelegt worden ist, wird quartalsweise ermittelt und beträgt für das Geschäftsjahr 2022 zwischen 3,2 % und 4,2 % p.a. (Vorjahr: zwischen 3,2 % und 3,6 % p.a.).

Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2022 direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) aktiviert. Der Zinssatz der entsprechenden Darlehen beträgt wie im Vorjahr: 2,5 % p.a.

(12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2022 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

		Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
Name des Unternehmens	Sitz	2022	2021
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	47,93	47,93
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	50,00	50,00
Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhelmshaven	30,00	–
Rail Terminal Wihelmshaven GmbH	Wilhelmshaven	50,00	–
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	39,00	–
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	25,10
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	19,06	19,06
EA Technologies FZCO	Dubai	61,59	–

Gemeinschaftsunternehmen

Im April 2022 erwarb der Hapag-Lloyd Konzern 30 % der Anteile am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG, kurz CTW, einem in Wilhelmshaven ansässigen Gemeinschaftsunternehmen, das auf die Investition in die Suprastruktur des Eurogate Containerterminals sowie den Betrieb dieses Containerterminals mit allen damit zusammenhängenden Tätigkeiten spezialisiert ist. Die Anschaffungskosten entfallen im Wesentlichen auf der Hapag-Lloyd AG zufließende Zahlungen. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zum beizulegenden Nettozeitwert der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden. Aufgrund der noch nicht abschließend bewerteten Vermögenswerte und Schulden ist der erstmalige Ansatz der Anteile vorläufig. Der vorläufig ermittelte Unterschiedsbetrag (49,5 Mio. EUR) zwischen dem erstmaligen Ansatz der Anteile und den geringeren Anschaffungskosten wurde als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Ergebnis aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen erfasst.

In diesem Zuge hat sich der Hapag-Lloyd Konzern auch am Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH, Wilhelmshaven, kurz RTW, mit 50 % beteiligt, welche die Bahnumschlaganlagen am Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven betreibt und für die Ent- und Beladung der Waggons tätig ist.

Weiterhin ist der Hapag-Lloyd Konzern mit einem Anteil von 39 % an der im Dezember 2022 gegründeten Damietta Alliance Container Terminals S.A.E. mit Sitz in Damietta, Ägypten beteiligt. Dieses Unternehmen wird zukünftig ein aktuell in Bau befindlichen Containerterminal im Hafen von Damietta betreiben.

Alle im Geschäftsjahr zugegangene Beteiligungen erbringen überwiegend Containerlogistik- und Terminaldienstleistungen für den Hapag-Lloyd Konzern.

Im Geschäftsjahr blieben anteilige kumulierte Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen von 0,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –0,5 Mio. EUR) unberücksichtigt.

Assoziierte Unternehmen

Im Oktober 2022 erwarb Hapag-Lloyd Konzern 61,59 % Anteil an EA Technologies FZCO, Dubai Silicon Oasis, Vereinigte Arabische Emirate, welches zusammen mit dem Verbundunternehmen ODeX India Solutions Private Ltd, Mumbai, India, Kunden der Schifffahrtsbranche eine digitale Plattform für die Rechnungsstellung, elektronische Bezahlung und die Dokumentation von Lieferaufträgen anbietet. Für relevante Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik sind in den Gesellschaftsverträgen qualifizierten Mehrheiten, die über der Beteiligungsquote von Hapag-Lloyd liegen, festgelegt. Daher wurde trotz einer Mehrheitsbeteiligung von 61,59 % maßgeblicher Einfluss festgestellt.

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

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	
	2022	2021
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	308,0	297,0
Jahresüberschuss	84,1	95,0
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-33,4	-24,6
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	187,0	108,2
Langfristige Vermögenswerte	92,5	81,5
Kurzfristige Schulden	38,2	37,6
Langfristige Schulden	76,8	71,7
Nettovermögen	164,5	80,4
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	41,3	20,2
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Anteil am Gewinn des laufenden Geschäftsjahres	-	27,5
Disquotaler Ergebnisanteil	16,6	-
Periodenfremdes Ergebnis	-0,9	5,0
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	333,8	329,5

Der bilanzierte Anteil an den Gemeinschaftsunternehmen sowie an den assoziierten Unternehmen hat sich folgendermaßen entwickelt:

Mio. EUR	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH		Nicht wesentliche assoziierte Unter- nehmen		Gemeinschafts- unternehmen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Anteil 1.1.	329,5	326,5	2,3	2,0	0,5	0,7
Zugänge aus Beteiligungserwerb	-	-	15,0	-	1,3	-
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	37,7	27,5	2,4	1,5	0,2	-0,2
Ausschüttungen	-33,4	-24,6	-1,7	-1,3	-	-
Wechselkursdifferenzen	-	-	-0,7	0,1	0,2	-
Anteil 31.12.	333,8	329,5	17,3	2,3	2,2	0,5

(13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2022		31.12.2021	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.895,0	–	2.999,2	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.116,9	49,9	252,7	15,6
Beteiligungen und Wertpapiere	14,8	14,8	7,6	7,6
Forderungen aus Verrechnungen und vorauslagten Beträgen	111,4	–	129,0	–
Forderungen aus Darlehen und sonstigen Finanzforderungen	5,4	4,7	4,5	4,4
Forderungen aus Versicherungsentschädigungen	71,5	25,3	51,0	–
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	14,7	3,9	12,0	3,4
Termingelder	2.787,8	–	–	–
Forderungen aus Zinsen	57,6	–	0,7	–
Übrige finanzielle Vermögenswerte	53,7	1,2	47,9	0,2
Summe finanzielle Vermögenswerte	6.011,9	49,9	3.252,0	15,6

Es bestanden zum 31. Dezember 2022 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

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

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte umfassen zum größten Teil Termingelder mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Kreditrisiken

Die Bruttobuchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Vermögenswerte, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, betrugen zum 31. Dezember 2022 6.050,5 Mio. EUR (Vorjahr: 3.274,0 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität bzw. ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 253,2 Mio. EUR (Vorjahr: 311,2 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 957,6 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (Vorjahr: 432,9 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte		
Nicht überfällig	5.502,1	2.905,6
Überfällig bis 30 Tage	299,9	223,2
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	121,9	88,8
Überfällig über 90 Tage	126,5	56,4
Bruttobuchwert	6.050,5	3.274,0
Wertberichtigung	-54,1	-29,6
Buchwert	5.996,4	3.244,4

Wertberichtigungen

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

Mio. EUR	2022	2021
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte		
Wertberichtigungen zum 1.1.	29,6	27,6
Inanspruchnahmen	0,9	4,8
Wertminderungsaufwendungen	23,9	4,5
Veränderung der Währungsrücklage	1,5	2,3
Wertberichtigungen zum 31.12.	54,1	29,6

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2022 betragen 54,1 Mio. EUR und entfallen mit 48,6 Mio. EUR (Vorjahr: 24,3 Mio. EUR) auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

(14) Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2022		31.12.2021	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte				
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	75,4	0,6	80,9	0,6
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	22,5	13,8	19,9	17,7
Rechnungsabgrenzungsposten	42,2	1,1	32,4	0,7
Übrige nicht-finanzielle Vermögenswerte	15,1	7,1	3,2	1,0
Summe	155,2	22,7	136,4	20,0

(15) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2022		31.12.2021	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	42,8	37,3	12,7	12,5
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	42,4	36,8	9,6	9,3
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	0,4	0,4	3,2	3,2

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten 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 von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Ebenfalls ausgewiesen werden eingebettete Derivate in Form von Rückkaufoptionen aus der begebenen Anleihe. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung (28)).

(16) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	437,4	332,4
Geleistete Anzahlungen	2,5	4,8
Gesamt	440,0	337,2

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoffbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 329,9 Mio. EUR auf 434,7 Mio. EUR im Wesentlichen preisbedingt erhöht haben.

Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 2.984,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.678,2 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr sind zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 15,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) als Aufwand angefallen. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	647,5	1.435,7
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	5.140,6	6.287,7
Reverse Repo-Geschäfte	4.683,8	–
Geldmarktfonds	4.764,2	–
Gesamt	15.236,1	7.723,4

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 51,6 Mio. EUR (Vorjahr: 22,4 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.

Die Sichteinlagen enthalten einen Betrag von 13,7 Mio. EUR (Vorjahr: 9,8 Mio. EUR), der Nutzungsbeschränkungen aus vertraglichen Vereinbarungen mit Dritten unterliegt. Während dieser Betrag jederzeit und ohne Strafe von der Bank abgerufen werden kann, verpflichten die vertraglichen Vereinbarungen Hapag-Lloyd dazu, einen Gesamtbetrag von 13,7 Mio. EUR auf bestimmten Sichteinlagenkonten als Sicherheit für kreditgebende Banken zu belassen.

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

(18) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2022 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 war 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). Das bis zum Ende des Vorjahres nicht genutzte Genehmigte Kapital in Höhe von 11,3 Mio. EUR ist im Geschäftsjahr 2022 verfallen.

(19) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst im Wesentlichen die Ergebnisse des Geschäftsjahres und früherer Jahre sowie Umgliederungen aus den Kapitalrücklagen.

Dividendenausschüttung 2022

Am 31. Mai 2022 wurde eine Dividende von 35,00 EUR (Vorjahr: 3,50 EUR) je dividendenberechtigte Stückaktie, d.h. insgesamt 6.151,6 Mio. EUR (Vorjahr: 615,2 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 2021 in Höhe von 3.439,8 Mio. EUR und eines Jahresüberschusses in Höhe von 17.565,2 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 21.005,0 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 63,00 EUR je dividendenberechtigte Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 11.072,9 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 9.932,1 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(20) Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2022: –33,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2021: –149,6 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 2022 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 115,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 53,7 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 39,0 Mio. EUR zum 31. Dezember 2022 (31. Dezember 2021: –0,1 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2022 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 19,0 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –5,2 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 20,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 35,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 1,5 Mio. EUR zum 31. Dezember 2022 (31. Dezember 2021: 0,6 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2022 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –2,9 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –2,8 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 3,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,2 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.626,3 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 876,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2022 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 750,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 919,7 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.

(21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich. Im Geschäftsjahr 2022 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.

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

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

Die Rückstellungen für inländische Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen werden im Wesentlichen aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten gebildet. Die Höhe der Leistungen richtet sich dabei nach der Zugehörigkeit zu einer Versorgungsgruppe pro Dienstjahr und damit auch nach der gesamten Dienstzeit. Als monatliche Rente wird der Betrag gewährt, der dem Stand des Versorgungskontos des Betriebsangehörigen bei Eintritt des Versorgungsfalles entspricht. Das Versorgungskonto hat zu Beginn des Beschäftigungsverhältnisses den Stand null. Es erhöht sich für jedes Jahr der anrechnungsfähigen Dienstzeit um den Steigerungsbetrag der Versorgungsgruppe. Nach dem 25. Dienstjahr steigt der jährliche Betrag um ein Fünftel des für die Versorgungsgruppe geltenden 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 ruhegehaltstfähigen 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	31.12.2022	31.12.2021
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	192,1	276,6
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	8,7	9,8
Unterdeckung (Nettoschuld)	183,4	266,8
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	142,2	209,1
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	110,2	155,3
Unterdeckung (Nettoschuld)	32,0	53,7
Summe	215,4	320,6

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	21,4	36,2
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,3	1,5
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	29,7	25,1
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	3,4	20,8
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	0,9	6,0
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	16,0	6,4
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,8	6,5
Rückdeckungsversicherung	8,5	9,8
Immobilien	0,9	1,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4,5	18,0
Sonstiges	26,3	33,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	118,9	165,1

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	2022	2021
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	485,7	523,8
Laufender Dienstzeitaufwand	11,6	13,8
Zinsaufwand	7,0	4,8
Neubewertungen:		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-1,4	-4,8
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-165,1	-48,0
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	8,2	-2,2
(Negativer (-)) Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,5	0,6
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,8	0,5
Geleistete Pensionszahlungen	-11,8	-11,3
Wechselkursveränderungen	-1,2	8,3
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	0,2	0,2
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	334,3	485,7

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2022 auf 15,7 Jahre (Vorjahr: 20,0 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

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

Mio. EUR	2022	2021
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	165,1	138,6
Zinserträge	3,1	2,1
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-44,2	3,5
Beiträge des Arbeitgebers	2,6	19,3
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,1	0,1
Geleistete Pensionszahlungen	-5,3	-5,0
Wechselkursveränderungen	-2,6	6,3
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	-	0,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	118,9	165,1

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Laufender Dienstzeitaufwand	11,6	13,8
Zinsaufwand	7,0	4,8
Zinserträge	–3,1	–2,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,5	0,6
Nettopensionsaufwand	15,9	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.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Personalaufwendungen	12,1	14,4
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (–)	3,9	2,7
Gesamt	15,9	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 Richttafeln 2018 G von Heubeck zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die folgenden wesentlichen finanziellen versicherungsmathematischen Annahmen verwendet:

%-Punkte	2022	2021
Abzinsungsfaktoren	3,60	1,10
Erwartete Rentensteigerungsraten	2,20	1,80

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

%-Punkte	2022	2021
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	4,80	1,65
Niederlande	3,60	1,10
Mexiko	9,42	8,19
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,77	2,84
Niederlande	2,00	2,00
Mexiko	3,50	3,50

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich auf Basis von erstrangigen Industriefinanzen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industriefinanzen 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 2022 für das Geschäftsjahr 2022 116,8 Mio. EUR (Vorjahr: 57,5 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2022	31.12.2021
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (-) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	1,4	4,8
Änderungen finanzieller Annahmen	165,1	48,0
erfahrungsbedingten Anpassungen	-8,2	2,2
Ergebnis aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-44,2	3,5
Wechselkursänderungen	2,6	-0,9
Neubewertungen	116,8	57,5

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2022 -33,8 Mio. EUR (Vorjahr: -149,6 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2023 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2023 voraussichtlich 7,4 Mio. EUR (Vorjahr: 6,7 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2022 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert	Δ Barwert
	31.12.2022	31.12.2021
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	-37,1	-67,8
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	45,2	82,7
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	6,3	11,5
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	-6,0	-11,1
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	9,6	17,7

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2022 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2022 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 2022 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 45,8 Mio. EUR (Vorjahr: 36,9 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“ (MNOFF), 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.

(23) Sonstige Rückstellungen

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

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
Rückstellungen für sonstige Steuern	9,4	–	3,6	3,7	15,0	0,9	18,1
Versicherungsprämien	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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2022	Zugang durch Unternehmens- zusammen- schluss	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2022
Risiken aus schweben- den Geschäften	227,7	–	237,0	–	325,5	12,6	328,7
Personalbereich	214,4	0,1	158,3	7,5	194,6	7,5	250,8
Garantie-, Gewährleis- tungs- und Haftungs- risiken	120,6	–	31,8	–	51,0	7,0	146,8
Rückstellungen für sonstige Steuern	18,1	–	7,1	1,4	9,7	1,1	20,4
Versicherungsprämien	10,3	–	1,0	–	7,2	0,5	17,0
Restrukturierung	26,0	–	11,7	4,4	–	0,8	10,6
Übrige Rückstellungen	82,9	2,1	5,8	2,4	193,0	1,4	271,3
Sonstige Rückstellungen	699,9	2,3	452,7	15,8	780,8	31,0	1.045,6

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

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, noch nicht genommenen Urlaub, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung (34) 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 53,9 Mio. EUR aktiviert.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, insbesondere Rückstellungen für anhängige Rechtsstreitigkeiten resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2022				31.12.2021			
	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	328,7	327,8	0,9	–	227,7	226,7	1,0	–
Personalbereich	250,8	221,1	20,0	9,7	214,4	184,5	18,6	11,3
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	146,8	102,9	42,7	1,3	120,6	64,5	53,2	2,9
Rückstellungen für sonstige Steuern	20,4	20,4	–	–	18,1	18,1	–	–
Versicherungsprämien	17,0	17,0	–	–	10,3	10,3	–	–
Restrukturierung	10,6	10,6	–	–	26,0	26,0	–	–
Übrige Rückstellungen	271,3	264,9	4,3	2,1	82,9	68,6	7,3	6,9
Sonstige Rückstellungen	1.045,6	964,6	67,9	13,1	699,9	598,6	80,1	21,1

(24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2022				31.12.2021			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	2.776,7	457,3	1.657,4	662,0	3.074,1	502,0	1.638,7	933,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.604,5	302,1	1.202,1	100,3	1.902,5	402,0	1.249,4	251,1
Anleihen	300,9	1,5	–0,5	300,0	300,8	1,5	–0,5	299,8
Sonstige Finanzschulden	871,3	153,6	455,8	261,8	870,7	98,5	389,8	382,5
Leasingverbindlichkeiten	2.660,1	934,7	1.430,4	295,0	2.423,1	856,7	1.458,3	108,1
Gesamt	5.436,8	1.392,0	3.087,8	957,0	5.497,2	1.358,6	3.097,0	1.041,5

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	31.12.2022	31.12.2021
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.949,3	5.055,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	410,9	402,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	92,9	67,0
Zinsverbindlichkeiten	12,3	11,2
Transaktionskosten	-28,6	-38,7
Gesamt	5.436,8	5.497,2

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 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 Zuge des Bestellvorgangs über die Fertigung und Lieferung von sechs Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.660 TEU, deren Auslieferung zwischen Juni 2023 und Februar 2024 erwartet wird, hat Hapag-Lloyd im Dezember 2020 eine Kreditzusage 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 Kreditzusage deckt die Anzahlungen unter dem Bauvertrag bis zur Ablieferung der Containerschiffe ab. Im dritten und vierten Quartal 2022 erfolgte die Ziehung der zweiten Tranche des Bauzeitdarlehens in Höhe von insgesamt 49,5 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 1.068,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.273,4 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 861,6 Mio. EUR (Vorjahr: 860,7 Mio. EUR).

Anleihen

Im Vorjahr 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-Ereichen 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 (32) Leasing enthalten.

Kreditlinien

Zum 31. Dezember 2022 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 679,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 516,9 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 1.1.2021	2.533,5	306,0	896,4	1.400,3	-4,7	35,4	5.166,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
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 zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	-907,8	-24,9	-135,7	-748,8	-8,2	-21,2	-1.846,6
Veränderung aufgrund der Übernahme oder dem Verlust 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.

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 1.1.2022	1.902,5	300,8	870,7	2.423,1	16,0	1,3	5.514,4
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Auf- nahme von Finanzschulden	0,1	–	46,7	–	–	–	46,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanz- schulden	–427,0	–	–103,4	–	–	–	–530,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasing- verbindlichkeiten	–	–	–	–1.055,3	–	–	–1.055,3
Einzahlungen (+)/Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	–279,3	–0,7	–280,0
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–72,4	–7,3	–40,6	–89,0	–	–	–209,3
Summe aus zah- lungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	–499,3	–7,3	–97,3	–1.144,3	–279,3	–0,7	–2.028,2
Auswirkungen von Wech- selkursänderungen	115,6	0,1	60,5	140,1	0,7	0,6	317,6
Veränderungen der beizu- legenden Zeitwerte	–	–	–	–	297,5	–41,5	256,0
Sonstige Veränderungen ¹	85,8	7,3	37,4	1.241,2	–	–	1.371,7
Stand zum 31.12.2022	1.604,6	300,9	871,3	2.660,1	34,9	–40,3	5.431,5

¹ Die sonstigen Veränderungen bei den Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 1.188,4 Mio. EUR.

(25) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2022				31.12.2021			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.615,7	2.615,7	–	–	2.323,9	2.323,9	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	177,2	177,2	–	–	138,6	136,6	1,9	0,2
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	3,2	3,2	–	–	2,9	2,7	–	0,2
Verbindlichkeiten aus Verrechnung oder Überzahlung	43,7	43,7	–	–	33,9	33,9	–	–
Put-Option	–	–	–	–	1,8	–	1,8	–
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	130,2	130,2	–	–	99,9	99,9	–	–
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	2.792,9	2.792,9	–	–	2.462,5	2.460,4	1,9	0,2

(26) Vertragsverbindlichkeiten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2022				31.12.2021			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Vertragsverbindlichkeiten	952,9	952,9	–	–	1.445,8	1.445,8	–	–
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	81,4	81,2	0,2	–	35,8	34,5	1,1	0,1
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	25,6	25,6	–	–	16,9	15,7	1,1	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Zöllen	54,9	54,9	–	–	16,8	16,8	–	–
Rechnungsabgrenzungsposten	0,9	0,7	0,2	–	1,8	1,8	–	–
Übrige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	0,2	0,2	–	–
Summe nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.034,3	1.034,1	0,2	–	1.481,5	1.480,3	1,1	0,1

(27) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2022		31.12.2021	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	37,0	–	27,1	25,9
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	37,0	–	27,1	25,9

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

Die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten resultieren ausschließlich aus Devisentermingeschäften. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (siehe Anmerkung (28)).

(28) 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 Pakistanische Rupie (PKR) 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 unter 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 –155,8 Mio. USD.

Mio. USD	31.12.2022		31.12.2021	
	Ergebniseffekt	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebniseffekt	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
USD/EUR				
+10 %	22,2	–0,3	42,8	0,2
–10 %	–22,2	0,3	–42,8	–0,2
USD/GBP				
+10 %	6,1	–	7,0	–
–10 %	–6,1	–	–7,0	–
USD/CNY				
+10 %	–5,4	–	–6,5	–
–10 %	5,4	–	6,5	–

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

Treibstoffpreisrisiko

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

Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen wurden in der Vergangenheit derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen und -swaps eingesetzt. Die letzten sind bis Ende 2021 ausgelaufen. Somit waren zum Bilanzstichtag sowohl des Geschäftsjahres als auch des Vorjahres keine mehr im Bestand.

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 seitdem keine Neuabschlüsse von derivativen Finanzinstrumenten zur Treibstoffpreissicherung vorgenommen hat. Die Sicherung des prognostizierten Bunkerbedarfs kann zukünftig in Abhängigkeit von der Risikotragfähigkeit wieder aufgenommen 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 2022 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 1.173,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.321,0 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von 40,3 Mio. EUR (Vorjahr: -1,3 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2022		31.12.2021	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinsniveau				
Rücklage für Cashflow Hedges	9,0	-9,2	15,7	-16,2
Ergebnis vor Steuern	-12,3	12,0	-13,0	7,0

Im Rahmen der IBOR-Reform wurden die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) grundsätzlich Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst. 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 verfügte zum 31. Dezember 2022 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 2022 betrug das Nominalvolumen der variablen Finanzierungen 1.253,0 Mio. USD. Das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken belief sich auf 709,2 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 42,4 Mio. EUR (Vorjahr: 9,6 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –37,0 Mio. EUR (Vorjahr: –27,1 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 –10,0 Mio. EUR (Vorjahr: –3,2 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 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 Anteilerwerbs 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 (31.12.2021)

	Mittelauftritt				
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 finanzielle 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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2022)

Mio. EUR	Mittelauftritt				Summe
	2023	2024	2025 – 2027	ab 2028	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–370,6	–357,4	–987,8	–105,1	–1.820,8
Anleihen	–7,5	–7,5	–22,5	–303,8	–341,3
Leasingverbindlichkeiten	–1.019,0	–770,3	–789,4	–326,8	–2.905,5
Sonstige Finanzschulden	–269,1	–122,8	–385,1	–301,4	–1.078,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–2.615,7	–	–	–	–2.615,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–177,2	–	–	–	–177,2
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–4.459,1	–1.257,9	–2.184,7	–1.037,0	–8.938,7
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	–37,5	–	–	–	–37,5

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 2022, 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 derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die zum Stichtag undiskontierten Marktwerte der eingesetzten Devisentermingeschäfte.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- 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. 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	31.12.2022		31.12.2021	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Devisentermingeschäfte	2,1	-37,0	0,3	-16,5
Zinsswaps	40,3	-	9,3	-10,6
Sicherungsinstrumente¹	42,4	-37,0	9,6	-27,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Eingebettete Derivate	0,4	-	3,2	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente	0,4	-	3,2	-
Gesamt	42,8	-37,0	12,7	-27,1

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten 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.

Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

Eine Analyse der Basisverträge der seitens Hapag-Lloyd begebenen Anleihen führte zur Identifikation von eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen. Diese werden als eigenständige Derivate getrennt vom Basisvertrag mit den beizulegenden Zeitwerten ausgewiesen. Der Marktwert der eingebetteten Derivate wird mit einem Hull-White-Modell in Verbindung mit einem trinomialen Entscheidungsbaum basierend auf aktuellen Marktwerten berechnet.

Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gemäß IFRS 9 bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Form von Cashflow Hedges.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte sowie die Durchschnittspreise oder -kurse der Sicherungsinstrumente pro Risikokategorie dar:

	31.12.2022			31.12.2021		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Währungsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	325,9	–	325,9	106,4	300,0	406,4
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	52,5	–	52,5	52,5	–	52,5
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/EUR	1,19	–	1,19	1,14	1,21	1,19
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/CAD	0,74	–	0,74	0,79	–	0,79
Zinsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	270,3	438,8	709,2	–	834,0	834,0
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	2,91 %	0,51 %	1,43 %	–	1,52 %	1,52 %

Die in Sicherungsbeziehungen designierten Sicherungsinstrumente haben folgende Auswirkungen auf die Konzernbilanz:

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

31.12.2022					
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)	325,9 Mio. EUR	2,0	36,9	Derivative Finanzinstrumente	-30,0
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	52,5 Mio. CAD	0,1	0,2	Derivative Finanzinstrumente	-0,1
Zinsrisiko					
Zinsswaps	709,2 Mio. USD	40,3	–	Derivative Finanzinstrumente	40,3

¹ Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten 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	31.12.2021	
	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

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2022	
	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	30,0	–
Operative Kosten in CAD	0,1	–0,1
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–40,3	39,1

Die vorstehenden Sicherungsbeziehungen haben folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung oder das sonstige Ergebnis des Konzerns:

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2021				
	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	–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	Transport- aufwendun- gen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	8,7	–	–	–	–
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	12,0	–	–	10,0	Zinsauf- wendungen

31.12.2022

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	-20,1	-	-	20,1	Übrige Finanzposten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,1	-	-	-0,1	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	-2,5	-	-	2,4	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	41,5	-	-	-1,8	Zinsaufwendungen

Die folgende Tabelle stellt eine Überleitung der Eigenkapitalrücklagen dar, die aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen resultieren:

	2022		2021	
Cashflow Hedges Mio. EUR	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung
Saldo zum 1.1.	-0,1	0,6	-12,4	-1,9
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:				
Währungsrisiko ¹	19,0	-2,9	-5,2	-2,8
Treibstoffpreisrisiko ²	-22,5	-2,9	-25,9	-2,6
Zinsrisiko	-	-	8,7	-0,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:				
Währungsrisiko ¹	41,5	-	12,0	-
Zinsrisiko	20,6	3,8	35,8	3,2
Währungsrisiko ¹	22,4	3,8	25,7	3,2
Zinsrisiko	-1,8	-	10,0	-
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden				
	-	-	-17,8	2,1
Treibstoffpreisrisiko ²	-	-	-17,8	2,1
Währungsumrechnungsdifferenzen:				
Treibstoffpreisrisiko ²	-0,5	-	-0,5	-
Zinsrisiko	-	-	0,3	-0,1
Saldo zum 31.12.	-0,5	-	-0,8	-
	39,0	1,5	-0,1	0,6

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 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, wesentliche Teile der sonstigen finanziellen Vermögenswerte und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie für diejenigen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

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.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind Geldmarktfonds enthalten, die ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Für einen Teil dieser Geldmarktfonds erfolgt die Bewertung anhand ihrer notierten Marktpreise. Für den anderen Teil der Geldmarktfonds, die laufende Ausschüttungen tätigen, liegen keine direkten Preisnotierungen zu Grunde; hier ergibt sich der beizulegende Zeitwert aus dem jeweiligen Anlagebetrag zuzüglich der abgegrenzten Ausschüttungen, die mit Hilfe eines am Markt täglich veröffentlichten Ausschüttungsfaktors bemessen werden.

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

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen
und Bewertungskategorien zum 31.12.2021**

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2021	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
		Gesamt	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	
Aktiva							
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ⁴	AC	245,1	245,1	–	–	–	245,1
	n.a. ³	0,5	–	–	–	–	–
	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
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	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 finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	FLAC	136,7	136,7	–	–	–	136,7
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	FLAC	1,8	1,8	–	–	–	2,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
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
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 Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

³ n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt bzw. das Finanzinstrument nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt.

⁴ Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden die Bilanzposten Sonstige finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten separat von den Bilanzposten Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

**Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen
und Bewertungskategorien zum 31.12.2022**

		Buchwert 31.12.2022	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9				Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Gesamt	Fortgeführte Anschaffungs- kosten	Fair Value erfolgs- neutral	Fair Value erfolgs- wirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	
Aktiva							
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	AC	3.101,4	3.101,4	–	–	–	3.101,4
	n.a. ²	0,7	–	–	–	–	–
	FVTPL	14,8	–	–	14,8	–	14,8
Derivative Finanzinstrumente							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	0,4	–	–	0,4	–	0,4
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ²	42,4	–	42,4	–	–	42,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	2.895,0	2.895,0	–	–	–	2.895,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel- äquivalente	AC	10.471,9	10.471,9	–	–	–	10.471,9
	FVTPL	4.764,2	–	–	4.764,2	–	4.764,2
Passiva							
Finanzschulden	FLAC	2.776,7	2.776,7	–	–	–	2.673,6
Leasingverbindlichkeiten	n.a. ²	2.660,1	–	–	–	2.660,1	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	177,2	177,2	–	–	–	177,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ²	37,0	–	37,0	–	–	37,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.615,7	2.615,7	–	–	–	2.615,7
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:							
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		16.468,4	16.468,4	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		4.779,3	–	–	4.779,3	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		5.569,6	5.569,6	–	–	–	–

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

² n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt bzw. das Finanzinstrument nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 fällt.

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 eins bis drei der Fair-Value-Hierarchie befindet sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ des Konzernanhangs. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen ein bis drei 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	31.12.2021			
Mio. EUR		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
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

	Bewertungs- kategorie	31.12.2022			
Mio. EUR	nach IFRS 9	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	0,6	–	14,2	14,8
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	42,4	–	42,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	0,4	–	0,4
Finanzmittel	FVTPL	4.764,2	–	–	4.764,2
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	37,0	–	37,0
Finanzschulden	FLAC	263,7	2.409,9	–	2.673,6

¹ Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

² n.a. bedeutet, dass hier keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2022			31.12.2021		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	199,0	-195,0	4,0	5,3	-60,9	-55,6
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-126,3	83,3	-43,0	-145,0	36,8	-108,2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	49,3	-275,1	-225,9	-21,0	-0,5	-21,5
Gesamt	122,0	-386,8	-264,9	-160,7	-24,7	-185,3

Neben den Zins- und sonstigen Finanzerträgen aus den Geldmarktgeschäften und Geldmarktfonds und 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 2022 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

(29) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt im Berichtsjahr 2022 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von 7,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,0 Mio. EUR) gewährt. Insgesamt hat der Hapag-Lloyd Konzern Zuschüsse aus öffentlicher Hand in Höhe von 9,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14,5 Mio. EUR) erhalten, die im Geschäftsjahr 2022 erfolgswirksam von den Personalaufwendungen abgezogen wurden.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Program (MSP). Im Berichtsjahr 2022 betrug die staatliche Zuwendung 27,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,2 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

(30) Rechtsstreitigkeiten

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeitender sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren zu Zahlungsverpflichtungen führen, die jedoch am 31. Dezember 2022 nicht hinreichend genau bestimmbar waren und keinen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben. Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 8,3 Mio. EUR (Vorjahr: 8,0 Mio. EUR).

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. Im Zuge dieser Untersuchung stellte das DoJ der Hapag-Lloyd (America) LLC am 14. Juli 2022 eine zweite Vorladung zu. Hapag-Lloyd hat die im Rahmen der ersten und zweiten Vorladung angeforderten Daten an das DoJ fristgerecht übermittelt.

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 98,4 Mio. EUR (Vorjahr: 78,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken, aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen sowie Währungsumrechnungseffekte für die Regionen Südeuropa, Mittlerer Osten und Asien.

(31) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualschulden, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrags ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2022 bestanden wie zum Vorjahresstichtag keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

(32) Leasing**Leasingnehmer**

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet im Wesentlichen Containerschiffe, Container, Bürogebäude, -flächen und Parkplätze.

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 potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 730,4 Mio. EUR (Vorjahr: 569,8 Mio. EUR) entstehen.

Die Mietverträge für Container sind unterschiedlich ausgestaltet. Bei einer Vielzahl der Verträge bestehen beidseitige Kündigungsrechte. Diese 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 134,9 Mio. EUR (Vorjahr: 128,6 Mio. EUR) pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Der zunehmenden Erholung der durch die COVID-19-Pandemie gestörten Lieferketten und der damit einhergehenden Normalisierung der globalen Marktverhältnisse wurde zum Stichtag dahingehend Rechnung getragen, als dass die Laufzeiten der Containermietverträge mit beidseitigem Kündigungsrecht an die derzeitigen Gegebenheiten angepasst wurden. Dies führte zu einer Reduktion der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte um 46,8 Mio. EUR. Im Vorjahr führte die Anpassung der Laufzeiten bei diesen Verträgen 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. Darüber hinaus enthält ein Teil der Mietverträge Verlängerungsoptionen. Bei Ausübung derjenigen Verlängerungsoptionen, welche zum Stichtag bilanziell unberücksichtigt geblieben sind, würden potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 101,2 Mio. EUR (Vorjahr: 52,0 Mio. EUR) entstehen.

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 Container, Containerschiffe sowie für gemietete Büroräume, -flächen und Parkplätze, die eine Laufzeit von weniger als zwölf Monaten haben. Für diese kurzfristigen Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte und keine 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 wesentlicher Vermögenswertklasse im Geschäftsjahr 2022 dar. Für nicht wesentliche Vermögenswertklassen, welche gemietete Fahrzeuge sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung umfassen, wurden im Geschäftsjahr 2022 keine Nutzungsrechte mehr bilanziert. Die Vorjahresangaben wurden in den folgenden zwei Tabellen entsprechend angepasst.

Mio. EUR	Charterschiffe	Gemietete Container	Gemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze	Gesamt
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2021	767,4	496,2	75,5	1.339,1
Abschreibungen der Vorjahresperiode	-493,7	-195,2	-23,8	-712,8
Zugänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	1.166,7	240,4	42,2	1.449,4
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	101,1	54,6	2,9	158,6
Abgänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	-5,3	-8,1	-10,0	-23,5
Wertberichtigungen	-	-	-2,0	-2,0
Umbuchungen	-	-10,7	-	-10,7
Wechselkursdifferenzen	100,0	46,1	6,7	152,8
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2021	1.636,1	623,2	91,5	2.350,9
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2022	1.636,1	623,2	91,5	2.350,9
Abschreibungen des Berichtsjahres	-766,0	-234,3	-30,7	-1.030,9
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	992,8	147,2	66,2	1.206,3
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	6,1	-	6,1
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	-13,9	-20,2	-1,0	-35,1
Umbuchungen	-	-12,1	-12,1	-24,2
Wechselkursdifferenzen	95,8	39,0	5,2	140,0
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2022	1.944,9	548,9	119,2	2.613,0

Die Nutzungsrechte für die aufgeführten wesentlichen 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 2022 sind in der Tabelle zu den Finanzschulden in Anmerkung (24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten dargestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2022:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2022	1.1.–31.12.2021
Umsatzerlöse/Sonstige betrieblichen Erträge	34.542,7	22.273,5
Transportaufwendungen	13.730,7	10.323,3
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	126,4	184,8
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.909,4	1.465,6
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	1.030,9	712,8
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	226,7	243,3
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	89,0	70,3

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2022 auf 1,6 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,2 Mrd. EUR).

Zum 31. Dezember 2022 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 14,2 Mio. EUR (Vorjahr: 77,7 Mio. EUR).

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung (33) Sonstige finanzielle Verpflichtungen verwiesen.

Sale-and-Lease-Back-Transaktionen

Im Zuge des Bestellvorgangs über die Fertigung und Lieferung von sechs Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.660 TEU, deren Auslieferung zwischen Juni 2023 und Februar 2024 erwartet wird, hat Hapag-Lloyd im Dezember 2020 eine Kreditusage in Form eines sog. Chinese Lease (Sale-and-Lease-Back-Transaktion) abgeschlossen. Für weitere Angaben zu dieser Transaktion wird auf Anmerkung (24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten verwiesen.

Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in einem geringen Umfang als Leasinggeber im Rahmen von Operating Lease-Verträgen auf: Im Geschäftsjahr 2022 wurden unter anderem Containerschiffe in unwesentlichem Umfang im Rahmen von Operating Lease-Verträgen vermietet.

(33) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrugen zum 31. Dezember 2022 insgesamt 1.664,3 Mio. EUR und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 15 Containerschiffen in Höhe von 1.436,8 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 92,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen in Höhe von 57,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 39,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb eines neuen Bürogebäudes in Höhe von 20,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 4,0 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 13,6 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns beliefen sich zum 31. Dezember 2021 auf insgesamt 1.924,5 Mio. EUR und betrafen im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte) für Investitionen in Großcontainerschiffe in Höhe von 1.898,6 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.915,9 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.120,0 Mio. EUR).

(34) Anteilsbasierte Vergütung

Vorstandsmitglieder

Die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 strukturell geändert (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“) und mit Wirkung zum 1. Januar 2022 erneut angepasst („LTIP 2020 ESG“). Die Bilanzierung der geänderten langfristigen variablen Vergütung (d.h. „LTIP 2020“ und „LTIP 2020 ESG“) 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 bzw. 2022 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“ bzw. „LTIP 2020 ESG“) 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.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde der LTIP 2020 für künftige Tranchen in der Art geändert, dass zusätzlich auch ein Ziel aus dem Bereich Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) („ESG“) berücksichtigt wird (sog. „LTIP 2020 ESG“).

Im Rahmen des LTIP 2020 ESG wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag zu 40 % in eine Bindungskomponente, zu 40 % in eine Performancekomponente und zu 20 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt unverändert drei Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation des anteiligen Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Die Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Bindungskomponente sowie für die Performancekomponente ist ebenfalls unverändert geblieben. Die Zielerreichung bei der ESG-Komponente wird anhand eines zentralen ESG-Leistungskriteriums ermittelt. Das Kriterium ist der durchschnittliche Wirkungsgrad (Average Efficiency Ratio – AER), mit dem die Kohlenstoffintensität der konzerneigenen Flotte gemessen wird. Dafür bestimmt der Aufsichtsrat basierend auf dem Nachhaltigkeitsanleihen-Programm der HLAG (Sustainability Linked Bond Framework) einen Wert, der einer Zielerreichung von 100 % entspricht und legt eine konkrete Zielerreichungskurve fest. Die Auszahlungsbeträge der drei Komponenten sind jeweils auf 150 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt. Analog zum LTIP 2020 verfallen die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente jeweils vollständig, wenn ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurücktritt, der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet wird („Bad Leaver“) oder der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder weniger besteht. In allen anderen Fällen verfallen die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente jeweils nur, wenn der Dienstvertrag bereits im Geschäftsjahr der Gewährung endet; in diesem Fall erfolgt der Verfall zeitanteilig entsprechend dem Verhältnis der Zeitdauer vom Ende des Dienstvertrags bis zum Ende des Geschäftsjahres zur Zeitdauer des gesamten Geschäftsjahres. Der zeitanteilige Verfall tritt nicht ein, soweit das unterjährige Ende des Dienstvertrags bereits bei der Höhe des Zuteilungsbetrags berücksichtigt wurde. Soweit die Performancekomponente, die Bindungskomponente und die ESG-Komponente nicht verfallen, gilt der ursprüngliche, dreijährige Erdienungszeitraum.

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 mit einem Dienstleister geschlossen, nach der ein identischer 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 Bezugsrechtehandels (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. Zum 31. Dezember 2022 bestehen 66.497 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 106.395 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 12,4 Mio. EUR (Vorjahr: 22,6 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1,4 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder erfasst. Die Rückstellung für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder beträgt zum 31. Dezember 2022 2,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4,1 Mio. EUR).

Obere Management-Ebenen

Die langfristige variable Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen wurde 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 (ohne ESG-Komponente, d. h. ohne die im Geschäftsjahr 2022 vorgenommenen Anpassungen). 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. Die letzte, im Geschäftsjahr 2019 gewährte Tranche wurde im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlt. 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 virtuelle Aktien gewährt, deren Sperrfrist zum 31. Dezember 2021 endete und deren Gegenwert im Geschäftsjahr 2022 an die Planteilnehmer ausbezahlt wurde. Zum 31. Dezember 2022 bestehen demzufolge keine virtuellen Aktien aus diesem LTIP mehr (Vorjahr: 122.069 Stück mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 26,0 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden demzufolge 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 2022 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 5,5 Mio. EUR).

(35) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

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

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

(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2022 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. – 31.12.2022		1.1. – 31.12.2021	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	4,2	2,8	3,5	2,4
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,3	0,3	0,3
Honorar für Steuerberatungsleistungen	–	–	0,0	–
Honorar für sonstige Leistungen	0,0	–	0,0	–
Gesamt	4,5	3,1	3,8	2,7

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 Leistungen im Zusammenhang mit der Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts, einer prüferischen Durchsicht von Teilen des internen Kontrollsystems, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants, die Prüfung des Vergütungsberichts sowie andere vereinbarte Untersuchungshandlungen.

Die sonstigen Leistungen betreffen allgemeine rechtliche Beratungsleistungen.

(37) Vereinbarungen über Anteilserwerbe

Am 4. Oktober 2022 haben die Hapag-Lloyd AG und die SM SAAM S.A. einen Anteilskaufvertrag über 100 % der Anteile an den chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. unterzeichnet. Die Transaktion umfasst das gesamte Terminalgeschäft von SM SAAM S.A. ebenso wie damit verbundene Logistikdienstleistungen. Die Vertragsparteien haben sich auf einen Preis von rd. 1 Mrd. USD geeinigt, der auch das mit dem Logistikgeschäft verbundene Immobilienvermögen beinhaltet. Bei den Vertragsparteien handelt es sich um nahestehende Unternehmen. Die Verkäufer gehören zur Gruppe der chilenischen Quiñenco S.A., die über die CSAV S.A. mittelbar mit 30 % an Hapag-Lloyd beteiligt ist.

Am 25. Januar 2023 hat die Hapag-Lloyd AG einen Anteilskaufvertrag unterzeichnet, nach dem sie 35 % der Anteile der J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL), einem führenden Terminal- und Inlandtransport-Dienstleister in Indien, von einer Gesellschaft der Bain Capital Private Equity übernehmen wird. Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd mit JMBPL – und der Kotak Familie als deren Eigentümerin – vereinbart, eine Kapitalerhöhung des Unternehmens zu zeichnen und den Anteil von Hapag-Lloyd auf 40 % zu erhöhen.

Der Abschluss der Transaktionen steht jeweils unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Kartellbehörden.

(38) 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 2022 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 2022 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnender 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 %	2022	2021
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.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2021
Gesellschafter	2.025,5	1.067,5	128,4	118,6
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	–	–
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	43,7	31,6	215,0	173,3
Gesamt	2.069,2	1.099,1	343,4	291,9

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Gesellschafter	141,4	131,7	16,1	26,6
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	–	8,6	27,4	33,5
Gesamt	141,4	140,2	43,7	60,4

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (2069,2 Mio. EUR; Vorjahr: 1.099,1 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 343,4 Mio. EUR (Vorjahr: 291,9 Mio. EUR) im Wesentlichen auf operative (transport-bezogene) Dienstleistungen.

Aus dem Anteilskaufvertrag über 100 % der Anteile an den Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. resultiert für Hapag-Lloyd mit Abschluss der Transaktion die Verpflichtung, die vereinbarten Kaufpreise von rd. 1 Mrd. USD an die Verkäufer zu zahlen. Der Abschluss der Transaktion steht insbesondere unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Kartellbehörden.

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	
	2022	2021	2022	2021
Kurzfristig fällige Leistungen	6,4	5,5	2,7	2,2
Andere langfristig fällige Leistungen	4,2	2,2	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	0,2	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	0,6	1,4	–	–
Gesamt	11,3	9,3	2,7	2,2

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2022 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	
	2022	2021	2022	2021
Aktive Organmitglieder	6,4	5,5	2,2	1,7
Ehemalige Organmitglieder	1,1	1,0	–	–
Gesamt	7,4	6,5	2,2	1,7

Im Geschäftsjahr 2022 wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern Zusagen im Zusammenhang mit langfristigen variablen Vergütungsplänen (sog. Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“ – bzw. Long Term Incentive Plan 2020, angepasst 2022 – „LTIP 2020 ESG“) in Höhe von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR) erteilt. Für weiterführende Erläuterungen zu diesen langfristigen variablen Vergütungsplänen wird auf Anmerkung (34) 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 2022 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 21,6 Mio. EUR (Vorjahr: 28,2 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

(39) Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im März 2022 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.

(40) Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 12. Januar 2023 hat die Hapag-Lloyd AG mittelbar 49 % der Anteile am italienischen Logistikunternehmen Spinelli S.r.l. (Spinelli) erworben. Die Mehrheitsbeteiligung an Spinelli wird weiter von der Familie Spinelli gehalten.

(41) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungseinheit (WE)	Beteiligungsanteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Damietta GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
HL Terminals GmbH	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
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
NileDutch Africa Line B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Agencies B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Holding B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Investments B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
NileDutch Beheer B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	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

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hapag Lloyd Tasimacilik Destek Servis Merkezi 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.	Pyrmont	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
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 Africa Line (Shanghai) Ltd.	Shanghai	CNY	100,00

Mittlerer Osten

Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd AGency (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	0,00 ⁹
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	100,00
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	100,00
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
Hapag-Lloyd Transport South Africa (Pty) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 ²
NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,00 ¹

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
NileDutch Cameroun S.A.	Douala	XAF	90,00 ⁶
NileDutch Congo S.A.	Point-Noire	XAF	70,00 ⁷
NileDutch Congo Forwarding & Logistics S.A.	Point-Noire	XAF	75,00 ⁸
OISP Holding Limited	Dubai	USD	100,00
Simba Africa Maritime (Pty) Ltd	Durban	ZAR	100,00
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Bagdad	IQD	100,00

Nordamerika

Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00

Lateinamerika

Agencias Grupo CSAV Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00
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	Santiago de Chile	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	100,00
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

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 Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Riffa Ltd.	Valletta	EUR	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Dhat Al Salasil Ltd.	George Town	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Jebel Ali Ltd.	Valletta	EUR	100,00

Gemeinschaftsunternehmen

Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	USD	47,93 ⁵
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	USD	39,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH	Hamburg	EUR	30,00
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH	Hamburg	EUR	50,00
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
EA Technologies FZCO	Dubai	AED	61,59

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 Jmeliyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Mashrab Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nasriyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nefud Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Oyun Ltd.	George Town	USD	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
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven Beteiligungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	30,00
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
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
NileDutch Singapore Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Salahuddin Ltd.	Majuro	USD	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00
Tihama Ltd.	Valletta	EUR	100,00
UASAC (RUS) LLC	St. Petersburg	RUB	100,00
UASC Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95
UASC Vessel Holding Limited	Valletta	EUR	100,00
Umm Salal Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Unidade de Negocios Empresa Africana Lda.	Luanda	AOA	100,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00 ¹
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
UASAC Uruguay (S.A.)	Montevideo	UYU	94,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh- Stadt	VND	100,00
Verwaltung DAL Schifffahrts-Agentur GmbH	Hamburg	EUR	100,00

¹ Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

² Weitere 5,64 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

³ Weitere 2,19 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁴ Weitere 16,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁵ Weitere 2,07 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁶ Weitere 10,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁷ Weitere 30,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁸ Weitere 25,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

⁹ 100,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 21. Februar 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETERER)

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, 21. Februar 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

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 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 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 2022 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 2022 werden im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG Nutzungsrechte in Höhe von EUR 2.613 Mio sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von EUR 2.660 Mio ausgewiesen. Der Anteil der Nutzungsrechte bzw. Leasingverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beläuft sich auf insgesamt jeweils 7 % 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 auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben 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 die Berechnungsmethode 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 gesonderten zusammengefassten 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt 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, Beaufsichtigung 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 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 sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen 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 Sachhalts 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 bereitgestellten Datei „hapagloydag-2022-12-31-de.zip“ (SHA 256-Hashwert: 131acb8b73978ac231297f02b6ca18f4bf57b35d76eb3428da03ee8a0ab1e6a0) 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 2022 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 (06.2022)) 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.

Der Vorstand der Gesellschaft ist 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 er als notwendig erachtet, 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 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 25. Mai 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 10. August 2022 vom Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrates beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Konzernabschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft 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 ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden 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 Röhricht.

Hamburg, den 27. Februar 2023

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Modder
Wirtschaftsprüfer

gez. Dr. Röhricht
Wirtschaftsprüferin

FINANZKALENDER

3. MAI 2023

Ordentliche Jahreshauptversammlung

11. MAI 2023

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2023

10. AUGUST 2023

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2023

9. NOVEMBER 2023

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2023

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

www.hapag-lloyd.com

