

Geschäfts- bericht 2023



KENNZAHLENÜBERSICHT

		2023	2022	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt				
Schiffe insgesamt ¹		266	251	15
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	1.972	1.797	175
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	2.975	2.972	4
Frachtrate	USD / TEU	1.500	2.863	-1.362
Transportmenge	TTEU	11.907	11.843	63
Umsatzerlöse	Mio. EUR	17.762	34.523	-16.761
EBITDA	Mio. EUR	4.415	19.331	-14.916
EBIT	Mio. EUR	2.513	17.428	-14.915
Segment Terminal & Infrastruktur				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	187	23	164
EBITDA	Mio. EUR	46	98	-52
EBIT	Mio. EUR	19	97	-78
Konzern Finanzkennzahlen				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	17.930	34.543	-16.613
EBITDA	Mio. EUR	4.461	19.429	-14.968
EBIT	Mio. EUR	2.532	17.525	-14.993
Konzernergebnis	Mio. EUR	2.951	17.043	-14.092
Ergebnis je Aktie	EUR	16,70	96,89	-80
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	4.966	19.503	-14.537
Konzern Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge	%	24,9	56,2	-31
EBIT-Marge	%	14,1	50,7	-37
ROIC ²	%	15,6	114,3	-98,7 ppt
Konzern Bilanzkennzahlen ¹				
Eigenkapital	Mio. EUR	18.767	27.911	-9.144
Eigenkapitalquote	%	64,7	72,1	-7,4 ppt
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.031	5.437	-406
Liquide Mittel	Mio. EUR	5.810	15.236	-9.426
Nettoliquidität ³	Mio. EUR	2.625	12.587	-9.962

¹ Stichtagswerte zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres

² Im ersten Quartal 2023 erfolgten Änderungen in der Berechnung des ROIC, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Änderungen werden im Kapitel „Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren“ erläutert.

³ Inklusive der in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen (strategische Liquiditätsreserve)

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

Der vorliegende Bericht wurde am 14. März 2024 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2023

- Das Geschäftsjahr 2023 war geprägt von einer zunächst schwachen Nachfragesituation sowie deutlich gefallen Frachtraten für Containertransporte mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns.
- Der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2023 reduzierte sich um 48 % auf 17,9 Mrd. EUR (2022: 34,5 Mrd. EUR).
- Das Konzern-EBITDA lag vor dem Hintergrund der Normalisierung der Lieferketten und des Frachtniveaus mit 4,5 Mrd. EUR erwartungsgemäß deutlich unter dem Vorjahreswert von 19,4 Mrd. EUR. Das Konzern-EBIT sank ebenfalls deutlich auf 2,5 Mrd. EUR (2022: 17,5 Mrd. EUR).
- Nach der abgeschlossenen Übernahme des Terminalgeschäfts von Sociedad Matriz SAAM S.A. am 1. August 2023 wurden die Geschäftsaktivitäten in die Segmente Linienschiffahrt sowie Terminal&Infrastruktur gegliedert.
- Im Segment Linienschiffahrt erhöhte sich die Transportmenge um 0,5 % auf 11,9 Mio. TEU (2022: 11,8 Mio. TEU). Aufgrund des Rückgangs der durchschnittlichen Frachtrate auf 1.500 USD/TEU (2022: 2.863 USD/TEU), fiel das EBITDA des Segments auf 4,4 Mrd. EUR (2022: 19,3 Mrd. EUR) und das EBIT auf 2,5 Mrd. EUR (2022: 17,4 Mrd. EUR).
- Im Segment Terminal&Infrastruktur wurden im Geschäftsjahr 2023 ein EBITDA von 46,0 Mio. EUR (2022: 97,9 Mio. EUR) sowie ein EBIT von 19,0 Mio. EUR (2022: 96,7 Mio. EUR) erzielt.
- Aufgrund der negativen operativen Entwicklung fiel das Ergebnis je Aktie auf 16,70 EUR nach 96,89 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 3,3 Mrd. EUR erneut deutlich positiv (2022: 15,4 Mrd. EUR).
- Die Nettoliquidität sank nach Ausschüttung einer Dividende von 11,1 Mrd. EUR sowie Investitionen in die Flotte und das Terminalportfolio zum 31. Dezember 2023 auf 2,6 Mrd. EUR (31. Dezember 2022: 12,6 Mrd. EUR)
- Für das abgelaufene Geschäftsjahr schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 30. April 2024 die Ausschüttung einer Dividende von 9,25 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 63 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis von 55 % (Vorjahr: 65 %).
- Der Vorstand erwartet für das Geschäftsjahr 2024 ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 1,0 bis 3,0 Mrd. EUR sowie eine Konzern-EBIT von –1,0 bis 1,0 Mrd. EUR. Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

1 INTERVIEW

>> SEITE 4

5 TEAM

>> SEITE 14

2 AUF EINEN BLICK >> SEITE 8

6 FINANZEN >> SEITE 18

3 FLOTTE >> SEITE 10

7 STRATEGIE >> SEITE 20

4 TERMINALS >> SEITE 12



22	MITGLIEDER DES VORSTANDS
24	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
36	ZIELE, WERTE UND STRATEGIE
40	ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
144	KONZERNABSCHLUSS
262	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
263	BESTÄTIGUNGSVERMERK
272	FINANZKALENDER
273	IMPRESSUM



Unseren Online-Bericht finden Sie hier:
<https://hlag-2023.corporate-report.net>



Rolf Habben Jansen, CEO

Michael Kastl, Managing Director Treasury, Finance & Investor Relations, im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG zur Geschäftsentwicklung des Jahres 2023

Michael Kastl: Rolf, wie blickst Du auf das Geschäftsjahr 2023?

Rolf Habben Jansen: Im Großen und Ganzen verlief das Geschäftsjahr im Rahmen unserer Erwartungen: Wir sind zu Beginn mit viel Rückenwind gestartet, indem wir durch langfristige Verträge noch von der außerordentlichen Marktlage in den Vorjahren profitieren konnten. Im Zuge der Aufhebung der Covid-Restriktionen weltweit und einer Abkühlung der Konjunktur war aber bereits absehbar, dass sich die Situation der Lieferketten entspannen wird und es zu einer Normalisierung kommt. Die steigende Zahl an Schiffsauslieferungen im Markt hat zusätzlichen Druck auf die Frachtraten ausgeübt, sodass diese in der zweiten Jahreshälfte in vielen Fahrtgebieten nicht auskömmlich waren. Wir haben deshalb frühzeitig auf der Kostenseite gegengesteuert. Zum Ende des Jahres zeigte sich dann in einigen Fahrtgebieten eine Erholung der Frachtraten – auch aufgrund von Kapazitätsengpässen aufgrund der angespannten Situation im Roten Meer.

Welchen Einfluss hatte dies auf die finanzielle Entwicklung des Unternehmens und wird es erneut eine Dividende geben?

Insbesondere aufgrund eines immer noch sehr guten ersten Halbjahres, haben wir 2023 ein Konzernergebnis von 3 Milliarden Euro erzielt. Das liegt erwartungsgemäß deutlich unter dem Niveau des außergewöhnlich starken Geschäftsjahres 2022 – ist jedoch das drittbeste Ergebnis unserer Unternehmensgeschichte. Davon sollen auch unsere Aktionärinnen und Aktionäre profitieren. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen deshalb der Hauptversammlung gemeinsam eine Dividende von 9,25 Euro je Anteilsschein vor – dies entspricht insgesamt 1,6 Milliarden Euro und ist der dritthöchste Betrag, den wir jemals ausgeschüttet haben.

Welche strategischen Fortschritte konnte Hapag-Lloyd erzielen?

Wir haben im Berichtsjahr erneut gute Fortschritte gemacht und konnten damit unsere Strategy 2023 erfolgreich abschließen: Wir haben die Zufriedenheit unserer Kunden durch Qualitätsverbesserungen nochmals deutlich gesteigert und sind bei der Digitalisierung gut vorangekommen, beispielsweise mit unseren neuen Track & Trace-Geräten, mit denen wir unsere gesamte Containerflotte ausstatten und neue Services anbieten werden. Zugleich haben wir unser Terminalportfolio ausgebaut und diese Aktivitäten in einem zweiten Geschäftsfeld Terminal & Infrastruktur gebündelt, wodurch wir unser Kerngeschäft Containertransporte auch perspektivisch in wichtigen Märkten weiter stärken werden.

„Wir haben im Berichtsjahr erneut gute Fortschritte gemacht und konnten damit unsere Strategy 2023 erfolgreich abschließen.“



CEO Rolf Habben Jansen und Michael Kastl im Gespräch



Michael Kastl, Managing Director Treasury, Finance & Investor Relations

Mittlerweile sind wir an 20 Terminals auf fünf Kontinenten beteiligt. In unseren strategischen Wachstumsmärkten Indien und Afrika haben wir weiter zulegen können. Darüber hinaus haben wir unseren CO₂-Fußabdruck reduziert und damit auch beim Thema Nachhaltigkeit nochmals deutlich an Fahrt aufgenommen, beispielsweise indem wir neue moderne Großcontainerschiffe in Dienst gestellt, unser Flottenoptimierungsprogramm weiter vorangetrieben und Biotreibstoffe gebunkert haben.

Wie stellt sich Hapag-Lloyd auf die angespannte geopolitische Lage und das herausfordernde Marktumfeld im neuen Geschäftsjahr ein?

Wir werden wachsam und agil bleiben, denn die geopolitischen Entwicklungen, wie beispielsweise die aktuelle Situation im Roten Meer, führen erneut zu wachsenden Problemen in den globalen Lieferketten und erfordern flexible Anpassungen unseres Servicenetzwerks. Gleichzeitig erwarten wir, dass das Marktumfeld angesichts der auch in diesem Jahr hohen Zahl an Schiffsauslieferungen weiterhin schwierig bleibt.

Insofern müssen wir unsere Stückkosten weiter senken, um auch künftig profitabel und wettbewerbsfähig zu bleiben – etwa durch Einsparungen auf der Beschaffungsseite und Anpassungen in unserem Servicenetzwerk. Darüber hinaus haben wir unsere Strategy 2030 finalisiert und werden diese nun schrittweise intern wie extern ausrollen und mit unseren Teams umsetzen. Wir werden dabei unseren Fokus auf Qualität und Nachhaltigkeit nochmals deutlich intensivieren. Dabei wird uns auch die jüngst mit Maersk vereinbarte „Gemini Cooperation“ helfen, mit der wir ein flexibles Servicenetzwerk im Seeverkehr mit branchenführender Zuverlässigkeit schaffen werden. Zugleich möchten wir in unserem neuen Geschäftsfeld Terminal & Infrastruktur weiterwachsen und unseren Anteil und das Angebot bei den Hinterlandverkehren deutlich ausbauen. Darüber hinaus gilt es auch, unsere globale Top 5 Marktposition zu stärken und Verbesserungen in puncto Kosteneffizienz und Produktivität zu erzielen.

Das bedeutet zugleich, es wird verstärkt investiert?

Ja, das ist ein entscheidender Teil unserer Strategy 2030. Da sprechen wir insbesondere über Investitionen in Terminals und Infrastruktur sowie in unsere Schiffs- und Containerflotte und entsprechende Dekarbonisierungsmaßnahmen, die uns dabei helfen, bis 2045 klimaneutral zu werden. Wir investieren aber auch gezielt in neue IT-Technologien, eine effizientere Datenverarbeitung und Künstliche Intelligenz ebenso wie in die Kompetenzen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – beispielsweise über unsere Hapag-Lloyd Academy, mit der wir ein neues Lernökosystem schaffen und unseren Mitarbeitenden Zugang zu einer Vielzahl von persönlichen und digitalen Ressourcen bieten. Diese helfen ihnen dabei, sich kontinuierlich weiterzuentwickeln, große Trends im Auge zu behalten und Mehrwert zu schaffen für unsere Kunden wie für Hapag-Lloyd.

„Mit unserer Strategy 2030 werden wir unseren Fokus auf Qualität und Nachhaltigkeit nochmals deutlich intensivieren.“

Hier schließt sich dann auch der Kreis zum Thema Qualität?

Absolut. Wir haben den Anspruch, die unangefochtene Nummer eins für Qualität für unsere Kunden zu sein. Das funktioniert nur, indem wir unsere Kompetenzen kontinuierlich stärken und ein attraktives Arbeitsumfeld schaffen, das auch im internationalen Wettbewerb um die besten Talente überzeugt. Jeden Tag setzen unsere weltweiten Teams alles daran, die Lieferketten unserer Kunden bestmöglich am Laufen zu halten – und mit dieser erstklassigen Mannschaft sind wir sehr zuversichtlich, dass wir auch alle künftigen Herausforderungen gut meistern werden. Die Interessen unserer Aktionäre und Kunden ebenso wie die unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden wir dabei fest im Blick behalten. Ihnen allen gilt mein herzlicher Dank für die intensive Zusammenarbeit und das Vertrauen in unsere Arbeit und in den von uns gesetzten strategischen Kurs.

2 AUF EINEN BLICK

Hapag-Lloyd ist eine führende Containerlinienreederei mit einem weltweiten Liniennetz, das mehr als 600 Häfen auf fünf Kontinenten verbindet. Gleichzeitig bauen wir unser Engagement im Terminalbereich kontinuierlich aus, um unseren Kunden noch schnellere und zuverlässigere Transporte von Hafen zu Hafen und von Tür zu Tür anbieten zu können.

Linienschifffahrt

> 260
Containerschiffe

> 2,9 Mio. TEU
Containerflotte

> 400
Standorte weltweit

> 13.400
Mitarbeiter

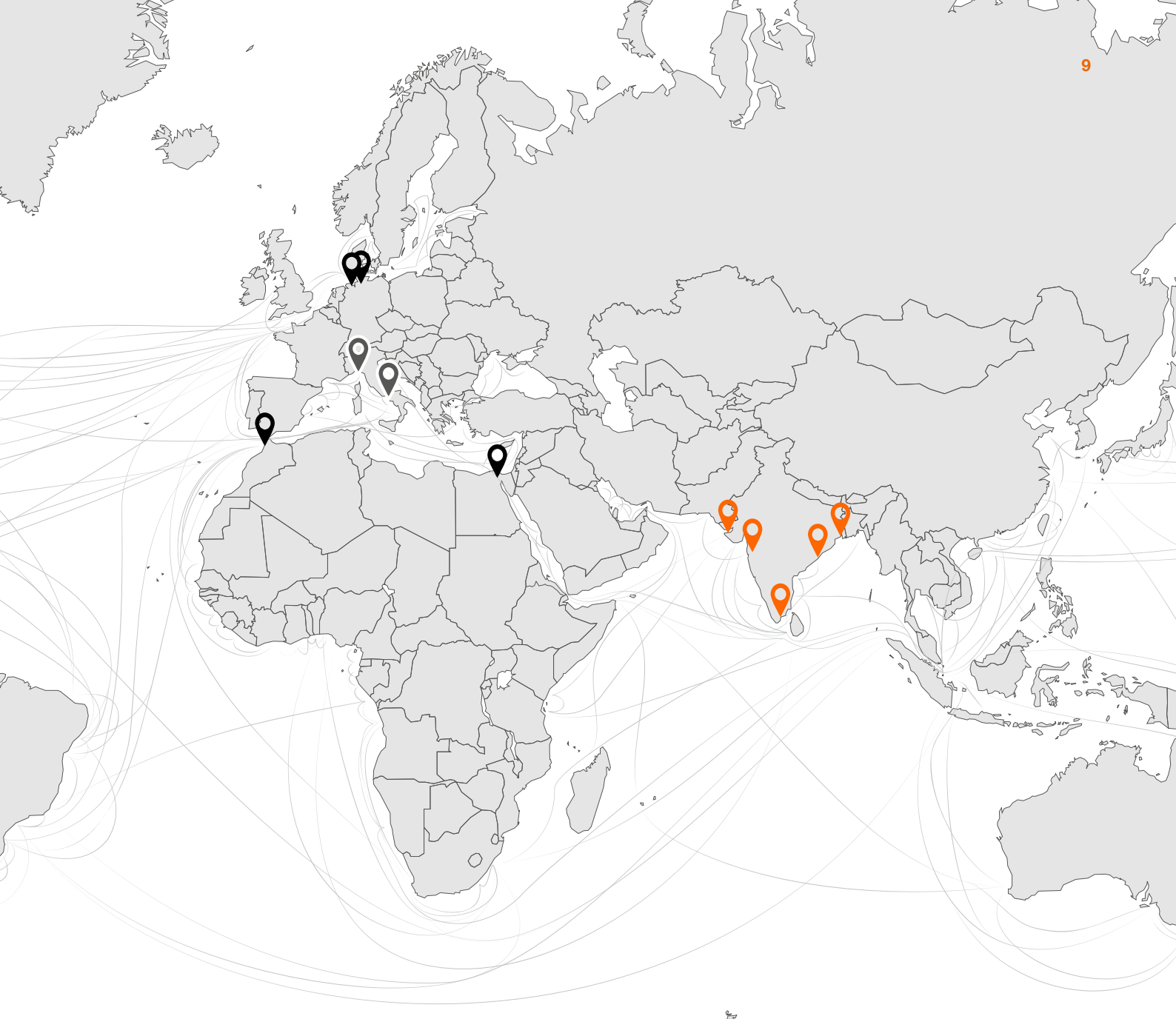
> 110
Liniendienste

Terminals & Infrastruktur





20
Containerterminals

> 2.800
Mitarbeiter

11
Länder



Terminalbeteiligungen

-  SAAM Terminals
-  Spinelli Gruppe
-  J M Baxi
-  Weitere Hapag-Lloyd Beteiligungen



Berlin Express im Hafen von Yantian



3 FLOTTE

Die Hapag-Lloyd Flotte umfasst mehr als 260 Containerschiffe mit einer Kapazität von 2,0 Mio. TEU. Um unsere Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu erhalten und unsere ehrgeizigen Klimaschutzziele zu erreichen, haben wir in den letzten Jahren eine umfangreiche Modernisierung unserer Flotte angestoßen.

Mit der „Berlin Express“ haben wir im Juni 2023 das erste von zwölf neuen Schiffen der „Hamburg Express“-Klasse in Dienst gestellt. Sie ist mit einer Länge von fast 400 Metern und einer Stellplatzkapazität für 23.664 Standardcontainer das größte Frachtschiff, das jemals unter deutscher Flagge gefahren ist. Ihr neuartiger Dual-Fuel-Antrieb ermöglicht erhebliche Einsparungen beim Ausstoß von CO₂ und anderen Schadstoffen. Gleichzeitig modernisieren wir auch unsere bestehende Flotte, indem wir die Stellplatzkapazität erhöhen und den Brennstoffverbrauch senken. Seit 2022 haben wir bereits 82 Schiffe erfolgreich umgebaut. Bis 2028 werden es über 150 sein.



Video „Berlin Express“

Interview mit Bootsmann Erwin Duran, ein Blick hinter die Kulissen unseres neuen Dual-Fuel-Schiffes

Dheeraj Bhatia, Chief Terminal & Infrastructure Officer (CTIO)



„Investitionen in Containerterminals bilden eine perfekte Ergänzung zum Liniengeschäft, da sie die Qualität unseres Netzwerks verbessern und Synergien auf Umsatz- und Kostenseite schaffen.“

Im neuen Geschäftssegment Terminal & Infrastruktur bündelt Hapag-Lloyd seit 2023 seine wachsenden Terminalaktivitäten. Wir sind mittlerweile an 20 Terminals weltweit beteiligt und bieten neben dem reinen Containerumschlag an ausgewählten Standorten auch ergänzende Logistikdienstleistungen an.



Verladung eines Kühlcontainers

Im Berichtsjahr haben wir einen entscheidenden Schritt beim Aufbau unserer Terminalaktivitäten gemacht. Mit den Beteiligungen an der italienischen Spinelli Group und der indischen J M Baxi sowie der Übernahme des Terminalportfolios der lateinamerikanischen SM SAAM Gruppe haben wir uns einen langfristigen Zugang zu wichtigen Häfen in unserem Liniennetz gesichert. Die Investitionen ermöglichen es uns, das Zusammenspiel zwischen

unserer Schiffsflotte und den Terminals zu optimieren, um Verspätungen zu reduzieren und Kosten einzusparen. Gleichzeitig können wir das umfangreiche Logistiknetzwerk unserer Partner im Hinterland nutzen, um unseren Kunden einen nahtlosen Transport von Tür zu Tür anbieten zu können.

Um der zunehmenden Bedeutung des Terminalgeschäfts Rechnung zu tragen, wurde Dheeraj Bhatia zum 1. Januar 2024 als Chief Terminal & Infrastructure Officer (CTIO) zum fünften Vorstandsmitglied der Hapag-Lloyd AG bestellt. Er ist gleichzeitig CEO der neu gegründeten Terminal Holding mit Sitz in Rotterdam, in der die Infrastruktur-beteiligungen der Hapag-Lloyd AG künftig gesteuert werden.



4 TERMINALS



Hapag-Lloyd Schiff vor dem indischen Visakha Container Terminal

5 TEAM

„We Care. We Move. We Deliver.“
Das sind die Unternehmenswerte, die uns Orientierung geben bei all unserem unternehmerischen Handeln. Sie setzen zugleich den Rahmen für die Zusammenarbeit mit unseren mittlerweile mehr als 16.000 weltweiten Kolleginnen und Kollegen.



Als international tätige Linienreederei bewegen wir uns in einem höchst kompetitiven Wettbewerbsumfeld, welches unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sehr viel abverlangt. Gemäß unseren Unternehmenswerten „We Care. We Move. We Deliver.“ stehen wir daher als Unternehmen nicht nur für Qualität gegenüber unseren Kunden ein, sondern auch für ein faires und wertschätzendes Arbeitsumfeld für unser Team. Das Wohlergehen und die Sicherheit unserer Kolleginnen und Kollegen an Land und auf See haben für uns dabei oberste Priorität. Wir haben daher zum Jahresende 2023 entschieden, keine Schiffe mehr durch das Rote Meer zu fahren, solange die Sicherheit unserer Seeleute nicht gewährleistet ist.

Um sich als Qualitätsführer in der Branche zu behaupten, investieren wir kontinuierlich in die Kompetenzen unseres Teams. Mit dem Aufbau der hauseigenen Hapag-Lloyd Academy haben wir im Berichtsjahr den Weg für ein nachhaltiges Lernökosystem geebnet. Unser Ziel ist es, einen Lernweg für jeden Hapag-Lloyd Mitarbeitenden zu schaffen, der auf ihre individuellen Bedürfnisse, ihre Rolle und ihren geschäftlichen Einfluss zugeschnitten ist. Auch die Ankunft unserer neuen LNG-betriebenen Großschiffe hat unsere Teams vor neue Herausforderungen gestellt, weshalb wir unsere Besatzungsmitglieder umfangreich für den sicheren Betrieb der fast 400 Meter langen Schiffe geschult haben.



Bootsmann Erwin Duran Ramos auf der Berlin Express





Wachoffizier Romil Lomoljo am digitalen Routenplanungsmonitor der Berlin Express

6 FINANZEN

TRANSPORTMENGE

11,9 Mio. TEU

2022: 11,8 Mio. TEU

SEITE 65

UMSATZ

17,9 Mrd. EUR

2022: 34,5 Mrd. EUR

SEITE 62

FREE CASHFLOW

3,3 Mrd. EUR

2022: 15,4 Mrd. EUR

SEITE 73

NETTOLIQUIDITÄT

2,6 Mrd. EUR

2022: 12,6 Mrd. EUR

SEITE 72

Mehr zur Ertragslage >>

SEITE 61

EBITDA

4,5 Mrd. EUR

2022: 19,4 Mrd. EUR

SEITE 62

EIGENKAPITAL

18,8 Mrd. EUR

2022: 27,9 Mrd. EUR

SEITE 75



7 STRATEGIE

Im Jahr 2018 haben wir unsere mittelfristige Strategie „Strategy 2023“ vorgestellt. Seitdem haben wir kontinuierlich daran gearbeitet, für unsere Kunden die Nummer eins in Sachen Qualität zu sein. Wir haben bemerkenswerte Fortschritte bei der Kundenzufriedenheit erzielt und unsere Finanzkraft gestärkt. Unsere Position als Global Player haben wir durch organisches Wachstum und gezielte Übernahmen gefestigt und die Dekarbonisierung unserer Flotte vorangetrieben. Mit der neuen „Strategy 2030“ werden wir den eingeschlagenen Kurs im Kern fortsetzen, aufgrund der seit 2018 stark veränderten Marktbedingungen aber auch neue Schwerpunkte setzen und unser Vorgehen insbesondere in den Bereichen anpassen, in denen wir bisher nicht den gewünschten Erfolg erzielen konnten.

STRATEGY 2023



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



NEUE MITTELFRISTSTRATEGIE „STRATEGY 2030“

Mit der Erarbeitung der „Strategy 2030“ haben wir unsere strategischen Ziele weiter geschärft und an die veränderten Marktbedingungen angepasst. Dabei bleiben wir unserem Kerngeschäft, der Linienschifffahrt, weiterhin treu, erweitern und stärken es aber im Rahmen unseres „Pureplay-Plus“-Modells. Durch den Aufbau des neuen Geschäftssegments Terminal & Infrastruktur werden wir in den nächsten Jahren unser Engagement im Terminalbereich und der Hinterlandanbindung weiter ausbauen. In unserem Kerngeschäft wollen wir weiter wachsen und unsere Position als globale Top 5 Linienreederei festigen, insbesondere durch unsere anhaltende Fokussierung auf Qualität. Wir werden den Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns setzen, die Servicequalität verbessern und insbesondere die operative Leistungsqualität steigern, um die unangefochtene „Nummer Eins für Qualität“ zu werden. Dies ermöglicht es uns unseren Kunden noch bequemere und verlässlichere Transportlösungen anbieten zu können und sichert uns gleichzeitig den Zugang zu wichtigen Märkten. Damit wir auch weiterhin zu den profitabelsten und effizientesten Containerlinienreedereien der Welt gehören, setzen wir auf eine strikte Kostenkontrolle, ein starkes Team und eine moderne IT-Infrastruktur. Gleichzeitig werden wir unsere Anstrengungen zur Dekarbonisierung unserer Flotte bis 2045 intensivieren und uns am international anerkannten 1,5 Grad Ziel messen lassen.



A photograph of three members of the Hapag-Lloyd AG Board of Directors standing in a modern office hallway. On the left is Mark Frese, a man with glasses wearing a grey suit. In the center is Donya-Florence Amer, a woman with short brown hair wearing a dark blue suit with a blue top. On the right is Dheeraj Bhatia, a man with a beard wearing a dark blue suit. They are all smiling and looking towards the camera. The background shows a bright, modern office space with large windows and other people working in the distance.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

CFO & CPO
**MARK
FRESE**

CIO & CHRO
**DONYA-FLORENCE
AMER**

CTIO
**DHEERAJ
BHATIA**



CEO
ROLF
HABBEN JANSEN

COO
DR. MAXIMILIAN
ROTHKOPF

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2023 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 rückläufige Nachfrageentwicklung sowie der Aufbau des neu eingerichteten Geschäftsbereichs Terminal & Infrastruktur. 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 2023 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 1. März 2023, 3. Mai 2023, 13. September 2023 und 8. November 2023 statt. Die durchschnittliche Präsenzquote in den Aufsichtsratssitzungen und Sitzungen der Ausschüsse stellte sich wie folgt dar:

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 98,4 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 96,7 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 93,3 %

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2023

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats				Sitzungen des Präsidial- und Personal-ausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanz-ausschusses			
Name	1.3.2023	3.5.2023	13.9.2023	8.11.2023	1.3.2023	13.9.2023	8.11.2023	28.2.2023	10.5.2023	9.8.2023	7.11.2023
Herr Albrecht	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Herr Alnowaiser	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Scheich Al-Thani	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Herr Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Herr Gernandt	○	✓	✓	✓	○	✓	✓	○	✓	✓	✓
Herr Graeser											
Herr Hasbún	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Frau Kröger	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Frau Lehmköster	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Frau Neumann			✓	✓							
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

Aufsichtsratssitzung am 1. März 2023

In seiner Sitzung am 1. März 2023 beschloss der Aufsichtsrat zunächst der Empfehlung des Präsidial- und Personalausschusses zu folgen und das bestehende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder anzupassen. Des Weiteren wurde beschlossen, die bestehenden Vorstandsverträge entsprechend dem neuen Vergütungssystem anzupassen. 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 2022. 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 3. Mai 2023 zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Im Anschluss diskutierte der Aufsichtsrat die aktuelle Geschäftslage.

Aufsichtsratssitzung am 3. Mai 2023

Zu Beginn der Sitzung ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die aktuelle Geschäftslage informieren und erörterte insbesondere die Auswirkungen der einsetzenden Marktnormalisierung im ersten Quartal 2023. Im Anschluss wurde die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2023 unter Berücksichtigung der rückläufigen Nachfrageentwicklung erörtert. Im weiteren Verlauf folgte ein Bericht über die Entwicklung der neuen Unternehmensstrategie. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Vorbereitungen zu der anschließend stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft.

Auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses beschloss der Aufsichtsrat im Umlaufverfahren am 13. Juli 2023, der Hauptversammlung 2024 vorzuschlagen, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 zu wählen.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren genehmigte der Aufsichtsrat am 22. August 2023 den Abschluss von Zeitcharterverträgen für vier Schiffe für die Dauer von ca. acht Jahren.

Aufsichtsratssitzung am 13. September 2023

Zu Beginn der Sitzung beschloss der Aufsichtsrat die Bestellung von Herrn Dheeraj Bhatia zum Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Januar 2024 sowie die Anpassung des Geschäftsverteilungsplans für den Vorstand. Herrn Bhatia wurde in diesem Zusammenhang das neu geschaffene Ressort Terminal & Infrastruktur zugewiesen. Anschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage. Der Vorstand erörterte die Ankündigung der Freien und Hansestadt Hamburg, den Wettbewerber MSC mittelbar an der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft zu beteiligen. Außerdem wurde von einem soliden ersten Halbjahr der Gesellschaft in einem sehr herausfordernden Markt berichtet. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen die Aktualisierung der Ergebnisaussicht für das Geschäftsjahr 2023 sowie die wesentlichen Planannahmen für das Geschäftsjahr 2024. Ferner informierte der Vorstand über die Strategieentwicklung und die Umsetzung der EU-Initiativen. Abschließend berichtete der Chief Compliance Officer der Gesellschaft.

Aufsichtsratssitzung am 8. November 2023

Zu Beginn der Sitzung berichtete der Vorstand vor dem Hintergrund des herausfordernden Marktes zur aktuellen Geschäftslage. Im weiteren Verlauf stand die dritte Hochrechnung für das Geschäftsjahr 2023 sowie das Jahresbudget 2024 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Sitzung. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Jahresbudget 2024 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung 2024 zu. Anschließend wurde der aktuelle Stand der Strategieentwicklung erläutert, gefolgt von einem Bericht der Arbeitsdirektorin. Abschließend wurde das neu geschaffene Geschäftssegment Terminal & Infrastruktur vorgestellt.

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 (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Peter Graeser (ab 16. Februar 2024), Silke Lehmköster (bis 29. November 2023), Sabine Nieswand (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024), Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024), Maya Schwiegershausen-Güth (ab 16. Februar 2024), Uwe Zimmermann (bis 31. Mai 2023).

Prüfungs- und Finanzausschuss: Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Annabell Kröger (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024), Silke Lehmköster (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024), Martina Neumann (ab 16. Februar 2024), Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024), Uwe Zimmermann (bis 31. Mai 2023).

Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz: Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (bis 29. November 2023), Sabine Nieswand (ab 16. Februar 2024), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (bis 29. November 2023, ab 16. Februar 2024).

Nominierungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Turqi Alnowaiser, 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 2023 in drei Sitzungen, und zwar am 1. März 2023, 13. September 2023 und 8. November 2023.

Neben der Befassung mit der Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage, befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 1. März 2023 zusätzlich mit dem Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder.

In seiner Sitzung am 13. September 2023 befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss mit der Vorbereitung der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung und der Bestellung von Herrn Dheeraj Bhatia zum Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. Januar 2024. Des Weiteren wurde die Anpassung des Geschäftsverteilungsplans für den Vorstand besprochen. Herrn Bhatia wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 das neu geschaffene Ressort Terminal & Infrastruktur zugewiesen.

In der Sitzung am 8. November 2023 befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss mit der Vorbereitung der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung.

Der Prüfungs- und Finanzausschuss trat im Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen, und zwar am 28. Februar 2023, 10. Mai 2023, 9. August 2023 und 7. November 2023.

In der Sitzung am 28. Februar 2023 standen die Jahresabschlussthemen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2022 im Mittelpunkt der Beratung (siehe dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2022“ im Geschäftsbericht 2022). 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 2022). Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit der Ausschreibung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2025.

Die zweite Sitzung am 10. Mai 2023 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht des ersten Quartals und der Vorschau auf das zweite Quartal. Das interne Kontrollsystem (IKS) wurde ebenso erörtert wie die strategischen Risiken, der Fortschritt bei der Ausschreibung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2025 sowie ein Überblick über aktuelle Akquisitionsprojekte.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren hat der Prüfungs- und Finanzausschuss am 12. Juni 2023 dem Aufsichtsrat nach seiner eigenen eingehenden Analyse zwei Kandidaten als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 empfohlen.

In der Sitzung am 9. August 2023 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 den Sicherungsgeschäften im Konzern, den strategischen Projekten und dem Bericht der Konzernrevision. Des Weiteren wurde die überarbeitete Konzernrichtlinie über Nichtprüfungsleistungen genehmigt.

In seiner vierten Sitzung am 7. November 2023 stand das vorgelegte Jahresbudget 2024 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 Nominierungs- sowie der Vermittlungsausschuss hielten im Geschäftsjahr 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

Frau Martina Neumann wurde mit Wirkung zum 11. Juli 2023 für die Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat gerichtlich bestellt, da Herr Uwe Zimmermann das Unternehmen aus Altersgründen am 31. Mai 2023 verlassen hatte.

Mit Wirkung zum 29. November 2023 wurden Herr Felix Albrecht, Frau Annabell Kröger, Frau Silke Lehmköster, Frau Martina Neumann, Frau Sabine Nieswand, Herr Klaus Schroeter und Frau Maya Schwiegershausen-Güth von den Arbeitnehmern erneut und Herr Peter Graeser erstmals in den Aufsichtsrat gewählt. Das Amt von Frau Svea Stawars als Aufsichtsratsmitglied endete mit Wirkung zum 29. November 2023.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. September 2023 wurde Herr Dheeraj Bhatia mit Wirkung zum 1. Januar 2024 zum Vorstandsmitglied bestellt.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2023 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildeten zu Beginn des Geschäftsjahres die noch bis zur Entsprechenserklärung im März 2023 für die Gesellschaft geltenden 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 und schließlich die ab März 2023 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des DCGK in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022). 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 2023 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> zugänglich ist. 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 2023 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2023

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 2023 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 3. Mai 2023 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 12. März 2024 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 Risiko-früherkennungssystems 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 13. März 2024 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. März 2024 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 13. März 2024 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 9,25 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 11.319,8 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 13. März 2024 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 2023 (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 13. März 2024 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 12. März 2024 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 13. März 2024 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 2023

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2023 (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 2023 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. März 2024 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 13. März 2024.

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 13. März 2024 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 13. März 2024

Für den Aufsichtsrat



Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

ZIELE, WERTE UND STRATEGIE

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

Werte

Hapag-Lloyd ist ein weltweit agierendes Unternehmen mit 16.300 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 lauteten:



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

Profitables Wachstum über den gesamten Wirtschaftszyklus ist eins der Kernziele der Strategy 2023. Seit 2018 konnten wir unsere Profitabilität und finanzielle Solidität signifikant verbessern. Diese positive Entwicklung war zunächst auf erfolgreiche Kostensenkungsmaßnahmen und die Realisierung von Synergien aus dem Unternehmenszusammenschluss mit UASC zurückzuführen. In den letzten drei Geschäftsjahren führten dann stark gestiegene Frachtraten aufgrund der Verknappung von Transportkapazität dazu, dass die Branche insgesamt außerordentliche Profite erzielte. Infolge der gestiegenen Profitabilität haben wir im Zeitraum 2018 bis 2023 mehr als 18 Mrd. EUR Dividende an unsere Aktionäre ausgeschüttet. Gleichzeitig haben wir unsere Nettoverschuldung von 5,5 Mrd. EUR zum Ende 2018 vollständig abgebaut und verfügten zum Jahresende 2023 über eine Nettoliquidität von 2,6 Mrd. EUR. Diese positive Entwicklung spiegelt sich auch in einer deutlich gestiegenen Bonitätseinstufung von Hapag-Lloyd wider. Zum Jahresende bewerteten die internationalen Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's die Bonität von Hapag-Lloyd mit BB+ bzw. Ba2 (2018: B+ bzw. B2).

Strategische Finanzziele

Kategorie	Ziel	Zielerreichung 2023
Profitabilität	ROIC > WACC	15,6 % ROIC > 9,4 % WACC
Verschuldung	≤ 3x Nettoverschuldung / EBITDA	Nettoliquidität: 2,6 Mrd. EUR
Liquidität	~ 1,1 Mrd. USD	5,8 Mrd. EUR.
Eigenkapitalquote	> 45 %	65 %
Dividendenpolitik	≥ 30 % des Konzernergebnisses	55 % des 2023 Konzernergebnisses ¹

¹ Vorschlag an die Hauptversammlung 2024

Global Player

Durch Investitionen in unsere Schiffs- und Containerflotte sowie die Übernahme regionaler Wettbewerber haben wir unsere Position als Global Player mit einem weltweiten Marktanteil von rund 10 % weiter gefestigt (exklusive Intra-Asien). Die Kapazität unserer Schiffsflotte ist seit Anfang 2018 um 25 % gestiegen. Wir haben insbesondere in den stark wachsenden Märkten Afrika und Indien aber auch in attraktiven Nischenmärkten, wie dem Geschäft mit Kühlcontainern, unser Engagement kontinuierlich ausgebaut und Marktanteile hinzugewonnen. Zusätzlich haben wir durch Übernahmen und Beteiligungen ein globales Containerterminal Portfolio aufgebaut, welches mittlerweile 20 Terminals umfasst und das zweite Geschäftssegment von Hapag-Lloyd bildet.

Nummer eins für Qualität

Unser Anspruch ist nicht weniger als die Nummer eins für Qualität in unserer Branche zu sein, indem wir stets eine hohe Dienstleistungsqualität aufweisen und unseren Kunden Mehrwert bieten durch innovative Lösungen bei der Buchung, Überwachung und Abwicklung der Transporte. Unserer Dienstleistungsqualität messen wir anhand der von uns formulierten Qualitätsversprechen.

Diese beinhalten unter anderem eine zeitnahe und akkurate Buchungsdokumentation, eine hohe Fahrplantage im Branchenvergleich, die ständige Erreichbarkeit des Kundenservice sowie eine schnelle Bearbeitung von Anfragen und Reklamationen. Der Erfolg unserer Fokussierung auf Qualität zeigt sich in einer deutlich gestiegenen Kundenzufriedenheit, die wir regelmäßig über den Net Promoter Score (NPS) messen. Dieser lag zum Jahresende 2023 bei 58 auf einem sehr guten Niveau. Während wir seit der Implementierung der Strategy 2023 in vielen Bereichen große Qualitätsverbesserungen erzielt haben, sehen wir uns insbesondere bei der Fahrplantage und dem Ausbau unseres Hinterlandgeschäfts noch nicht am Ziel, weshalb wir unsere Anstrengungen hier weiter verstärken, indem wir unser Netzwerk optimieren, dezidierte Teams für den Hinterlandtransport aufbauen und unsere Partnerschaften zu See und zu Land neu aufstellen.

Nachhaltig handeln

Im Mittelpunkt unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten steht die Dekarbonisierung unserer Schiffe. 2023 haben wir die Treibhausgasemissionen unserer Flotte um mehr als 800.000 Tonnen gegenüber dem Vorjahr reduziert, unter anderem durch operative Effizienzmaßnahmen, technische Umrüstungen an Schiffen der Bestandsflotte und Investitionen in neue Schiffe. Um unser Ziel von Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2045 zu erreichen, setzen wir zudem verstärkt auf alternative Antriebstechnologien und emissionsarme Brennstoffe. So können unsere Kunden durch den Einsatz von Biobrennstoffen seit 2023 einen emissionsarmen Transport buchen. Darüber hinaus haben wir unser gesellschaftliches Engagement durch zahlreiche Initiativen wie Hapag-Lloyd Cares ausgeweitet und Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität umgesetzt, indem wir zum Beispiel alle unsere Schiffe mit Ballastwasseraufbereitungssystemen ausgestattet haben.

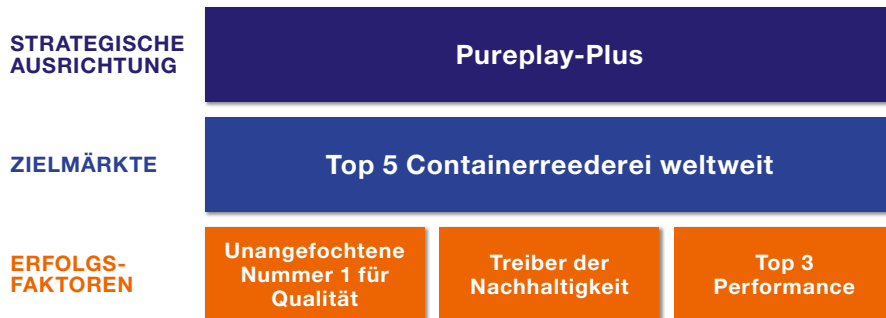
Strategische nichtfinanzielle Ziele

Kategorie	Ziel	Zielerreichung in 2023
Kundenzufriedenheit	Bester Net Promoter Score (NPS) im Branchenvergleich	★★★★
Fahrplantage	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)	★★★★

Neue Mittelfriststrategie „Strategy 2030“

Mit der Erarbeitung der „Strategy 2030“ haben wir unsere strategischen Ziele weiter geschärft und an die veränderten Marktbedingungen angepasst. Dabei bleiben wir unserem Kerngeschäft, der Linienschifffahrt, weiterhin treu, erweitern und stärken es aber im Rahmen unseres „Pureplay-Plus“-Modells. Durch den Aufbau des neuen Geschäftssegments Terminal&Infrastruktur werden wir in den nächsten Jahren unser Engagement im Terminalbereich und der Hinterlandanbindung weiter ausbauen. In unserem Kerngeschäft wollen wir weiter wachsen und unsere Position als globale Top 5 Linienreederei festigen, insbesondere durch unsere anhaltende Fokussierung auf Qualität. Wir werden den Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns setzen, die Servicequalität verbessern und insbesondere die operative Leistungsqualität steigern, um die unangefochtene „Nummer Eins für Qualität“ zu werden. Dies ermöglicht es uns unseren Kunden noch bequemere und verlässlichere Transportlösungen anbieten zu können und sichert uns gleichzeitig den Zugang zu wichtigen Märkten. Damit wir auch weiterhin zu den profitabelsten und effizientesten Containerlinienreedereien der Welt gehören, setzen wir auf eine strikte Kostenkontrolle, ein starkes Team und eine moderne IT-Infrastruktur. Gleichzeitig werden wir unsere Anstrengungen zur Dekarbonisierung unserer Flotte bis 2045 intensivieren und uns am international anerkannten 1,5-Grad-Ziel messen lassen.

Kernbereiche der Strategie 2030



Zusammen- gefasster Lagebericht



42 GRUNDLAGEN DES KONZERNS

- 42 Geschäftstätigkeit
- 44 Konzernstruktur
- 44 Geschäfts- und Wettbewerbsumfeld
- 48 Konzernsteuerung
- 49 Grundlagen und Leistungsindikatoren
- 55 Forschung und Entwicklung
- 56 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 56 Aktionärsstruktur und Dividende

58 WIRTSCHAFTSBERICHT

- 58 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 59 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 61 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 61 Ertragslage des Konzerns
- 69 Finanzlage des Konzerns
- 75 Vermögenslage des Konzerns
- 78 Zielerreichungsgrad der Prognose
- 78 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

79 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- 79 Prognosebericht
- 82 Risiko- und Chancenbericht

101 ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

- 101 Grundlagen der Corporate Governance und Unternehmensstruktur
- 102 Angaben zur Unternehmensführung und Corporate Governance

127 SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

- 127 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
- 133 Nichtfinanzielle Konzernklärung gemäß CSR-Richtlinie Umsetzungsgesetz

134 ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG

- 134 Allgemeine Grundlagen / Vorbemerkungen
- 135 Wirtschaftsbericht
- 142 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
- 143 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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.

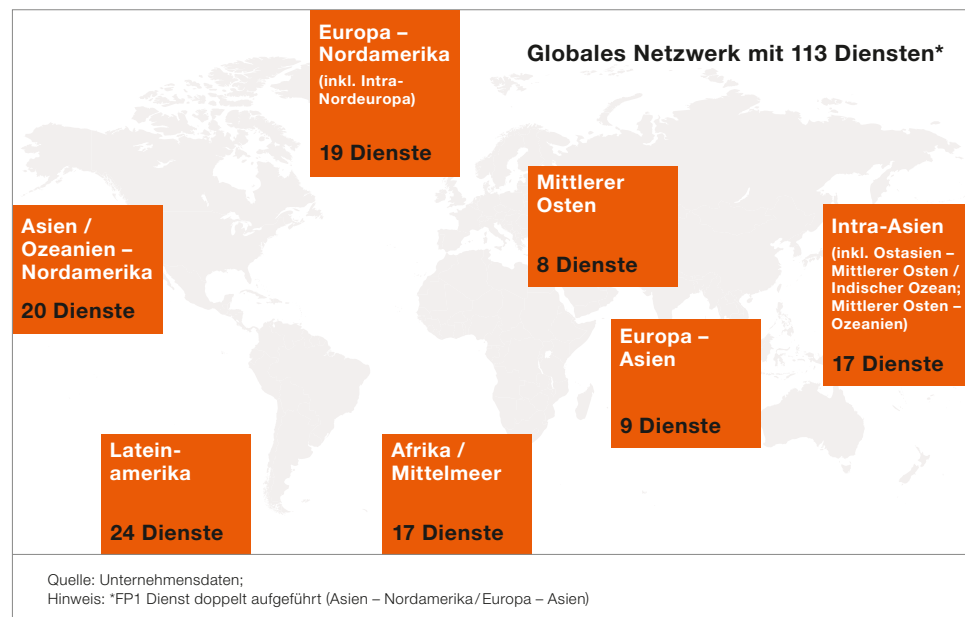
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie den dazugehörigen Hinterlandtransport von Tür zu Tür. Im Rahmen der Strategy 2023 hat Hapag-Lloyd zudem das Engagement im Terminalbereich kontinuierlich ausgebaut. Seit dem Erwerb der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie des zugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM Terminals) im August 2023 sind die Geschäftsaktivitäten in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

Segment Linienschifffahrt

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 31. Dezember 2023 aus 266 Containerschiffen (31. Dezember 2022: 251) mit einer Transportkapazität von 2,0 Mio. TEU (31. Dezember 2022: 1,8 Mio. TEU). Das Segment ist mit 403 Vertriebsstellen in 140 Ländern vertreten (31. Dezember 2022: 400 Vertriebsstellen in 135 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 113 Diensten (31. Dezember 2022: 119 Dienste) weltweit. Im Geschäftsjahr 2023 betreute der Geschäftsbereich global rd. 30.900 Kunden (2022: rd. 33.800).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Segment Terminal & Infrastruktur

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika. Darüber hinaus hält Hapag-Lloyd Beteiligungen an Terminals in Lateinamerika, Europa, Nordafrika und Indien. Neben den Terminalaktivitäten werden an einigen Standorten ergänzende Logistikdienstleistungen angeboten.

Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen



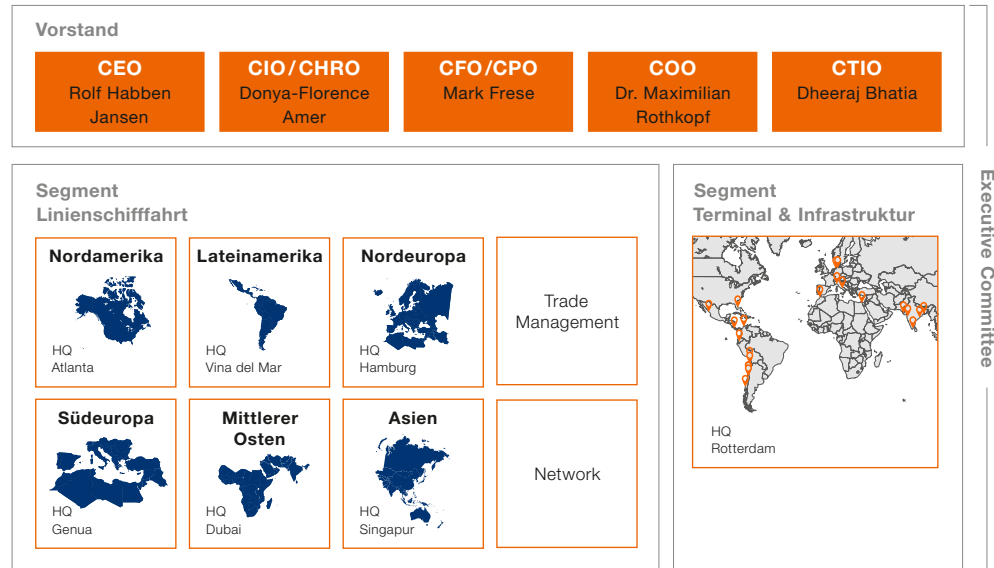
Funktionale Währung des Konzerns

Der Hapag-Lloyd Konzern ist in einem internationalen Geschäftsumfeld tätig. 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 und die entsprechende Finanzierung der Investitionen.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Konzerns ist der US-Dollar. Die Berichterstattung des 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

Die Hapag-Lloyd AG ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und gleichzeitig die größte operative Einzelgesellschaft des Konzerns. Operativ stellt sich die Konzernstruktur seit dem 1. Januar 2024 wie folgt dar:



Alle sechs Regionen des Segments Linienschifffahrt 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.

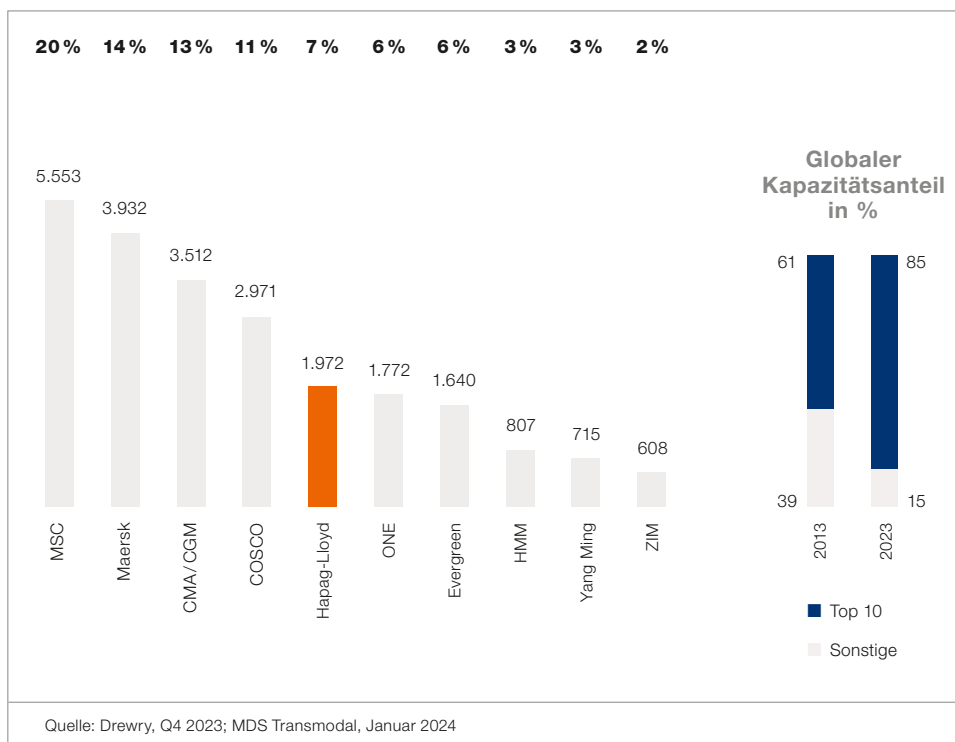
Die Terminalaktivitäten des Konzerns werden seit dem dritten Quartal 2023 im neuen Geschäftssegment Terminal & Infrastruktur zusammengefasst und über die Hapag-Lloyd Terminal Holding mit Sitz in Rotterdam gesteuert. Seit dem 1. Januar 2024 ist Dheeraj Bhatia als Mitglied des Hapag-Lloyd AG Vorstands verantwortlich für das Segment.

GESCHÄFTS- UND WETTBEWERBSUMFELD

Segment Linienschifffahrt

Die Linienschifffahrtsbranche wird im Wesentlichen durch zehn große Containerlinienreedereien geprägt, die weltweit tätig sind und zusammen einen Marktanteil von ca. 85 % der Gesamtkapazität auf sich vereinen (31. Dezember 2023: ca. 85 %). Daneben gibt es eine Vielzahl mittelgroßer und kleiner Wettbewerber, die sich primär auf intrakontinentale Verbindungen spezialisiert haben.

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2023



Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit ONE, HMM und Yang Ming die „THE Alliance“. Zum 31. Dezember 2023 deckte die „THE Alliance“ mit 254 Containerschiffen und 25 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. Dezember 2022: 258 Containerschiffe und 30 Dienste). Daneben existieren noch zwei weitere global agierende Allianzen, die „2M Alliance“ bestehend aus den beiden Marktführern MSC und Maersk sowie die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, COSCO, inklusive des Tochterunternehmens OOIL, und Evergreen. Am 17. Januar 2024 haben Hapag-Lloyd und Maersk bekannt gegeben, dass sie eine Vereinbarung für eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit mit dem Namen „Gemini Cooperation“ getroffen haben, die im Februar 2025 starten soll und sich auf die großen Ost-West-Fahrtgebiete zwischen Fernost, Nordamerika und Europa beschränkt. Im Zuge der neuen Kooperation wird Hapag-Lloyd „THE Alliance“ im Januar 2025 verlassen. Bereits im Januar 2023 hatten Maersk and MSC bekanntgegeben, dass die „2M Alliance“ im Januar 2025 beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	37	26	46
Ocean Alliance	35	36	19
THE Alliance	24	28	27
Sonstige	4	10	9

Quelle: Alphaliner, Dezember 2023

Segment Terminal & Infrastruktur

In den letzten Jahren haben viele Containerlinienreedereien verstärkt in Logistikunternehmen und den Ausbau ihres Terminalportfolios investiert. Über ihre weltweit agierenden Terminalgesellschaften, wie beispielsweise China COSCO Shipping, APM Terminals (Maersk) oder TIL (MSC), zählen die größten Containerlinienreedereien daher auch gleichzeitig zu den größten Betreibern von Containerterminals. Daneben gibt es ein paar wenige große, weltweit agierende Terminalbetreiber wie PSA International, Hutchinson Ports oder DP World sowie eine Vielzahl von kleineren privaten und staatlichen Anbietern, die meist nur in einem Land oder auf einem Kontinent tätig sind.

Die Nachfrage nach Containertransporten ist stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft und dem Welthandel abhängig sowie dem Im- und Export-Markt des jeweiligen Einzugsgebiets. Die Wettbewerbsposition der einzelnen Terminals wird zusätzlich durch eine Reihe von lokalen Faktoren beeinflusst, wie beispielsweise die Anzahl der Wettbewerber im Einzugsgebiet, der Tiefe des Hafenbeckens und der Zufahrt, der Distanz zu den Hauptabnehmern der Güter und der Qualität der Hinterlandanbindung über Bahn, Straße oder Binnenschiffe.

Regulatorische Rahmenbedingungen

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von internationalen und länderspezifischen regulatorischen und rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig.

Segment Linienschifffahrt

Für die Linienschifffahrt 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 umweltspezifischen Vorschriften, insbesondere zum Schutz der Meere und der Reduzierung von Luftverschmutzung. So gelten seit 2020 beispielsweise verschärfte Grenzwerte für den Ausstoß

von Schwefeldioxid weltweit (IMO 2020), welche entweder die Nutzung von schwefelarmen Brennstoffen oder Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche erfordern. 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 CO₂-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, sog. „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 CO₂ 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 CO₂-Emissionen in den EU-Emissionshandel einbezogen, ab 2025 dann 70 % und ab 2026 100 % sowie zusätzlich die CH₄- und N₂O-Emissionen. 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.

Segment Terminal & Infrastruktur

Die maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen und Regularien für Containerterminals sind häufig nationalen oder sogar lokalen Ursprungs. Eine wichtige Ausnahme hiervon ist der auch für die internationale Schifffahrt geltende ISPS (International Ship and Port Facility Security) Code, der die Maßnahmen zur Organisation einer sicheren maritimen Transportkette regelt.

In den einzelnen Ländern, in denen sich die Terminals befinden, gibt es rechtliche Rahmenbedingungen, die die Branche regulieren, Investitionen fördern und die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors sicherstellen sollen. Ein wichtiger Aspekt ist hier das Konzessionsystem für private Betreiber, das es in vielen Ländern gibt. Die Terminals werden dabei nach dem sog. Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem der Hafen, die Hafenverwaltung oder der Staat Eigentümerin der Hafenflächen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Terminalbetreiber sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Hafen- und staatliche Behörden kontrollieren die Konzessionäre, vor allem in Fragen des freien Wettbewerbs und dem diskriminierungsfreien Zugang der Reedereien zu den Terminals.

Weitere wichtige rechtliche Bestimmungen betreffen die Arbeitssicherheit sowie den Umwelt- und Klimaschutz.

KONZERNSTEUERUNG

Steuerungsgrößen

Die finanziellen Steuerungsgrößen des Konzerns sowie für beide Geschäftssegmente sind das EBITDA und 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 operativen Aufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen vermindert.

Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind die Transportmenge, Frachtrate und Transportaufwendungen im Segment Linienschifffahrt sowie Umschlagsmenge und Terminalaufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur. Zudem ist der Wechselkurs zwischen dem US-Dollar und dem Euro ein relevanter Einflussfaktor, da ein Großteil der Zahlungsvorgänge in US-Dollar fakturiert wird (funktionale Währung des Konzerns), die Konzernberichterstattung jedoch in Euro erfolgt.

Die nachfolgenden Erläuterungen der Steuerungssysteme beziehen sich auf das Segment Linienschifffahrt. Ein einheitliches Steuerungssystem für das Segment Terminal & Infrastruktur befindet sich im Aufbau.

Die Steuerung der Frachtraten im Segment Linienschifffahrt 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. Die Transportmenge ist sowohl von der Wettbewerbssituation in der Linienschifffahrt als auch von der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und der daraus resultierenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen abhängig.

Ein wesentlicher Hebel der bedeutsamen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dieses 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 in der Linienschifffahrt 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 2023 lagen jedoch keine derartigen Sicherungsgeschäfte vor.

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Die bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern und die Segmente sind das EBITDA und das EBIT. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2023 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns und Ertragslage in den Segmenten“ dargestellt.

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 damit im Zusammenhang stehender Steuern, mit dem durchschnittlichen investierten Kapital in der Berichtsperiode (Invested Capital). Das investierte Kapital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente sowie zinstragende Vermögenswerte abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Das durchschnittliche investierte Kapital wird berechnet als Mittelwert aus dem investierten Kapital zum Beginn und Ende der Berichtsperiode. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrts- und Terminalunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2023	2022	2023	2022
Langfristige Vermögenswerte ¹	18.777,0	16.894,7	20.798,0	18.034,8
Vorräte	454,3	440,0	503,2	469,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.657,0	2.895,0	1.835,4	3.090,4
Übrige kurzfristige Vermögenswerte ¹	468,8	433,8	519,2	463,0
Summe Vermögenswerte	21.357,1	20.663,4	23.655,8	22.057,9
Rückstellungen	1.447,2	1.268,5	1.603,0	1.354,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.487,4	2.615,7	2.755,2	2.792,2
Sonstige Schulden	1.280,2	1.455,2	1.417,7	1.553,2
Summe Schulden	5.214,9	5.339,4	5.775,9	5.699,6
Investiertes Kapital				
zum Ende der Berichtsperiode	16.142,3	15.324,0	17.880,0	16.358,4
am Anfang der Berichtsperiode	15.324,0	13.935,8	16.358,4	15.772,5
Durchschnittlich investiertes Kapital	15.733,1	14.629,9	17.119,2	16.065,5
EBIT	2.531,7	17.524,5	2.738,0	18.467,3
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) ²	58,7	102,0	63,5	107,5
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	2.473,0	17.422,6	2.674,5	18.359,7
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			15,6	114,3

¹ Ohne zinstragende Vermögenswerte² Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

Ab dem ersten Quartal 2023 werden im NOPAT lediglich die mit dem EBIT in Zusammenhang stehenden Steuern abgezogen (vorher: alle Ertragsteuern). Ferner wird das konzernweit durchschnittlich investierte Kapital verwendet (vorher: investiertes Kapital zum Bilanzstichtag). Die Änderungen sollen zu einer größeren Konsistenz der dem ROIC zugrunde liegenden Parameter führen.

Für das Geschäftsjahr 2023 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 15,6 % nach 114,3 % im Jahr 2022. Durch den immer noch überdurchschnittlich hohen NOPAT liegt die Kapitalverzinsung im Jahr 2023 erneut deutlich über den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt zum Bilanzstichtag 9,4 % (31. Dezember 2022: 9,1 %) ¹. Ursächlich für den Anstieg der gewichteten Kapitalkosten war eine gestiegene durchschnittliche Eigenkapitalquote der Vergleichsunternehmen in der Linienschifffahrt.

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 Linienreederei und Terminalbetreiber ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen

¹ Der Kapitalkostensatz entspricht den geschätzten durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten der Branche Linienschifffahrt.

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 2023 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 266 Containerschiffen (31. Dezember 2022: 251). 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 2023 1.972 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. Dezember 2022 (1.797 TTEU) um 9,7 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2023 61 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2022: 62 %). Im Geschäftsjahr 2023 wurden sieben Neubauten (vier Schiffe im Eigentum und drei als Langfristcharter) mit einer Gesamtkapazität von 125 TTEU in Dienst gestellt, darunter mit der Berlin Express das erste 23.664 TEU Schiff mit einem Hochdruck-Dual-Fuel-Motor, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann. Insgesamt setzte Hapag-Lloyd per 31. Dezember 2023 vier Schiffe mit Hochdruck-Dual-Fuel-Motor ein.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 31. Dezember 2023 neun Neubauten der Größe 23.664 TEU und zwei Neubauten von je 13.288 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt 240 TTEU. Die Auslieferungen der Schiffe sind in den Jahren 2024 und 2025 geplant. Neben den im Eigentum befindlichen Neubauten wird Hapag-Lloyd zudem noch ein Schiff mit einer Größe von 13.288 TEU als langfristig gechartertes Schiff seiner Flotte im Jahr 2024 hinzufügen.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 31. Dezember 2023 (kapazitätsgewichtet) 11,2 Jahre (31. Dezember 2022: 11,2 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,9 Jahren (31. Dezember 2022: 10,8 Jahre). Mit 7,4 TTEU (31. Dezember 2022: 7,2 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 10 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,7 TTEU (31. Dezember 2022: 6,5 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 63 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,5 TTEU (31. Dezember 2022: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2023 über 1,7 Mio. (31. Dezember 2022: 1,8 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,0 Mio. TEU (31. Dezember 2022: 3,0 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 31. Dezember 2023 60 % (31. Dezember 2022: rd. 58 %). Im Geschäftsjahr 2023 wurden Containerneubau-Aufträge für 28.300 Kühlcontainer mit einer Kapazität von 55.850 TEU, 7.400 Special Purpose Container mit einer Kapazität von 13.750 TEU und 107.300 General Purpose Container mit einer Kapazität von 202.300 TEU vergeben.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2023 113 Dienste (31. Dezember 2022: 119 Dienste).

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020
Anzahl der Schiffe	266	251	253	237
davon				
Eigene Schiffe ¹	123	121	113	112
Gecharterte Schiffe	143	130	140	125
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.972	1.797	1.769	1.719
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.975	2.972	3.058	2.704
Anzahl Dienste	113	119	126	122

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung einer Containerschiffsflotte ist der Bunkerverbrauch der Schiffe. Im Geschäftsjahr 2023 betrug der Bunkerverbrauch der Hapag-Lloyd Flotte insgesamt 4,0 Mio. Tonnen und lag damit 4,1 % unter Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 4,1 Mio. Tonnen). Der Bunkerverbrauch sank trotz leicht höherer Transportmengen aufgrund der Auflösung der Staus vor den Häfen sowie geringerer Fahrtgeschwindigkeiten der Schiffe. Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch von 0,35 Tonnen pro TEU im Jahr 2022 um 4,6 % auf 0,33 Tonnen im Jahr 2023. Verglichen mit dem Referenzjahr 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU um 63 % gesenkt werden. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) lag mit 2,12 t/Slot um 10 % unter dem Vorjahreswert von 2,35 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 87 % im Jahr 2022 auf 81 % im Geschäftsjahr 2023. Der Einsatz von Biobrennstoff hat sich im Jahr 2023 um 80 % erhöht von 0,1 Mio. Tonnen im Jahr 2022 auf 0,2 Mio. Tonnen.

Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

Tonnen (t)	2023	2022
MFO (High Sulphur)	752.437	527.611
MDO, MFO (Low Sulphur) ¹	3.196.549	3.607.570
LNG	22.769	4.582
Gesamter Bunkerverbrauch	3.971.754	4.139.762

¹ Inklusive Biobrennstoff

Die seit Anfang 2023 weltweit geltenden Energieeffizienzvorschriften für Schiffe, der Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) und Carbon Intensity Indicator (CII) sind ebenfalls weitere wichtige Kriterien zur Beurteilung der Effizienz der eingesetzten Schiffsflotte. Hapag-Lloyd hat deshalb 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, sog. „Slow Steaming“, ist ebenfalls eine Option, um die steigenden Energieeffizienzvorschriften erfüllen zu können. Seit dem Beginn des Optimierungsprogramms wurden auf 82 Schiffen bauliche und technische Verbesserung vorgenommen.

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	2023	2022
Transpazifik		
Asien – Nordamerika	18.654	21.756
Nordamerika – Asien	5.421	5.689
Europa – Fernost		
Asien – Europa	16.349	16.369
Europa – Asien	5.298	5.516
Atlantik		
Europa – Nordamerika	3.036	3.333
Nordamerika – Europa	1.379	1.487

Quelle: Accenture Cargo, Dezember 2023. 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 90,4 % (Vorjahreszeitraum: 93,1 %).

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	3,6	2,9
Europa – Fernost	4,7	3,2
Atlantik	6,1	4,5

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: Accenture Cargo, Dezember 2023; Hapag-Lloyd 2023

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 2023 4,1-mal (Vorjahreszeitraum: 3,9-mal) umgeschlagen. Der Grund für die Verbesserung zum Vorjahreszeitraum lag im Rückgang der Umlaufzeiten aufgrund von zurückgehenden Engpässen in den Lieferketten.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt 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 2023 Transportaufträge für rd. 30.900 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 33.800 Kunden) durchgeführt.

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

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2023

Produktgruppe	Anteil 2023 in %	Anteil 2022 in %
Plastik & Gummi	12	13
Maschinen	10	10
Lebensmittel und Getränke	10	10
Landwirtschaftliche Produkte	9	9
Chemikalien	8	8
Metalle und Mineralien	8	8
Textilien	7	7
Automobilteile	6	6
Papier und Forstprodukte	6	7
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	5	6
Sonstige Produkte	13	12
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.

Die Kunden im Segment Terminal & Infrastruktur sind hauptsächlich die weltweit operierenden Containerreedereien sowie große Im- und Exporteure. Das Hapag-Lloyd Linienschiffahrtssegment zählt daher zu den größten Kunden des Segments Terminal & Infrastruktur.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Entwicklungsaktivitäten bei Hapag-Lloyd konzentrieren sich auf das Segment Linienschifffahrt und 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.

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, Danzig und seit Ende 2023 auch in Chennai 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. Per 31. Dezember 2023 waren rd. 1 Mio. der rd. 1,5 Standardcontainer mit Trackinggeräten ausgestattet. Die Trackinggeräte sind in der Lage, 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.

Im Segment Terminal & Infrastruktur gab es im Berichtsjahr keine wesentlichen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 16.295 Mitarbeitende (31. Dezember 2022: 14.248 Mitarbeitende). Davon entfielen auf das Segment Linienschifffahrt 13.426 Mitarbeitende, wovon 12.121 Mitarbeitende im Landbereich (31. Dezember 2022: 12.180) und 1.305 Mitarbeitende im Seebereich (31. Dezember 2022: 1.802) tätig waren. Die Reduzierung der Mitarbeitenden im Seebereich resultierte aus der Übergabe des Betriebs einiger Schiffe und ihrer Besatzung an ein externes Schiffsmanagement. Das neue Segment Terminal & Infrastruktur beschäftigte 2.869 Mitarbeitende (31. Dezember 2022: 266).

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2021
Linienschifffahrt	13.426	13.982	14.106
davon Seepersonal	1.305	1.802	1.964
Terminal & Infrastruktur	2.869	266	n.a.
Gesamt	16.295	14.248	14.106

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich im Segment Linienschifffahrt. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote im Landbereich liegt in der Regel zwischen 80 und 90 % (2023: 83 %). Per 31. Dezember 2023 beschäftigte Hapag-Lloyd im Linienschifffahrtssegment insgesamt 231 Auszubildende (31. Dezember 2022: 228), davon 134 Auszubildende an Land sowie 97 auf See (31. Dezember 2022: 130 an Land und 98 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 2023 war die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG unverändert zum 31. Dezember 2022:

in %	31.12.2023
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 Konzernergebnisses auszuschütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Für das Geschäftsjahr 2023 schlagen der Vorstand und der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 9,25 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 63,00 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis von rd. 55 % (Vorjahr: rd. 65 %).

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Entwicklung des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und Terminaldienstleistungen von großer Bedeutung.

Trotz der vielfältigen Belastungen und Unsicherheiten durch geopolitische Krisen und hoher Inflation verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2023 eine robuste Entwicklung. Das Wachstum von 3,1 % gegenüber dem Vorjahr wurde vom Dienstleistungssektor getragen, der von Nachholeffekten nach der Aufhebung der COVID-19-Beschränkungen profitierte, während sich das produzierende Gewerbe schwach entwickelte (IWF World Economic Outlook, Oktober 2023 und Januar 2024). Die Störungen der Lieferketten lösten sich auf, während sich der durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine bedingte Anstieg der Energie- und Lebensmittelpreise umkehrte. Dennoch verbleibt die Inflation in vielen Regionen der Welt auf einem erhöhten Niveau. Die meisten Zentralbanken haben daher die inflationshemmende Geldpolitik fortgesetzt.

Die Wirtschaft der Volksrepublik China verzeichnete im Jahr 2023 ein Wachstum von 5,2 % gegenüber dem Vorjahr. Wachstumstreiber war der Dienstleistungssektor, der einen Anstieg um 5,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnete. Die Industrieproduktion stieg um 5,0 %. Während der Export von Gütern um 0,6 % leicht anstieg, reduzierten sich die Importe um 0,3 % gegenüber dem Vorjahr (National Bureau of Statistics of China, Januar 2024).

Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im vierten Quartal 2023 gegenüber Q4 2022 um 3,1 %. Das vierte Quartal war somit das wachstumsstärkste Quartal des Jahres. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2023 war die amerikanische Wirtschaft bereits um 1,7 %, 2,4 % sowie 2,9 % gegenüber den Vorjahresquartalen gewachsen. Das Wirtschaftswachstum des Gesamtjahres lag mit 2,5 % deutlich über der Wachstumsrate des Vorjahrs (1,9 %). Das Wachstum war getrieben von steigenden Staatsausgaben und privaten Konsum. Die US-Wirtschaft verzeichnete somit das stärkste Wachstum der Industrienationen, die nur ein durchschnittliches Wachstum von 1,6 % verzeichneten. In den ersten elf Monaten 2023 stiegen die Exporte leicht um 1,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, die Importe gingen hingegen deutlich um 3,6 % zurück. Die niedrigeren Rohstoffpreise schwächten sowohl den Export wie auch den Import. Zudem führten die hohen Lagerbestände sowie ein verändertes Konsumverhalten zu niedrigeren Importen von Konsumgütern (U.S. Department of Commerce, Januar 2024).

Im vierten Quartal 2023 verzeichnete die EU ein Wirtschaftswachstum von lediglich 0,2 % gegenüber Q4 2022. Im ersten Quartal 2023 war die Wirtschaft der EU noch um 1,1 %, im zweiten Quartal um 0,5 % und 0 % im dritten Quartal gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stagnierte auf dem Vorjahresniveau in den ersten elf Monaten des Jahres 2023 gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Während Ausfuhren von

Maschinen und Automobilen um 9,1 % stiegen, waren insbesondere die Energie- und Rohstoffexporte aufgrund niedrigerer Preise stark rückläufig, auch die Chemie-Exporte waren deutlich niedriger als im Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern sank deutlich um 16,1 % im Wesentlichen aufgrund niedrigerer Preise bei den Energie- und Rohstoffimporten. Alle Güterkategorien verzeichneten Rückgänge gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Eurostat, Januar 2024).

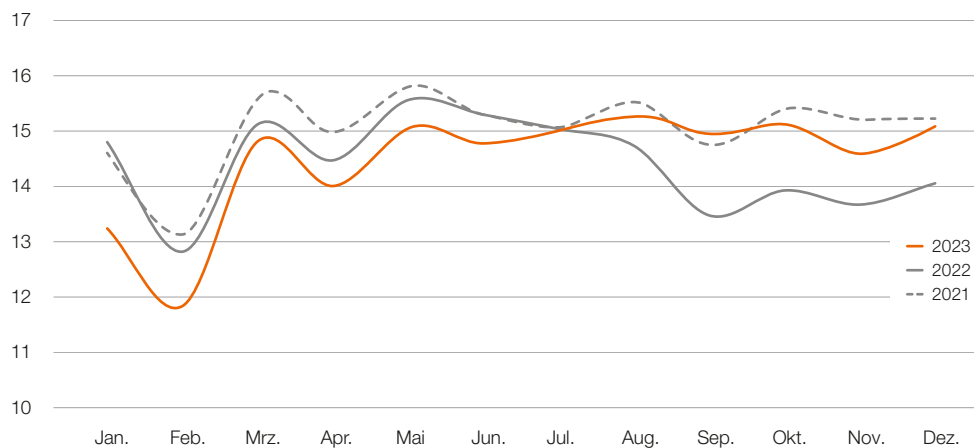
Die Wirtschaft der Länder Lateinamerikas verzeichnete im Jahr 2023 ein Wachstum von 2,5 %, nach 4,2 % im Jahr 2022 (IWF, Januar 2024). Die Im- und Exporte von Waren entwickelten sich schwach. Die Importe von Gütern stiegen im Jahr 2023 um 0,8 % nach 5,8 % im Vorjahr, der Export von Gütern reduzierte sich dahingegen leicht um 0,5 % nach einem Wachstum von 6,3 % im Jahr 2022.

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal&Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Die weltweite Containertransportmenge lag 2023 mit einem Anstieg von nur 0,2 % auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (CTS, Februar 2024). Einer rückläufigen Nachfrage zu Beginn des Geschäftsjahres folgte eine spürbare Erholung in der zweiten Jahreshälfte. Zuwächse wurden insbesondere im Fahrtgebiet von Fernost nach Europa sowie auf den meisten Verbindungen von und nach Indien verzeichnet. Trotz einer deutlichen Erholung der Nachfrage zum Jahresende, waren die Transportmengen auf Jahressicht in den beiden größten Fahrtgebieten Intra-Asien sowie von Fernost nach Nordamerika rückläufig.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)

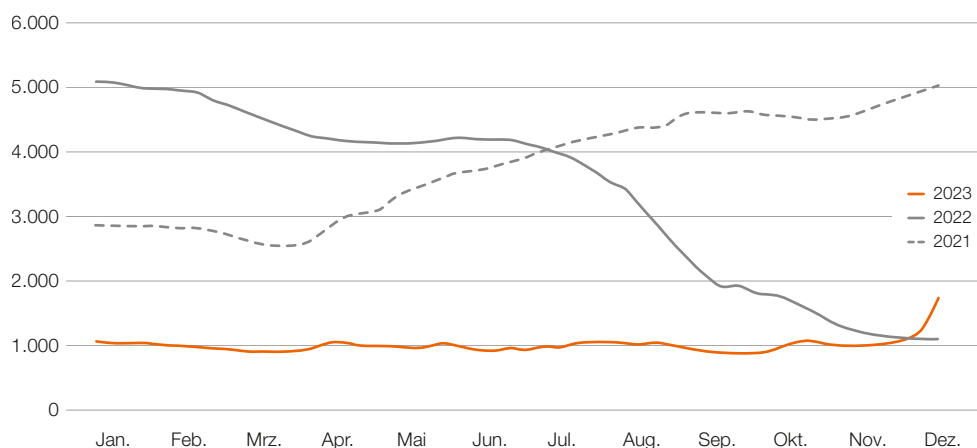


Quelle: CTS, Februar 2024

Segment Linienschifffahrt

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, lag fast das gesamte Geschäftsjahr deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl von Angriffen auf Schiffe im Roten Meer durch die Huthi-Rebellen haben viele Containerreedereien ab Mitte Dezember damit begonnen, ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung umzuleiten. Die längeren Fahrtzeiten führen zu einer Verknappung von Schiffskapazitäten und steigenden Transportkosten. Infolgedessen ist es zum Jahresende 2023 zu einem sprunghaften Anstieg der Spot-Frachtraten gekommen. Der SCFI notierte Ende 2023 bei 1.760 USD/TEU (Vorjahr: 1.108 USD/TEU).

Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index (in USD/TEU)



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Januar 2024

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag trotz der schwächeren Nachfrage per Ende Dezember 2023 mit 0,29 Mio. TEU oder 1,0 % der Weltflotte unter dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2022: 0,66 Mio. TEU; 2,6 %, Alphaliner Weekly, Januar 2024). Der gestiegene Bedarf an Schiffskapazität durch die Umleitung der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung ab Mitte Dezember 2023 hatte in den letzten Tagen des Jahres zu einer leichten Reduzierung der aufliegenden Flotte geführt.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im Jahr 2023 insgesamt 319 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 2,3 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 178 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,0 Mio. TEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 83 kleine Containerschiffe mit insgesamt 0,2 Mio. TEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: acht Schiffe, 0,1 TTEU).

Im Jahr 2023 wurden Aufträge für den Bau von 188 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 1,6 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die rd. 2,7 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Januar 2024). Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Dezember 2023 auf rd. 6,7 Mio. TEU, nach rd. 7,2 Mio. TEU per Ende Dezember 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 24,4 % weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Zum Jahresende 2023 lag der Preis für Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt in Rotterdam bei 523 USD/t und damit nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahreswert von 514 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 waren die Preise für Rohöl und damit auch für Bunker allerdings deutlich niedriger und weniger volatil als im Vorjahr, als der Angriff Russlands auf die Ukraine zu einem temporären Preisschock auf den Energiemärkten geführt hatte (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

Segment Terminal & Infrastruktur

Mit dem Ende der pandemischen Lage und einer gleichzeitigen Abschwächung der Nachfrage haben sich die Staus in den Häfen und im Hinterland in der ersten Jahreshälfte 2023 weitestgehend aufgelöst. Hierdurch ist auch die Verweildauer von Containern in den Häfen auf ein normales Niveau gesunken, was bei vielen Terminals zu einem deutlichen Rückgang der Umsätze aus Lagerentgelten geführt hat. Gleichzeitig verzeichneten Terminalbetreiber im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich steigende Kosten, insbesondere bei Personal und Energie. Diese konnten nur zum Teil oder mit Verzug an die Kunden weitergegeben werden.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Das Geschäftsjahr 2023 war geprägt von einer schwachen Nachfragesituation, der Normalisierung der Lieferketten und den damit verbundenen deutlich geringeren Frachtraten für Containertransporte. Dies wirkte sich entsprechend mindernd auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns aus.

Die Umsatzerlöse im Hapag-Lloyd Konzern sanken im Geschäftsjahr 2023 um 48,1 % auf 17.929,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34.542,7 Mio. EUR). Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im Berichtsjahr mit 4.460,9 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 19.428,7 Mio. EUR. Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sank ebenfalls deutlich auf 2.531,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.524,5 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 2.950,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.042,6 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Umsatzerlöse	17.929,5	34.542,7
Transport- und Terminalaufwendungen	11.928,9	13.730,7
Personalaufwendungen	1.029,7	982,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.929,3	1.904,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-526,2	-491,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.515,5	17.434,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	13,9	90,0
Ergebnis aus Beteiligungen	2,2	–
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	2.531,7	17.524,5
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	351,5	22,6
Übrige Finanzposten	151,6	-303,9
Ertragsteuern	84,2	200,6
Konzernergebnis	2.950,6	17.042,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2.935,4	17.030,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	15,2	12,5
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	16,70	96,89
EBITDA	4.460,9	19.428,7
EBITDA-Marge (%)	24,9	56,2
EBIT	2.531,7	17.524,5
EBIT-Marge (%)	14,1	50,7

Umsatzerlöse im Konzern

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 16.613,2 Mio. EUR auf 17.929,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34.542,7 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 48,1 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch den anhaltenden Nachfragerückgang nach Containertransporten. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro trug ebenfalls zum Rückgang der Umsatzerlöse im Hapag-Lloyd Konzern bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse von 15,7 Mrd. EUR bzw. 46,7 % ergeben. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2023 um 1.801,8 Mio. EUR auf 11.928,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.730,7 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 13,1 %. Im Wesentlichen trugen die sich fortwährende Normalisierung in den globalen Lieferketten und ein niedrigerer Bunkerverbrauchspreis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu dem Rückgang bei. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro entlastete ebenfalls die Aufwendungen im Hapag-Lloyd Konzern. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transport- und Terminalaufwendungen von 1,5 Mrd. EUR bzw. 10,8 % ergeben.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2023 um 47,7 Mio. EUR auf 1.029,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 982,0 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Anpassung des Bonussystems sowie die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern insbesondere aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2023 lagen die Abschreibungen mit 1.929,3 Mio. EUR etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vorjahreszeitraum: 1.904,2 Mio. EUR). Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.036,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.030,9 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –526,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –491,3 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf insgesamt 690,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 615,5 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (282,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 253,4 Mio. EUR), Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (114,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 85,4 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (50,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 40,4 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (47,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 43,6 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im Geschäftsjahr 2023 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 351,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,6 Mio. EUR). Der Anstieg in Höhe von 329,0 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Zinsniveau, den Erträgen des höheren Volumens von Geldmarktgeschäften in Höhe von 140,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 52,4 Mio. EUR) und den Zinserträgen aus den Wertpapieren des im Berichtsjahr neu aufgesetzten Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 41,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen auf 242,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 229,7 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Zinsaufwendungen aus Charter-, Leasing- und Konzessionsverträgen in Höhe von 107,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 89,0 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

Im Geschäftsjahr 2023 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten 151,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –303,9 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die realisierten Kursgewinne (Vorjahreszeitraum: Kursverluste) der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2023 bzw. Mai 2022 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsgewinne (Vorjahreszeitraum: Fremdwährungsverluste) aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

Ertragsteuern

Der im Vergleich zum Vorjahr um 116,4 Mio. EUR verringerte Aufwand aus Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 84,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 200,6 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf die Bildung von höheren aktiven latenten Steuern im Bereich der deutschen Ertragsteuern der Hapag-Lloyd AG (Vorjahreszeitraum: passive latente Steuern) zurückzuführen. Ein wesentlicher Grund hierfür liegt in der steuerlichen Behandlung von unrealisierten Währungseffekten im Bereich der Kapitalanlagen außerhalb der Tonnagebesteuerung. Teilweise wurde dieser Effekt aus latenten Steuern durch einen Anstieg bei den laufenden Ertragsteuern im Inland kompensiert. Zudem haben sich die ausländischen laufenden Ertragsteuern erheblich im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Der Grund hierfür ist die allgemein schlechtere Ertragssituation der Gruppe im Geschäftsjahr, die auch durch die erstmalige Konsolidierung der SAAM Terminals-Gesellschaften nicht vollumfänglich kompensiert werden konnte.

Konzernergebnis

Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr geringerer Konzernjahresüberschuss in Höhe von 2.950,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.042,6 Mio. EUR). Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 2.935,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.030,1 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 15,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,5 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 1.888,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.948,7 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 2.950,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.042,6 Mio. EUR) sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von –1.062,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 906,1 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet im Wesentlichen ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von –1.033,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 750,3 Mio. EUR) und aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gestiegenen Marktzinssatzes in Höhe von –18,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,8 Mio. EUR) sowie Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von –17,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 39,1 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Seit dem 30. September 2023 sind die Geschäftsaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzerns in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert. Dies erfolgte im Rahmen der Übernahme des Terminal- und Logistikgeschäfts von SAAM im August 2023 sowie der bereits bestehenden Beteiligungen an Terminals in Europa, Indien und Nordafrika sowie weitere Infrastrukturbeteiligungen.

Segment Linienschifffahrt

Das Segment Linienschifffahrt verzeichnete aufgrund einer deutlich gefallen Frachtrate einen starken Umsatz- und Ergebnisrückgang im Geschäftsjahr 2023. Die Umsatzerlöse sanken um 48,5 % auf 17.762,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34.523,1 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 4.414,9 Mio. EUR, nach 19.330,7 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 2.512,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.427,8 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Umsatzerlöse	17.762,3	34.523,1
Transportaufwendungen	11.909,3	13.734,1
davon:		
Brennstoffe	2.253,9	2.984,6
Handling und Haulage	5.630,1	6.617,3
Container und Repositionierung ¹	1.526,3	1.588,4
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	2.430,4	2.548,2
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-68,6	4,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.902,3	1.903,0
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-1.438,1	-1.458,3
EBITDA	4.414,9	19.330,7
EBITDA-Marge (%)	24,9	56,0
EBIT	2.512,6	17.427,8
EBIT-Marge (%)	14,1	50,5

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.

Operative Entwicklung Linienschifffahrt**Transportmenge pro Fahrtgebiet**

TTEU	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Atlantik	2.031	2.116
Transpazifik	1.871	1.735
Fernost	2.180	2.230
Mittlerer Osten	1.426	1.514
Intra-Asien	769	634
Lateinamerika	2.908	2.933
Afrika	721	681
Gesamt	11.907	11.843

Die Transportmenge lag im Geschäftsjahr 2023 mit 11.907 TTEU 0,5 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 11.843 TTEU). Entgegen dem Markttrend stieg die Transportmenge in den Fahrtgebieten Transpazifik, Intra-Asien und Afrika aufgrund einer Erhöhung der verfügbaren Schiffskapazität unter anderem auch im Zuge der Normalisierung der globalen Lieferketten. Die schwache Entwicklung der Transportmengen in den übrigen Fahrtgebieten ist insbesondere auf eine zurückhaltende globale Nachfrage nach Containertransporten zurückzuführen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Atlantik	1.903	2.948
Transpazifik	1.675	3.835
Fernost	1.322	3.134
Mittlerer Osten	985	2.077
Intra-Asien	755	1.845
Lateinamerika	1.664	2.718
Afrika	1.612	2.549
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.500	2.863

Im Geschäftsjahr 2023 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.500 USD/TEU und lag damit um 1.363 USD/TEU bzw. 47,6 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2.863 USD/TEU).

Die gesunkene durchschnittliche Frachtrate ist vor allem auf einen Nachfragerückgang nach Containertransporten und einer gleichzeitigen Normalisierung der vorhandenen Transportkapazitäten aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückzuführen.

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 16.760,8 Mio. EUR auf 17.762,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34.523,1 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 48,5 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 47,6 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich ebenfalls mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 15,9 Mrd. EUR bzw. 47,2 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Atlantik	3.572,7	5.920,5
Transpazifik	2.897,8	6.314,8
Fernost	2.664,3	6.634,1
Mittlerer Osten	1.298,9	2.982,7
Intra-Asien	536,6	1.110,1
Lateinamerika	4.472,6	7.565,2
Afrika	1.075,3	1.646,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.244,2	2.349,1
Gesamt	17.762,3	34.523,1

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. Die Erlöse für Demurrage und Detention sind dabei insbesondere aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückgegangen. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2023 um 1.824,8 Mio. EUR auf 11.909,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.734,1 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 13,3 %. Im Wesentlichen trugen geringere Aufwendungen für Stand- und Lagergelder für Container und ein niedrigerer Bunkerverbrauchspreis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu dem Rückgang der Transportaufwendungen bei. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von 1.473,0 Mio. EUR bzw. 11,0 % ergeben. Gestiegene Hafen- und Kanalkosten sowie die gestiegenen Container- und Repositionierungsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkten dem Anstieg entgegen.

Im Geschäftsjahr 2023 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 614 USD/t um 139 USD/t (18,5 %) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 753 USD/t. Dies führte zu einem Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe um 730,7 Mio. EUR auf 2.253,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.984,6 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 987,1 Mio. EUR auf 5.630,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.617,3 Mio. EUR) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Stand- und Lagergelder für Container infolge der stetigen Normalisierung der globalen Lieferketten zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus den rückläufigen Aufwendungen für kurzfristig eingearterte Schiffe und Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen. Insbesondere Hafen- und Kanalkosten sind hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum preisbedingt gestiegen.

Abschreibungen

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Mio. EUR auf 1.902,3 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 1.903,0 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für die planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.752,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.765,6 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2023 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 2.512,6 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 17.427,8 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Die Angaben in der Ertragslage des Segments Terminal & Infrastruktur sind für das Geschäftsjahr nicht mit den Vorjahreswerten vergleichbar, da die im Rahmen der neuen Segmentierung umgegliederten Aktivitäten in diesem Segment im Vorjahr nur einen sehr geringen Umfang hatten. Aufgrund dessen wird auch von der Darstellung der operativen Entwicklung im Segment Terminal & Infrastruktur abgesehen.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag mit 46,0 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 97,9 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ist ebenfalls auf 19,0 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 96,7 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Umsatzerlöse	187,1	23,0
Terminalaufwendungen	44,2	–
davon:		
Materialaufwendungen	10,0	–
Containerterminalaufwendungen	21,3	–
Terminalequipementaufwendungen	12,4	–
Personalaufwendungen	64,1	7,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	17,9	87,9
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–77,8	–6,9
EBITDA	46,0	97,9
EBITDA-Marge (%)	24,6	425,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	27,0	1,2
EBIT	19,0	96,7
EBIT-Marge (%)	10,1	419,8

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur**Umsatzerlöse**

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 187,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 23,0 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet und entfielen im Wesentlichen auf die neu im Konsolidierungskreis berücksichtigten SAAM Terminals-Gesellschaften.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 insbesondere durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 44,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR), sowie den Personalaufwendungen mit einem Betrag von 64,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7,4 Mio. EUR).

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Im Geschäftsjahr 2023 belief sich das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen auf 17,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 87,9 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte insbesondere aus dem im Vorjahr als Ertrag erfassten Unterschiedsbetrag zwischen dem erstmaligen Ansatz der Anteile und den geringeren Anschaffungskosten beim Erwerb der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG (CTW) sowie der Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH (RTW). Weitere Erläuterungen zum Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen sind im Abschnitt „Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen“ im Konzernanhang zum Konzernabschluss enthalten.

Übrige Erlöse und Aufwendungen

Weitere Erträge und Aufwendungen resultierten im Geschäftsjahr 2023 im Wesentlichen aus dem sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von –53,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –6,4 Mio. EUR) und betrafen mit 14,2 Mio. EUR nicht aktivierungsfähige Transaktionskosten und weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit den im Berichtsjahr erfolgten Unternehmenserwerben von SAAM Terminals-Gesellschaften sowie dem Anteilserwerb an der J M Baxi Ports & Logistics Limited. Der verbleibende Betrag ergab sich aus anderen administrativen Aufwendungen. Die planmäßigen Abschreibungen beliefen sich auf 27,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,2 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2023 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 19,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 96,7 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, Kanadische Dollar (CAD), Pakistanische Rupie (PKR) und Argentinische Peso (ARS) 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	31.12.2023	31.12.2022
Standard & Poor's	BB+ / Stable	BB+ / Stable
Moody's	Ba2 / Positive	Ba2 / Positive

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 3. Februar 2023 mit „BB+“ bestätigt und der Ausblick unverändert als „stabil“ eingestuft. Am 12. Dezember 2023 hat Moody's das Unternehmensrating „Ba2“ und den positiven Ausblick bestätigt.

Finanzierung

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

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

Die Finanzierungsaktivitäten im Geschäftsjahr 2023 bestanden im Wesentlichen aus der Ziehung von Finanzierungsmitteln unter geschlossenen Finanzierungsverträgen die im Zusammenhang mit ausgelieferten Schiffsneubauten stehen.

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 2023 hat der Konzern folgende wesentlichen Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten in den Segmenten Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur vorgenommen:

Segment Linienschifffahrt

Container

- Während des Geschäftsjahres 2023 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container und Containerequipment in Höhe von 729,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 143,5 Mio. EUR) angeschafft. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte bis zum Ende des Berichtsjahres.
- Die im Geschäftsjahr 2023 getätigten Investitionen in Container und Containerequipment wurden aus der freien Liquidität der Hapag-Lloyd AG finanziert.

Schiffe

- Das Bestellobligo (Nominalwert) zum 31. Dezember 2023 für Investitionen in den Neubau und Erwerb von elf Containerschiffen belief sich auf 770,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.436,8 Mio. EUR). Die Ablieferung der Schiffe soll planmäßig in den Jahren 2024 und 2025 erfolgen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden insgesamt vier Containerschiffsneubauten ausgeliefert.
- Im Rahmen der Ablieferung von drei Containerschiffsneubauten wurden unter bereits geschlossen Finanzierungsverträgen Kredite in Höhe von insgesamt 387,3 Mio. EUR aufgenommen. Für das Bestellobligo auf weiteren neun Containerschiffen in Höhe von 641,3 Mio. EUR bestehen Kreditzusagen in Form von Hypothekenfinanzierungen, die mit Abnahme der Schiffe in Anspruch genommen werden.

Segment Terminal & Infrastruktur

- Im Januar des Geschäftsjahres 2023 hat die Hapag-Lloyd AG mittelbar 49 % der Anteile am italienischen Logistikunternehmen Spinelli S.r.l. erworben. Die Mehrheitsbeteiligung an Spinelli wird dabei weiter von der Familie Spinelli gehalten.
- Im April 2023 hat Hapag-Lloyd eine 40 %-Beteiligung an der indischen J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL) erworben. Die Transaktion wurde im Januar 2023 mit der JMBPL-Mehrheitseigentümerin, der Kotak-Familie, sowie mit einer Gesellschaft der Bain Capital Private Equity, die mit 35 % in JMBPL investiert war, vereinbart.
- Im August 2023 wurde die 100 %ige Übernahme des Terminalgeschäfts der süd-amerikanischen SAAM und der dazugehörigen Logistikdienstleistungen erfolgreich abgeschlossen.

Die im Geschäftsjahr getätigten Investitionen in das Segment Terminal & Infrastruktur beliefen sich dabei auf insgesamt 1.636,4 Mio. EUR.

Segmentübergreifend bestanden für Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag Bankkredite und Finanzierungsleasings in Höhe von 5.030,6 Mio. EUR. Hieraus entfällt der größte Teil auf Schiffs- und Containerfinanzierungen.

Für die bestehenden Finanzierungen der Hapag-Lloyd AG sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital, die Liquidität sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Für das Geschäftsjahr 2023 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

Nettoliiquidität

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.030,6	5.436,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.809,8	15.236,1
Geldmarktgeschäfte / Geldmarktfonds und Termingeldanlagen sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.845,5	2.787,8
Nettoliiquidität¹	2.624,7	12.587,1
Frei verfügbare Kreditlinien	654,5	679,2
Eigenkapitalquote (%)	64,7	72,1

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Geldmarktgeschäfte / Geldmarktfonds und Termingeldanlagen sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 2.624,7 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 12.587,1 Mio. EUR). Im Vergleich zum 31. Dezember 2022 ist die Nettoliiquidität somit um 9.962,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 10.360,8 Mio. EUR) gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung sowie den Erwerb von Terminalunternehmen und -beteiligungen. Dem gegenüber stand ein positiver operativer Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 64,7 % im Vergleich zum 31. Dezember 2022 mit 72,1 % um 7,4 %-Punkte gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das geringere Konzernergebnis zurückzuführen. Das Eigenkapital verminderte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 9.202,8 Mio. EUR und beträgt zum 31. Dezember 2023 18.766,9 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, Geldmarktgeschäfte / Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds und nicht genutzte Kreditlinien) betrug insgesamt 8.309,8 Mio. EUR (Vorjahr: 15.915,3 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.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
EBITDA	4.460,9	19.428,7
Working-Capital-Veränderungen	720,4	328,4
Übrige Effekte	–215,3	–253,8
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.966,0	19.503,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–1.648,2	–4.065,4
Free Cashflow	3.317,8	15.437,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–12.176,5	–8.229,7
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	–8.858,7	7.208,2

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

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 4.966,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19.503,3 Mio. EUR). Der Rückgang des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein niedrigeres Ergebnis im Geschäftsjahr 2023.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 insgesamt auf 1.648,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.065,4 Mio. EUR). Darin enthalten sind Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe von 1.636,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 135,2 Mio. EUR) und Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 1.704,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.440,6 Mio. EUR). Dem gegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus den Veränderungen der Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds im Saldo von 924,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten: 2.824,1 Mio. EUR) und Zinseinzahlungen in Höhe von 587,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 194,6 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 12.176,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.229,7 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 11.072,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.151,6 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich im aktuellen Geschäftsjahr auf 1.133,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.144,3 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im Geschäftsjahr 2023 532,8 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 624,3 Mio. EUR). Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von Schiffen in Höhe von 476,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 46,7 Mio. EUR) und Einzahlungen im Wesentlichen aus Sicherungsgeschäften für Dividendenzahlungen in Höhe von 159,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Auszahlungen: 280,0 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Bestand am Anfang der Periode	15.236,1	7.723,4
Wechselkursbedingte Veränderungen	–567,6	304,5
Zahlungswirksame Veränderungen	–8.858,7	7.208,2
Bestand am Ende der Periode	5.809,8	15.236,1

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2023 ein Zahlungsmittelabfluss von 8.858,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von –567,6 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2023 ein Finanzmittelbestand von 5.809,8 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 15.236,1 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 654,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 679,2 Mio. EUR) sowie Geldmarktgeschäfte, Geldmarktfonds, Termingeldanlagen und Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.845,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 2.787,8 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 8.309,8 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2022: 15.915,3 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

Ausführungen zu außerbilanziellen Verpflichtungen sind der Anmerkung (30) Sonstige finanzielle Verpflichtungen des Konzernanhangs zu entnehmen.

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	18.779,9	16.894,7
davon Anlagevermögen	18.511,0	16.746,1
Kurzfristige Vermögenswerte	10.232,5	21.792,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.809,8	15.236,1
Bilanzsumme	29.012,4	38.687,3
Passiva		
Eigenkapital	18.766,9	27.911,1
Fremdkapital	10.245,5	10.776,2
davon langfristige Schulden	4.342,9	4.379,3
davon kurzfristige Schulden	5.902,6	6.397,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.030,6	5.436,8
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	3.772,8	4.044,9
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.257,8	1.392,0
Bilanzsumme	29.012,4	38.687,3
Nettoliiquidität	2.624,7	12.587,1
Eigenkapitalquote (%)	64,7	72,1

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 29.012,4 Mio. EUR und lag um 9.674,9 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2022 (31. Dezember 2022: 38.687,3 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Rückgang des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie dem niedrigeren Eigenkapital infolge der Dividendenzahlung. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2023 bei 1,11 (31. Dezember 2022: 1,07).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.764,8 Mio. EUR auf 18.511,0 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 16.746,1 Mio. EUR) insbesondere durch Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 1.719,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.319,1 Mio. EUR), den Zugang von Anlagevermögen infolge des Unternehmenserwerbs von SAAM Terminals in Höhe von 1.043,1 Mio. EUR sowie die Investitionen in Beteiligungen an der Spinelli S.r.l., der J M Baxi Ports & Logistics Limited und weiteren nach der Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften in Höhe von 842,5 Mio. EUR. Weiterhin trugen neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 745,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.206,3 Mio. EUR) zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.929,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.909,4 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 624,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Anstieg 881,9 Mio. EUR) wirkten sich gegenläufig aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 1.036,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.030,9 Mio. EUR) enthalten.

Der Anstieg der aktiven latenten Ertragsteuern um 153,5 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr ergab sich als Konsequenz der erstmaligen Bildung von aktiven latenten Steuern auf unrealisierte Währungskurseffekte auf Kapitalanlagen (126,7 Mio. EUR). Entsprechende gegenläufigen Effekte aus temporären Differenzen wurde bei der Ermittlung der laufenden Ertragsteuern für das Geschäftsjahr 2023 berücksichtigt. Weiterhin trug der Zugang aktiver latenter Ertragsteuern aus SAAM Terminals-Gesellschaften in Höhe von 23,3 Mio. EUR zu dem Anstieg bei.

Der Rückgang der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 983,9 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus der Fälligkeit von Termingeldanlagen in Höhe von 2.787,8 Mio. EUR. Dies wurde durch die Zeichnung des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ im April 2023 kompensiert. Hapag-Lloyd hat initial 2.000,0 Mio. USD Anteilsscheine des Investmentfonds erworben, der auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Zum Stichtag sind Finanzinstrumente des Spezialfonds (exklusive Zinsen) in Höhe von 1.841,5 Mio. EUR in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten bilanziert.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2022 am 8. Mai 2023 in Höhe von 11.072,9 Mio. EUR auf 5.809,8 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2022 (15.236,1 Mio. EUR). Der positive operative Cashflow in Höhe von 4.966,0 Mio. EUR wirkte diesem Rückgang entgegen.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 9.144,2 Mio. EUR auf 18.766,9 Mio. EUR zurück. Trotz des im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnisses in Höhe von 2.950,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.042,6 Mio. EUR) führte die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 63,0 EUR (Vorjahr: 35,0 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 11.072,9 Mio. EUR, sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1.033,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Gewinne 750,3 Mio. EUR) zu einem Rückgang. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2023 64,7 % (31. Dezember 2022: 72,1 %).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 nur leicht um 530,8 Mio. EUR gesunken. Der leichte Rückgang der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten resultiert im Wesentlichen aus Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.500,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.585,7 Mio. EUR) und stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 182,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Anstieg 341,5 Mio. EUR), welche jedoch durch neu eingegangene oder verlängerte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 658,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.188,4 Mio. EUR) sowie die Aufnahme neuer Bankdarlehen im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in Höhe von 387,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) und dem Zugang von Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 104,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) im Rahmen der im Geschäftsjahr 2023 getätigten Unternehmenserwerbe kompensiert wurden.

Die Vertragsverbindlichkeiten reduzierten sich deutlich um 386,4 Mio. EUR auf 566,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 952,9 Mio. EUR) insbesondere infolge weiter gesunkener Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen.

Die Erhöhung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen auf 1.101,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 964,6 Mio. EUR) ist vor allem auf anhängige Rechtsstreitigkeiten resultierend aus länderspezifischen Sachverhalten zurückzuführen.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern um 160,1 Mio. EUR im Vergleich zur Vorperiode ergibt sich im Wesentlichen aus der Kaufpreisallokation der SAAM Terminals-Gruppe in Höhe von 117,9 Mio. EUR, dem Zugang passiver latenter Ertragsteuern aus den wesentlichen SAAM Terminals-Gesellschaften in Höhe von 29,8 Mio. EUR und der Bildung von passiven latenten Ertragsteuern auf zukünftige Steuerbelastungen bei Gewinnausschüttungen in Höhe von 8,7 Mio. EUR sowie auf den Bewertungsunterschied des Spezialfonds in Höhe von 5,4 Mio. EUR.

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in dem Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Geldmarktgeschäfte, Geldmarktfonds und Wertpapiere des Spezialfonds sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 2.624,7 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 12.587,1 Mio. EUR).

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang in den Anmerkungen (10) bis (29).

ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 lag innerhalb der am 2. März 2023 veröffentlichten und am 9. November 2023 konkretisierten Prognose. Die Transportmenge lag mit 11,9 Mio. TEU auf dem Niveau des Vorjahres und damit unter den Erwartungen. Dies ist insbesondere auf längere Fahrtzeiten für einige Liniendienste zurückzuführen, die Aufgrund der Angriffe auf Schiffe im Roten Meer zum Jahresende 2023 um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet werden mussten.

Übersicht über die Prognosen und Zielerreichung 2023

	Ist-Wert 2022	Prognose vom 2. März 2023	Prognose vom 9. November 2023	Ist-Wert 2023
Transportmenge	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend	11,9 Mio. TEU
Durchschnittlicher Bunker- verbrauchspreis	753 USD/t	Deutlich fallend	Deutlich fallend	614 USD/t
Durchschnittliche Frachtrate	2.863 USD/TEU	Deutlich fallend	Deutlich fallend	1.500 USD/TEU
EBITDA	19,4 Mrd. EUR	4,0–6,0 Mrd. EUR	4,1–5,0 Mrd. EUR	4,5 Mrd. EUR
EBIT	17,5 Mrd. EUR	2,0–4,0 Mrd. EUR	2,2–3,1 Mrd. EUR	2,5 Mrd. EUR

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2023 ein deutlich niedrigeres Konzernergebnis. Sowohl das Konzern-EBITDA als auch das Konzern-EBIT lagen zum Jahresende weit unter dem Vorjahresniveau aber innerhalb der prognostizierten Bandbreiten.

Das Geschäftsjahr 2023 war geprägt von einer anfangs zurückhaltenden Nachfragesituation und der stetigen Normalisierung der globalen Lieferketten, die gleichzeitig zu freiwerdenden Transportkapazitäten führten. Die Erhöhung des Angebots an Containerschiffskapazitäten im Rahmen von Schiffsneubauten verstärkte diesen Effekt. Insgesamt schlug sich dies in einem deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtraten 2023 nieder. Die zum Jahresende angespannte Lage im Roten Meer wirkte sich leicht positiv auf die Spot-Frachtraten in den relevanten Fahrtgebieten aus, aber negativ auf die Transportmengen und die Kostenentwicklung.

Der Vorstand stuft das Geschäftsjahr 2023 trotz der deutlich gesunkenen durchschnittlichen Frachtraten als positiv ein.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

PROGNOSEBERICHT

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für das Jahr 2024 erwartet der Internationale Währungsfonds mit 3,1 % ein ähnliches globales Wirtschaftswachstum wie im Vorjahr. Damit bleibt die Prognose unter dem historischen Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2019 von 3,8 %. Dies wird insbesondere mit einer restriktiveren Geldpolitik, der Rücknahme der fiskalischen Unterstützung sowie einem niedrigeren Produktivitätswachstum begründet. Für die Industrieländer wird 2024 ein leicht schwächeres Wachstum vorhergesagt, während für die Schwellen- und Entwicklungsländer mit einem stabilen Wachstum gerechnet wird.

Das Wachstum des Welthandels wird für 2024 mit 3,3 % und damit unter dem historischen Durchschnittswert von 4,9 % erwartet. Die zunehmenden Handelsverzerrungen und die geo-ökonomische Fragmentierung dürften das Niveau des Welthandels weiterhin belasten (IWF World Economic Outlook, Januar 2024).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Wachstum Weltwirtschaft	3,2	3,1	3,1	3,5	6,3
Industrienationen	1,8	1,5	1,6	2,6	5,6
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,2	4,1	4,1	4,1	6,9
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,6	3,3	0,4	5,2	10,9

Quelle: IWF World Economic Outlook, Januar 2024

Branchenspezifischer Ausblick

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal&Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Nachdem die globale Containertransportmenge im Jahr 2022 um 4,0 % gesunken war und im Jahr 2023 nur um 0,2 % gestiegen ist, geht der maritime Branchendienst Accenture Cargo für das Jahr 2024 wieder von einem Wachstum von 3,8 % der Containertransportmenge aus. Alle Teilmärkte des internationalen Containertransportmarkts werden laut Prognose ein Wachstum verzeichnen. Das geringste Wachstum wird für den Atlantik und Mittleren Osten mit jeweils 3,3 % erwartet, das stärkste Wachstum für den Transpazifik mit 4,7 %. Die Auswirkungen des Konflikts im Roten Meer sind in dieser Prognose von Accenture Cargo noch nicht enthalten.

Globales Wachstum der Containertransportmenge

	2025e	2024e	2023	2022	2021
Wachstumsrate (in %)	3,4	3,8	0,2	-4,0	6,9

Quellen: CTS, Februar 2024: 2021 – 2023; Accenture Cargo, Dezember 2023: 2024 – 2025

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Dezember 2023 auf rd. 6,7 Mio. TEU, nach rd. 7,2 Mio. TEU per Ende Dezember 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 24,4 % weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Für das Jahr 2024 wird erneut, ähnlich wie im Jahr 2023, eine sehr hohe Zahl an Schiffsauslieferungen erwartet. Drewry geht davon aus, dass die global verfügbare Containerschiffsflotte nach Verschiebung von Auslieferungen und Verschrottungen um 1,9 Mio. TEU bzw. 6,8 % gegenüber dem Vorjahr wächst.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2025e	2024e	2023	2022	2021
Kapazität Jahresanfang	29,6	27,7	25,8	24,7	23,6
Geplante Auslieferungen	3,0	3,5	2,5	1,0	1,2
Erwartete Verschrottungen	0,7	0,6	0,2	0,0	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,9	1,1	0,4	-0,1	0,1
Nettokapazitätszuwachs	1,4	1,9	2,0	1,0	1,1
Nettokapazitätszuwachs (in %)	4,8	6,8	7,7	4,2	4,5

Quelle: Drewry Container Forecaster Q4 2023. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete 2023 wie erwartet einen deutlichen Ergebnismrückgang, der primär auf einen starken Verfall von Frachtraten zurückzuführen war. Aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer ist es zum Jahresende 2023 wieder zu einem deutlichen Anstieg der Spot-Frachtraten in vielen Fahrtgebieten gekommen, da die Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zu einer Verknappung von Schiffskapazitäten und steigenden Transportkosten geführt hat. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognose war unklar, wann die Passage durch das Rote Meer wieder sicher befahren werden kann. Unabhängig vom Ausgang des Konflikts wird die hohe Zahl an Schiffsauslieferungen im laufenden Geschäftsjahr zu einem sukzessiven Anstieg der Transportkapazität führen und damit voraussichtlich die Frachtratenentwicklung negativ beeinträchtigen.

Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2024 ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 1,0 bis 3,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,5 Mrd. EUR) und ein Konzern-EBIT in einer Bandbreite von -1,0 bis 1,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,5 Mrd. EUR). In US-Dollar entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 1,1 bis 3,3 Mrd. USD (Vorjahr: 4,8 Mrd. USD) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von -1,1 bis 1,1 Mrd. USD (Vorjahr: 2,7 Mrd. USD). Aufgrund der erwarteten Normalisierung der Frachtratenentwicklung im Jahresverlauf 2024 wird davon ausgegangen, dass ein Großteil des prognostizierten Ergebnisses in der ersten Jahreshälfte erwirtschaftet wird.

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2024 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht gesteigert werden kann, während die durchschnittliche Frachtrate deutlich fallen dürfte. Erhöhte Transportaufwendungen im Zusammenhang mit verlängerten Fahrtzeiten um das Kap der Guten Hoffnung sowie die erstmalige Einbeziehung der Schifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) werden die geplanten Kostensenkungsmaßnahmen voraussichtlich überkompensieren. Der Bunkerverbrauchspreis wird auf dem Vorjahresniveau erwartet. Die Ergebnisprognose basiert ferner auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,11 USD/EUR (Geschäftsjahr 2023: 1,08 USD/EUR).

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen, ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet. 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 2024.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2024

	Ist 2023	Prognose 2024
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Jan. 2024)	3,1 %	3,1 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Jan. 2024)	0,4 %	3,3 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, Feb. 2024; Accenture Cargo, Dez. 2023)	0,2 %	3,8 %
Transportmenge ¹	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend
Durchschnittliche Frachtrate ¹	1.500 USD/TEU	Deutlich fallend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis ¹	614 USD/t	Auf Vorjahresniveau
Konzern-EBITDA	4,5 Mrd. EUR	1,0 bis 3,0 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,5 Mrd. EUR	– 1,0 bis 1,0 Mrd. EUR

¹ Segment Linienschifffahrt

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 eine weitere Eskalation der Konfliktherde im Mittleren Osten, und ein daraus resultierendes geringeres Transportmengenwachstum sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate über den in der Prognose angenommenen Rückgang hinaus. Daneben gehört auch das Risiko von Cyberattacken auf die Informationstechnologie und -sicherheit 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 2024 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 Ziele sowie zur dauerhaften 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 gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen 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

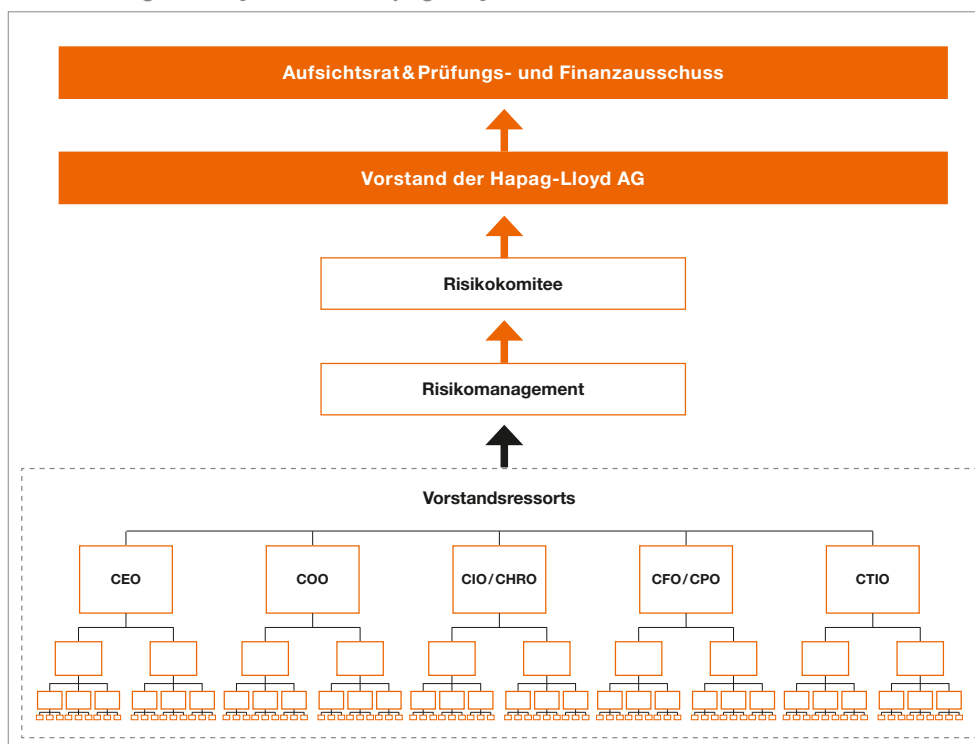
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit 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 Geschäfts- 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 dezentralen 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 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



Das zum 1. Januar 2024 neu eingerichtete Vorstandsressort Terminal & Infrastruktur (CTIO) wurde ab diesem Zeitpunkt in das Risikomanagementsystem einbezogen.

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 prüft jährlich mit wechselnden Schwerpunkten die Risikomanagementprozesse inklusive des Risikofrüherkennungssystems.

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 Konzernrisiken 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 Konzernrisiken 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 gehört auch das Risiko von Cyberattacken 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 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 2024 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 2024 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 Risiken und Chancen 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 2024 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2024 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Kritisch	Mittel	Gleich	Hoch	Niedrig	Gleich
Schwankung der Transportmengen	Wesentlich	Mittel	Gleich	Mittel	Niedrig	Gleich
Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Kritisch	Niedrig	Gleich	–	–	–
Risiken aus Beteiligungen	Kritisch	Niedrig	Gleich	–	–	–
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Wesentlich	Mittel	Gleich	–	–	–
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Wesentlich	Niedrig	Gleich	Mittel	Niedrig	Gleich

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Containertransportdienstleistungen sind stark abhängig von den Rahmenbedingungen innerhalb und zwischen den Volkswirtschaften weltweit und unterliegen 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 Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen sowie dem Kapazitätsangebot auf den Routen. Daneben sind Lage und Beschaffenheit der Hafeninfrastruktur und Qualität der Hinterlandanbindungen wesentliche Faktoren, die ebenfalls von der konjunkturellen Entwicklung einzelner Regionen beeinflusst werden können.

Die Entwicklung der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch 2024 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 und der Umschlagsmengen der Terminalbetreiber von großer Bedeutung. Lokale Krisen und globale Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen nachhaltig negativ beeinflussen. Zu Jahresbeginn 2024 bleibt der Ausblick auf einen weltweiten konjunkturellen Aufschwung verhalten, insbesondere aufgrund der fortdauernden geopolitischen Konfliktherde, wie der Russland-Ukraine-Krieg und der Konflikt im Mittleren Osten, vor deren Hintergrund sich das weltweit hohe Preisniveau der Rohstoff- und Lebenshaltungskosten nicht spürbar entspannt hat. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Accenture Cargo sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2024 um 3,8 % steigen. Sollten der konjunkturelle Aufschwung 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 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 Krisen, wie Rohstoffknappheit und Versorgungsengpässe, beeinträchtigt werden. Dadurch können Unterbrechungen der Produktions- und Lieferketten bei Kunden oder Beeinträchtigungen der eigenen Liniendienste und Terminal- und Infrastrukturaktivitäten auftreten. Als weitere Folge solcher Störungen könnte die Nutzung von Häfen und wichtigen Wasserstraßen, insbesondere Schifffahrtskanäle wie der Panamakanal oder der Suezkanal, eingeschränkt werden. Einzelne Länder könnten als Konsequenz 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 2024 unter anderem durch neue Wirtschafts- und Handelsabkommen zusätzliche Wachstumspotenziale für die Linienschifffahrt und den Betrieb von Terminals bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren, was sich positiv auf das Transportvolumen über die im Prognosebericht berücksichtigte Erwartung hinaus sowie auf die Umschlagsmengen auswirken könnte.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken und Chancen**Schwankung von durchschnittlicher Frachtrate und Transportmenge**

Hinsichtlich der Entwicklung der Frachtraten und Transportmengen im Segment Linienschiffahrt bestehen Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten, in denen Hapag-Lloyd tätig ist. Zudem unterliegen Frachtraten und Transportmengen in der Containerschiffahrt traditionell deutlichen saisonalen Schwankungen. Die Frachratenentwicklung 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 Nutzung von Ressourcen anderer Linienreedereien beispielsweise im Rahmen von Allianzen, Kooperationen oder auch die Überlassung von Containerstellplätzen auf Schiffen vorteilhaft. 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, zum Beispiel auf den Hinterlandverkehren, könnte zusätzliche Wachstumschancen beinhalten und sich somit positiv auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

Bunkerverbrauchspreisschwankung

Das Segment Linienschiffahrt 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 Containerschiffahrtsbranche. Im Geschäftsjahr 2023 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 12,6 % 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. Ab der Jahresmitte 2023 war ein stetiger Preisanstieg zu verzeichnen, der jedoch für die einzelnen Bunkerarten unterschiedlich hoch ausfiel und sich zum Jahresende wieder leicht absenkte. Mit der Ausweitung der Konfliktherde im Mittleren Osten zum Jahresbeginn 2024 setzte ein erneuter 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 diesen Risiken zu begegnen, sind die IT-Systeme mehrfach gesichert. Zudem verfügt Hapag-Lloyd über ein 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.

Digitale Transformationsprojekte

Um auch in Zukunft innovative Produkte und attraktive Dienstleistungen anbieten zu können, sind effiziente Prozesse und leistungsstarke Technologien unerlässlich. Hapag-Lloyd verfolgt die Weiterentwicklung bestehender IT-Systeme und die Erweiterung und Modernisierung der digitalen Infrastruktur im Rahmen verschiedener Initiativen und Projekte. Die teils hohe Komplexität durch Abhängigkeiten verschiedener Systeme und Technologien untereinander aber auch durch sich stetig verändernde Kunden- und Nutzungsbedürfnisse können Verzögerungen und ungeplante Kostensteigerungen der Transformationsprojekte zur Folge haben.

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.

Schwankung von Charrerraten

Im Rahmen eines Charrtervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerlinienreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung. Der Eigentümer stellt üblicherweise auch die Besatzung, trägt die Versicherung und ist für die Wartung verantwortlich. Da die Charrerraten 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 Charrtern 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 steigende Charrerraten und entsprechende Kostensteigerungen nicht in vollem Umfang 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 des Segments Linienschiffahrt auswirken.

Risiken beim Betrieb von Schiffen und Terminals

Der Betrieb von Schiffen und Terminals ist mit besonderen 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 zu Umweltverschmutzungen und zum Verlust oder zur Beschädigung von Eigentum wie beispielsweise Hafenanlagen und Terminalequipment führen. Hierdurch könnten das Ansehen des Unternehmens Schaden nehmen und Kundenbeziehungen 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 finanzielle 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.

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 im Regelfall zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat. Sollte dies nicht möglich sein, könnte sich die Unterschreitung der Quoten negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller Gebrauchtmärktepreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der 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 eine Wertminderungsprüfung 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. Die Wertminderungsprüfungen zum 31. Dezember 2023 ergaben 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 als niedrig eingeschätzt.

Risiken aus Beteiligungen

Hapag-Lloyd ist weltweit an verschiedenen Unternehmen und Joint Ventures 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 unter anderem abhängig von der Nachfrage nach den betreffenden Dienstleistungen des jeweiligen Unternehmens. Ein Nachfragerückgang beispielsweise nach Containertransportdienstleistungen im Terminalbereich hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage der Beteiligungen und somit mittelbar auch auf die Ertrags- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Wertminderungsbedarfs für nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen wird als niedrig eingestuft.

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 Konzern- und 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 tragbar eingestuft.

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 weltweiter Anbieter von Containertransportdienstleistungen 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, Terminalbetreiber oder die Reederei verhängt werden. Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

Vor dem Hintergrund der 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.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken

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 Konkretisierungen bestehender Regulierungen sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen durch die International Maritime Organization (IMO) und supranationale Institutionen zu erwarten.

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.

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. Darüber hinaus würden mit Inkrafttreten der europäischen Richtlinie über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit, in der derzeitigen Entwurfsfassung, künftig die Anforderungen an die unternehmerischen Sorgfaltspflichten sowie Haftungsansprüche ausgeweitet. Die damit verbundene Erhöhung des Bußgeldrahmens würde die Risikoexposition entsprechend erhöhen.

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 und in der Rückschau strategische Wendepunkte in der Branche darstellen könnten. Je nach Ausprägung der zugrunde liegenden Treiber, können sich diese strategischen Risiken, 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.

Strukturelles Nachfrage- & 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

Das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd 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 die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd 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 des Geschäftsmodells von Hapag-Lloyd 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 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 Zunahme von Extremwetterereignissen als auch durch Transitionsrisiken in Form von unzureichendem, technologischen Fortschritt bei der Entwicklung und regionalen Verfügbarkeit klimaneutraler Kraftstoffe und auch 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 beispielsweise 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 2023, 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 2024 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2024 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, einem 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 insbesondere vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation im Mittleren Osten 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.

Primäres Ziel des IKS ist es zum einen, das Risiko wesentlicher Fehler mit Auswirkung auf die Erlöse, Kosten und Liquidität zu verringern bzw. solche Fehler im Falle eines Eintritts zeitnah aufzudecken und zu korrigieren, sowie zum anderen, das Risiko wesentlicher Fehlaussagen in der finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung 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.

Aufbau und Überwachung

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS besteht eine zentrale IKS-Koordination sowie eine zentrale technische Plattform.

Die IKS-Plattform 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.

Hapag-Lloyd 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 dieser Basis erfolgt jährlich eine Abstimmung zum Status der internen Kontrollen in den wesentlichen Zentralbereichen und Tochtergesellschaften der Hapag-Lloyd AG mit dem jeweils verantwortlichen Management zum Stichtag 31. Dezember.

Für die im August 2023 erworbenen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A., sowie ihre Tochtergesellschaften im Mehrheitsbesitz, erfolgte die initiale Berücksichtigung über eine IKS-Bestätigung durch das verantwortliche Management zum Stichtag 31. Dezember 2023.

Anschließend erfolgt im Kontext des IKS-Jahresberichtes die Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung der IKS-Ergebnisse einschließlich der Beurteilung des Compliance Management Systems. Auf dieser Basis wird der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand über das IKS informiert.

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

Mögliche Auswirkungen auf die Unternehmensziele 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 betrieblichen Auswirkungen mit dem Bereich Controlling und in Bezug auf ihre bilanzielle Abbildung mit dem Bereich Accounting abzustimmen und werden kritisch gewürdigt.

Die Identifizierung und Bewertung weiterer Risiken erfolgt auch dadurch, dass im Risikokomitee eine breite Beteiligung der Zentralbereichsleiter stattfindet, sodass wesentliche Entwicklungen oder Ereignisse im Konzern mit ihren möglichen operativen und rechnungslegungsbezogenen Auswirkungen frühzeitig identifiziert und eingeschätzt werden können.

Die konkrete Überwachung 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 Wirksamkeit, der Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Geschäftsprozesse sowie der Rechnungslegung, implementiert. Beispielsweise werden Finanzbuchungen und Zahlungen nach den internen Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Berechtigungskonzepte sicherstellen, dass der Zugriff auf die wesentlichen Geschäfts- und 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 wesentliche Einheiten, Prozesse und Kontrollen. Es erfolgen im üblichen Turnus externe Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR), zuletzt im Jahr 2021.

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 Einzelschriften 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 der Hapag-Lloyd AG 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 der Wertminderungsprüfung.

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

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).

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich wie in der Vergangenheit auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Grundlage hierfür waren zu Beginn des Geschäftsjahres die bis zur Entsprechenserklärung im März 2023 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des DCGK in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekanntgemachten Fassung vom 16. Dezember 2019 (DCGK 2020), und schließlich die ab März 2023 für die Gesellschaft geltenden Empfehlungen und Anregungen des DCGK in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022). Gemäß der Präambel des DCGK 2020/2022 schließt eine verantwortungsvolle Corporate Governance im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG

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

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung im März 2022 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:

- 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.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft entspricht aktuell und wird zukünftig den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekanntgemachten Fassung vom 28. April 2022 (DCGK 2022) mit den folgenden Ausnahmen entsprechen:

- Rein vorsorglich wird eine Abweichung von den Empfehlungen C.7 und C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK 2022 erklärt.

Nach der Empfehlung C.7 DCGK 2022 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 2022. Es wird daher vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung C.7 DCGK 2022 erklärt.

Darüber hinaus soll der Vorsitzende des Prüfungsausschusses nach der Empfehlung C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 DCGK 2022 unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sowie unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Oscar Eduardo Hasbún Martínez, 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 DCGK 2022 erklärt. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Hasbún Martínez im Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Hasbún Martínez 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 DCGK 2022 wären.

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

- Den Empfehlungen G.6 und G.7 Satz 1 DCGK 2022 wird voraussichtlich für 2023 nicht entsprochen. Nach der Empfehlung G.6 DCGK 2022 soll die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen. Nach der Empfehlung G.7 Satz 1 DCGK 2022 soll der Aufsichtsrat für das bevorstehende Geschäftsjahr für jedes Vorstandsmitglied für alle variablen Vergütungsbestandteile die Leistungskriterien festlegen, die sich – neben operativen – vor allem an strategischen Zielsetzungen orientieren sollen. In den Geschäftsjahren 2022 und 2023 stand und steht die Beteiligung an verschiedenen (inter-)nationalen Terminals im Fokus. Für eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ist es wichtig, diese Zuerwerbe so schnell wie möglich (ggf. nach derzeit noch ausstehendem Transaktionsvollzug) in das Unternehmen der Gesellschaft zu integrieren. Um die strategische Bedeutung dieser Integration und die damit verbundene unternehmerische Herausforderung auch in der Vergütung zu reflektieren, soll auf Basis eines entsprechend geänderten und der Hauptversammlung zuvor vorgelegten Vergütungssystems zeitlich beschränkt auf das Geschäftsjahr 2023 die Vorstandsvergütung um einen Vergütungsbestandteil ergänzt werden, der zeitnahe

und erfolgreiche Maßnahmen zur Integration der Terminal-Beteiligungen belohnt. Bei Berücksichtigung dieses zusätzlichen Vergütungsbestandteils, wird bei hundertprozentiger Zielerreichung, die variable Vergütung aus der Verfolgung langfristig orientierter Ziele nicht den überwiegenden Teil der variablen Vergütung ausmachen. Dies beschränkt sich jedoch allein auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2023, wobei die betreffenden Leistungskriterien erst in 2023 und mithin nicht vor Beginn des Geschäftsjahres festgelegt werden.

- Der Empfehlung G.10 DCGK 2022 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.

Hamburg, im März 2023
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.

Mit der globalen Ethikrichtlinie (Code of Ethics) bringt Hapag-Lloyd das Bekenntnis zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie zu sozialer Verantwortung zum Ausdruck. Die globale Ethikrichtlinie unterliegt regelmäßiger Überprüfung und wird derzeit umfassend überarbeitet. Sie 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 ISO 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/environment.html>

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken**Corporate Governance**

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

Compliance

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, Sanktionen und Embargos sowie Preisabsprachen. Jegliche interne und externe Verstöße gegen geltendes Recht werden strikt abgelehnt und in keiner Weise toleriert. Derartige Verstöße wird Hapag-Lloyd keinesfalls dulden, sondern juristisch verfolgen. Hapag-Lloyd verfügt über eine globale 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. Hapag-Lloyd's Speak-up-Line, als Teil des Whistleblower-Systems, ermöglicht zudem sowohl Mitarbeitenden als auch externen Parteien Hinweise auf potenzielle Verstöße oder unethisches Verhalten zu melden.

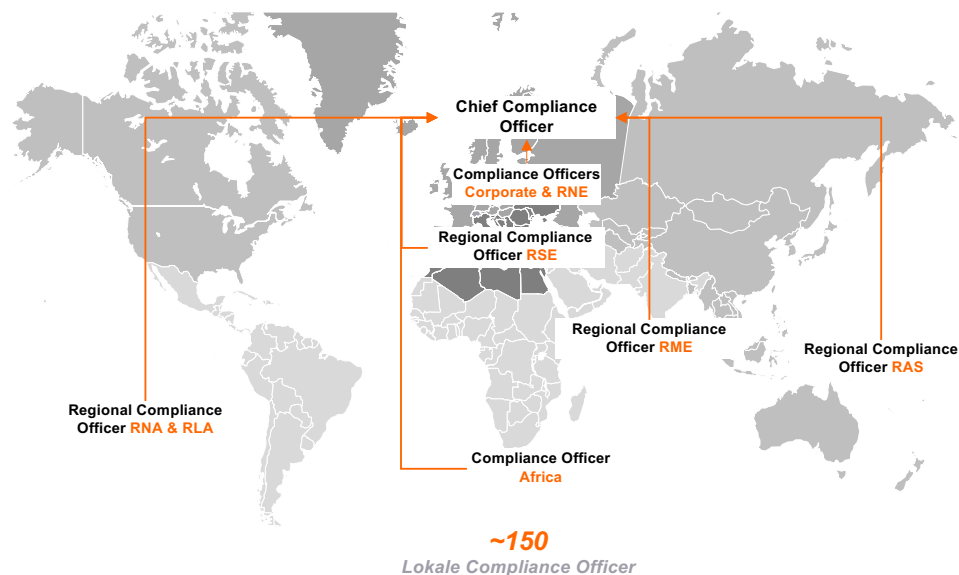
Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation und Rechtsabteilung sorgen, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung, Betrugsprävention sowie der Einhaltung von anwendbaren Embargos und Sanktionen zusammen.

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- sowie 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 Management Systems 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).

Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit der auf die Risikolage des Unternehmens ausgerichteten Managementsysteme

Ablauf- und Aufbauorganisation des internen Kontrollsystems, des Compliance- und des Risikomanagementsystems sind – wie im Risiko- & Chancenbericht sowie in den Angaben zur Unternehmensführung und Corporate Governance beschrieben – gruppenweit organisiert und werden im Rahmen regelmäßiger Monitorings auf Verbesserungsbedarf hin untersucht. Ergänzend werden auf Grundlage von Prüfungen der Internen Revision oder externen Prüfungen identifizierte Schwächen ebenfalls in der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Systeme berücksichtigt.

Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft und tiefgreifenden Veränderungen durch die steigenden Anforderungen an nichtfinanzielle Informationspflichten entspricht der Reifegrad des internen Kontrollsystems bezogen auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des (konzern-)rechnunglegungsbezogenen internen Kontrollsystems. Parallel befindet sich die Integration der nichtfinanziellen Risikoberichterstattung in das bestehende Risikomanagementsystem derzeit in Umsetzung.

Zum Berichtszeitpunkt liegen durch die regelmäßige Befassung des Vorstands mit dem finanziellen Kontrollsystem, dem Compliance- und Risikomanagementsystem in allen wesentlichen Belangen keine Erkenntnisse vor, die im Berichtsjahr 2023 gegen die Angemessenheit und Wirksamkeit dieser Systeme sprechen.

Jedes der auf die Risikolage des Unternehmens ausgerichteten Managementsysteme – auch wenn es als angemessen und wirksam beurteilt wurde – gewährleistet, unabhängig von der Ausgestaltung, grundsätzlich nicht mit absoluter Sicherheit den Ausschluss von Umständen, welche die Früherkennung von Risiken beeinträchtigen oder Fehlaussagen in der Rechnungslegung vermeiden.

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 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, die Hapag-Lloyd Aktie und die Konditionen der begebenen Anleihe 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 2022 (siehe hierzu oben).

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

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

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

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2023 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 2023)

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

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

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

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. September 2023 wurde Herr Dheeraj Bhatia mit Wirkung zum 1. Januar 2024 zum neuen Vorstandsmitglied bestellt. Herr Bhatia wird zum 1. Januar 2024 das neu eingerichtete Vorstandsressort Terminal & Infrastruktur übernehmen und daneben Geschäftsführer der HL Terminal Holding B.V. mit Sitz in Rotterdam werden, in der die Infrastrukturbeteiligungen der Hapag-Lloyd gebündelt werden.

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 2022 berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt. Bei Neubesetzungen von Vorstandspositionen, zuletzt bei der im Geschäftsjahr 2023 beschlossenen Erweiterung des Vorstands um die Position des Chief Terminal and Infrastructure 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 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 2023 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.

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 Aufsichtsrats Tätigkeit 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.12 DCGK 2022 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. Zuletzt im Dezember 2023 haben Aufsichtsratsmitglieder einen Evaluationsbogen erhalten. Die Ergebnisse dieser neuerlichen Selbstbeurteilung werden in einer der Sitzungen im Geschäftsjahr 2024 besprochen.

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. Die im August 2022 eingeleiteten Unternehmenswahlen wurden zum 29. November 2023 abgeschlossen.

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 2023 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. Die Geschäftsordnung ist abrufbar über die Internetseite der Gesellschaft. In jedem Kalenderhalbjahr werden zwei ordentliche Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmengleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmengleichheit führt.

Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

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

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

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (bis 13. März 2024)

Der Aufsichtsrat hatte sich für seine Zusammensetzung bislang folgende Ziele gegeben:

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne der Empfehlungen C.6 und C.7 Abs. 1 des DCGK 2022 ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß der Empfehlung C.11 des DCGK 2022 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 (bis 13. März 2024)

Der Aufsichtsrat hatte bislang 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.

Dabei umfassen die Bereiche der Rechnungslegung und Abschlussprüfung, Sektorkennntnis in der Schifffahrt sowie Governance und Compliance die jeweils im Zusammenhang mit diesen Bereichen stehenden und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen.

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 2023. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils zum 31. Dezember 2023 ist in der folgenden Qualifikationsmatrix dargestellt.

	Michael Behrendt	Klaus Schröter	Karl Gernandt	Felix Albrecht	Turqi Alnowaiser	S.E. Scheich Ali Bin Jassim Al-Thani	
Zugehörigkeitsdauer							
Aufsichtsratsmitglied seit	3.12.2014	26.8.2016	23.3.2009	11.3.2019	23.2.2018	29.5.2017	
Persönliche Eignung							
Unabhängigkeit i. S. d. DCGK 2022	✓	n. a. ¹		n. a. ¹	✓	✓	
Ehemalige Vorstandsmitglieder	✓						
Diversität							
Geburtsjahr	1951	1959	1960	1987	1977	1960	
Geschlecht	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Saudi-arabisch	Katarisch	
Kompetenzen							
Internationale Erfahrung oder Herkunft	✓		✓		✓	✓	
Finanzexperte i. S. d. § 100 Abs. 5 AktG und Empfehlung D.3 DCGK 2022	✓		✓		✓	✓	
Risikomanagement/Controlling	✓		✓		✓	✓	
Sektorkennntnis (Schifffahrt)	✓	✓	✓	✓		✓	
Führung von Großunternehmen	✓		✓		✓	✓	
Governance / Compliance	✓	✓	✓		✓	✓	
Personal	✓	✓			✓	✓	
IT/Digitalisierung					✓	✓	

✓ Kriterium erfüllt, basierend auf einer Selbsteinschätzung durch den Aufsichtsrat. Dies bedeutet mindestens „Gute Kenntnisse“ und damit die Fähigkeit, auf Basis bereits vorhandener Qualifikationen und fachlicher Kompetenzen im Rahmen der Aufsichtsrats Tätigkeit für die Hapag-Lloyd AG, einschlägige Sachverhalte nachvollziehen und fundierte Entscheidungen treffen zu können.

¹ In Übereinstimmung mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex erübrigt sich für die Arbeitnehmervertreter eine Angabe zur Unabhängigkeit.

	Peter Graeser	Oscar Eduardo Hasbún Martínez	Annabell Kröger	Silke Lehmköster	Martina Neumann	Sabine Nieswand	Dr. Isabella Niklas	José Francisco Pérez Mackenna	Dr. Andreas Rittstieg	Maya Schwegershausen-Güth
	29.11.2023	3.12.2014	10.6.2017	14.9.2022	11.7.2023	26.8.2016	5.6.2020	3.12.2014	25.5.2022	26.10.2018
	n.a. ¹		n.a. ¹	n.a. ¹	n.a. ¹	n.a. ¹				n.a. ¹
	1960	1969	1965	1986	1960	1964	1972	1958	1956	1984
	männlich	männlich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich
	Deutsch	Chilenisch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Chilenisch	Deutsch	Deutsch
		✓		✓			✓		✓	✓
		✓	✓				✓			
		✓					✓	✓		
	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓
		✓					✓	✓	✓	
		✓					✓	✓	✓	✓
			✓	✓		✓	✓	✓		✓
										✓

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 2022 ein. Darüber hinaus entspricht der Aufsichtsrat der Empfehlung D.3 des DCGK, nach der mindestens ein Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt sowie auch der Vorsitzende auf einem der Gebiete sachverständig sein soll. Herr Oscar Eduardo Hasbún Martínez, Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses der Gesellschaft, verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender eines börsennotierten Unternehmens sowie aufgrund seiner Mitgliedschaften in verschiedenen Kontrollgremien und weiterer leitender Funktionen, über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung. Daneben ist insbesondere Herr Karl Gernandt, Mitglied des Prüfungs- und Finanzausschusses, aufgrund seiner langjährigen leitenden Tätigkeiten in Unternehmen, darunter auch leitende Positionen in einer börsennotierten Aktiengesellschaft, auf beiden Gebieten sachverständig. Dabei erstreckt sich der Sachverstand beider vorbenannter Aufsichtsratsmitglieder auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

Bei Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 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>

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. März 2024 ein überarbeitetes Kompetenzprofil verabschiedet und seine Ziele für die Zusammensetzung angepasst. Dabei hat der Aufsichtsrat insbesondere die Anforderungen an die Nachhaltigkeitsexpertise transparenter gestaltet und mit Blick auf das neue Segment Terminal & Infrastruktur ein neues Kompetenzfeld aufgenommen. Die nunmehr geltenden Ziele zur Zusammensetzung und das neue Kompetenzprofil werden im Folgenden dargestellt.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (seit 13. März 2024)

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne der Empfehlungen C.6 und C.7 Abs. 1 des DCGK 2022 ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß der Empfehlung C.11 des DCGK 2022 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 75. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat (seit 13. März 2024)

- mindestens vier 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 dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügt, und damit jeweils als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt, wobei zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören;

- 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, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkennntnis im Bereich Hafen-Terminals und -Infrastruktur verfügen, einschließlich der mit diesem Bereich verbundenen und für die Gesellschaft bedeutsamen Nachhaltigkeitsthemen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die Kenntnisse bzw. Erfahrungen in den Bereichen unternehmerische Strategieentwicklung und -umsetzung haben;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen, einschließlich sozialer und ökologischer Unternehmensführung (Environmental Social Governance);
- 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 (einschließlich IT-Sicherheit) verfügt.

Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:

Michael Behrendt

(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani

Berater des CEO

Qatar Investment Authority, Doha, Katar

Klaus Schroeter

Tariffkoordinator, Fachbereich Öffentliche und private Dienstleistungen, Sozialversicherung und Verkehr, ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin

(Erster Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024)

Peter Graeser (seit 29. November 2023)

Seebetriebsrat

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Vorstandsvorsitzender

Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago de Chile, Chile

Karl Gernandt

Präsident des Verwaltungsrats

Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)

Annabell Kröger

Kaufmännische Angestellte

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Felix Albrecht

Vorsitzender des Seebetriebsrats

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Silke Lehmköster

Leiterin Fleet Management

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Turqi Alnowaiser

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

Martina Neumann (seit 11. Juli 2023)

Betriebsrätin

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sabine Nieswand

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
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

Rechtsanwalt, Hamburg

Maya Schwiegershausen-Güth

Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr &
Maritime Wirtschaft, ver.di Bundesverwaltung,
Berlin

Svea Stawars (bis 29. November 2023)

Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

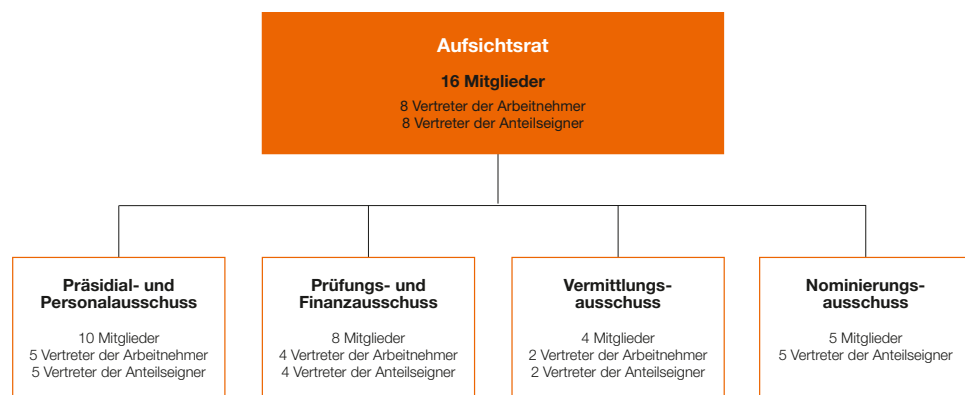
Uwe Zimmermann (bis 31. Mai 2023)

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 (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024), Turqi Alnowaiser, Karl Gernandt, Peter Graeser (seit 16. Februar 2024), Silke Lehmköster (bis 29. November 2023), Sabine Nieswand (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024), Dr. Isabella Niklas, José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024), Maya Schwiegershausen-Güth (seit 16. Februar 2024), Uwe Zimmermann (bis 31. Mai 2023)

- (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), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Annabell Kröger (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024), Silke Lehmköster (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024), Martina Neumann (seit 16. Februar 2024), Dr. Isabella Niklas, Klaus Schroeter (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024), Uwe Zimmermann (bis 31. Mai 2023)

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

Mitglieder:

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

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

Mitglieder:

Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (bis 29. November 2023), José Francisco Pérez Mackenna, Sabine Nieswand (seit 16. Februar 2024), Klaus Schroeter (bis 29. November 2023 und seit 16. Februar 2024)

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 unterhaltsberechtigende 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>

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 1. März 2023 Änderungen an dem bestehenden Vergütungssystem für den Vorstand beschlossen, welches den Vorgaben des Aktiengesetzes entspricht und die Empfehlungen des DCGK im Wesentlichen berücksichtigt. Die Änderungen des Vergütungssystems wurden von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 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 zugrunde liegende 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 gebilligten bzw. bestätigten Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der Vergütungsbericht nebst der von der Hauptversammlung 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 2023 fand die Hauptversammlung der Gesellschaft in Präsenz statt. Ordnungsgemäß angemeldete Aktionäre oder ihre Bevollmächtigten hatten daneben die Möglichkeit sich zur virtuellen Hauptversammlung zuzuschalten und ihr Stimmrecht durch Briefwahl sowie Vollmachtserteilung auszuüben. Auch für nicht angemeldete Aktionäre bestand die Möglichkeit, die Hauptversammlung über den Online-Service live in Bild und Ton mitzuverfolgen.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2023 (unverändert zum 31. Dezember 2022):

in %	31.12.2023
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 3. Mai 2023 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 2023 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 Markus Lippmann (seit dem Geschäftsjahr 2023). 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 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 2023 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 2027 beschlossen. Diese Vorgabe wird erfüllt. Die Hapag-Lloyd AG entspricht überdies den Vorgaben des Aktiengesetzes in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes, wonach mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands einer börsennotierten Aktiengesellschaft sein muss, sofern er aus mehr als drei Mitgliedern besteht.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands eine Zielgröße von 25 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 35 % bis zum 30. Juni 2027 festgelegt.

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

Rolf Habben Jansen

J M Baxi Ports & Logistics Limited (seit 19. April 2023)
Stolt-Nielsen Limited
World Shipping Council – Stellvertretender Vorsitzender

Donya-Florence Amer

EA Technologies FZCO
Fiege Logistik Holding Stiftung & Co. KG (seit 1. April 2023)

Dheeraj Bhatia (seit 1. Januar 2024)

EA Technologies FZCO
J M Baxi Ports & Logistics Limited

Mark Frese

x+bricks S.A.

Dr. Maximilian Rothkopf

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

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 – Vorsitzender (seit 24. April 2023)

Sanabil Investments

Saudi Information Technology Company (SITCO)

Manara Minerals Investment Company – Vorsitzender (seit 6. Juni 2023)

Azimut-Benetti S.p.A. (seit 15. Juni 2023)

King Saud University (seit 18. September 2023)

Uber Technologies, Inc. (seit 27. November 2023)

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

Karl Gernandt

Hochgebirgsklinik Davos AG

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

Kühne Real Estate AG – Vorsitzender

Signa Prime Selection AG

Deutsche Lufthansa AG (seit 9. Mai 2023)

Oscar Eduardo Hasbún Martínez

Florida International Terminal LLC (bis 1. August 2023)

Invexans S.A.

Nexans S.A.

San Antonio Terminal Internacional S.A. (bis 1. August 2023)

San Vicente Terminal Internacional S.A. (bis 1. August 2023)

SM-SAAM S.A. – Vorsitzender

Sociedad Portuaria De Caldera (SPC) S.A. (bis 1. August 2023)

Sociedad Portuaria Granelera De Caldera (SPGC) S.A. (bis 1. August 2023)

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
 Bucerius Law School (seit 1. Oktober 2023)
 Gasnetz Hamburg GmbH
 GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH
 HADAG Seetouristik und Fährdienst AG
 HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG (bis 31. Dezember 2023)
 Stromnetz Hamburg GmbH
 Hamburger Energiewerke GmbH
 SBH Schulbau Hamburg

Dr. Andreas Rittstiegl

Brenntag SE – Stellvertretender Vorsitzender
 Hubert Burda Media Holding Geschäftsführung SE
 Kühne Holding AG
 Huesker Holding GmbH

Maya Schwiegershausen-Güth

EUROGATE Geschäftsführungs-GmbH & Co. KGaA

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

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 (2. Mai 2028) entsprechend anzupassen.

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

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 2. Mai 2028 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe von bis zu 6.000.000 neuen auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage um bis zu 6.000.000,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023).

§ 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. 3.449 Mio. EUR (rd. 3.820 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. 655 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.

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

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 Linienschiffahrtsegments des Hapag-Lloyd Konzerns. Der Ausblick für dieses Segment des Hapag-Lloyd Konzerns 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 Unternehmensregister 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).

Zum 31. Dezember 2023 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 253 Containerschiffen, davon 110 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 243 Schiffe, davon 88 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 4.070 Mitarbeitende (Vorjahr: 4.106 Mitarbeitende).

WIRTSCHAFTSBERICHT

Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2023 gemessen an der Prognose

Im zusammengefassten Lagebericht 2022 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2023 eine signifikante Abschwächung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung prognostiziert. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2023 von 2.143,6 Mio. EUR fiel das Ergebnis entsprechend deutlich niedriger aus als im Vorjahreszeitraum mit 16.718,6 Mio. EUR. Die Ergebnisverschlechterung ist insbesondere auf die im Geschäftsjahr 2023 stark gesunkenen 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. Der Ausbau der Terminalaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzerns im Geschäftsjahr 2023 wurde insbesondere in der Tochtergesellschaft HL Terminal Holding B.V. mit Sitz in Rotterdam abgebildet und gesteuert. Die Vergleichbarkeit der beiden Geschäftsjahre ist diesbezüglich nicht beeinträchtigt und auf wesentliche Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage wurde gegebenenfalls hingewiesen.

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2023 war geprägt von einer schwachen Nachfragesituation verbunden mit deutlich gesunkenen Frachtraten. Ein ebenfalls deutlich gesunkener Bunkerpreis und die weitere Normalisierung der Transportketten führten gleichzeitig zu einem deutlichen Rückgang der Transportkosten. Die im Geschäftsjahr 2023 von der Hapag-Lloyd AG erreichte Transportmenge lag auf Vorjahresniveau. Darüber hinaus ergaben sich negative Ergebniseffekte aus der schwächeren Notierung des USD/EUR-Kurses mit 1,11 USD/EUR zum Stichtag 31. Dezember 2023 (Vorjahr: 1,07 USD/EUR). Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag mit 1,08 USD/EUR um drei Cent über dem USD/EUR-Kurs des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1,05 USD/EUR). Diese Entwicklungen ließen das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 14.575,0 Mio. EUR auf 2.143,6 Mio. EUR sinken. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss in Höhe von 3.013,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.565,2 Mio. EUR).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Umsatzerlöse	18.289,4	34.985,0
Erhöhung/Verminderung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	62,1	–60,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	21,2	7,2
Sonstige betriebliche Erträge	1.157,5	2.081,4
Transportaufwendungen	–13.901,3	–16.186,4
Personalaufwendungen	–454,6	–446,7
Abschreibungen	–693,5	–567,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2.337,2	–3.093,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.143,6	16.718,6
Finanzergebnis	1.084,2	1.085,6
davon Zinsergebnis	423,2	222,4
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–143,8	–108,9
Ergebnis nach Steuern	3.084,0	17.695,3
Sonstige Steuern	–70,5	–130,1
Jahresüberschuss	3.013,5	17.565,2
Gewinnvortrag	9.932,1	3.439,8
Bilanzgewinn	12.945,6	21.005,0
EBIT	2.709,3	17.450,7
EBIT-Marge (%)	14,8	49,9
EBITDA	3.402,8	18.018,1
EBITDA-Marge (%)	18,6	51,5

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2023 um rd. 48 % auf 18.289,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34.985,0 Mio. EUR) gesunken. Ursächlich hierfür war die aufgrund der schwachen Nachfrage stark gefallene durchschnittliche Frachtrate bei einem Transportvolumen auf Vorjahresniveau. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 11.809 TTEU (Vorjahreszeitraum: 11.745 TTEU), was einem Anstieg um 64 TTEU oder 0,5 % entspricht. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2023 betrug 1.496 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 2.863 USD/TEU) und ist damit um 1.367 USD/TEU oder 47,7 % gefallen. Der Druck auf die Frachtraten erhöhte sich im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 und führte entsprechend zu einem kontinuierlichen Rückgang der Frachtrate.

Die sonstigen betrieblichen Erträge fielen im Berichtsjahr von 2.081,4 Mio. EUR auf 1.157,5 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkenen Wechselkursgewinne in Höhe von 650,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.742,2 Mio. EUR), die vor allem aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsposten infolge der USD/EUR-Kursentwicklung resultierten.

Im Geschäftsjahr 2023 verminderten sich die Transportaufwendungen um 2.285,1 Mio. EUR auf 13.901,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16.186,4 Mio. EUR), was einem prozentualen Rückgang von rd. 14 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des deutlich gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises um 730,6 Mio. EUR auf 2.241,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.972,4 Mio. EUR) vermindert. Der Rückgang der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 1.554,4 Mio. EUR auf 11.659,5 Mio. EUR resultierte insbesondere aus der Normalisierung der Lieferketten und damit verbunden geringere Stand- und Lagergelder für Container. Aufgrund des konzerninternen Übertrags von 29 Seeschiffen von UASC Ltd. zu der Hapag-Lloyd AG sanken die Charteraufwendungen um 740,3 Mio. EUR, was ebenfalls zur Verringerung der Aufwendungen für bezogene Leistungen beitrug.

Die Personalaufwendungen lagen mit 454,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 446,7 Mio. EUR) um rd. 2 % über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode, was im Wesentlichen auf einen Anstieg der Mitarbeiterzahlen zurückzuführen ist. Im Berichtsjahr 2023 waren bei Hapag-Lloyd durchschnittlich 4.107 Mitarbeitende (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 4.000 Mitarbeitende). Die Personalaufwandsquote, gemessen an den Umsatzerlösen, hat sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 von 1,3 % auf 2,5 % erhöht.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 693,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 567,4 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch die im Zeitraum von November 2022 bis Juni 2023 erfolgte konzerninterne Übernahme von 29 Seeschiffen von der Tochtergesellschaft UASC Ltd. sowie im Laufe des Geschäftsjahres getätigte Investitionen in Seeschiffe und Container.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 756,7 Mio. EUR auf 2.337,2 Mio. EUR resultierte insbesondere aus gesunkenen Wechselkursverlusten, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 849,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.631,5 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von Fremdwährungsbeträgen sowie niedrigeren realisierten Verlusten aus derivativen Finanzinstrumenten.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 2.143,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16.718,6 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 2.709,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.450,7 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 2.531,7 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis etwas höher. Ursächlich hierfür waren die im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG enthaltenen Beteiligungserträge, die im aktuellen Geschäftsjahr 682,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 992,8 Mio. EUR) betrugen. Gegenläufig wirkten insbesondere die Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern sowie unterschiedliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach IFRS und HGB. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 3.402,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18.018,1 Mio. EUR) unter dem Niveau des Konzerns mit 4.460,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19.428,7 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis ist mit 1.084,2 Mio. EUR nahezu unverändert im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr (1.085,6 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Rückgang von fremdwährungsbedingten Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens um 173,8 Mio. EUR auf 11,6 Mio. EUR sowie eine Verbesserung des Zinsergebnisses um 200,8 Mio. EUR auf 423,2 Mio. EUR. Die Zinserträge stiegen insbesondere durch das höhere Volumen an Geldmarktgeschäften sowie ein höheres Zinsniveau um 202,9 Mio. EUR auf 556,0 Mio. EUR an. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang von Beteiligungserträgen um 310,7 Mio. EUR auf 682,1 Mio. EUR vermindern auf das Finanzergebnis aus. Hierin sind insbesondere Beteiligungserträge aus der Tochtergesellschaft UASC Ltd. mit insgesamt 585,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 879,0 Mio. EUR) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2023 ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 3.013,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17.565,2 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines nach Ausschüttung von 11.072,9 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 9.932,1 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 12.945,6 Mio. EUR (Vorjahr: 21.005,0 Mio. EUR) aus.

Finanz- und Vermögenslage

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Anlagevermögen	15.675,7	10.203,8
davon Sachanlagen	10.220,5	7.113,8
Umlaufvermögen	8.152,5	22.357,1
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	4.369,6	12.978,0
Rechnungsabgrenzungsposten	46,6	37,3
Bilanzsumme	23.874,9	32.598,3
Passiva		
Eigenkapital	15.619,3	23.678,7
Rückstellungen	2.116,9	2.143,4
Finanzverbindlichkeiten	998,0	727,1
davon kurzfristig	151,6	126,4
Übrige Verbindlichkeiten	5.137,0	6.045,4
davon kurzfristig	3.691,2	4.712,5
Rechnungsabgrenzungsposten	3,7	3,7
Bilanzsumme	23.874,9	32.598,3
Nettofinanzposition (liquide Mittel und Wertpapiere abzüglich Finanzverbindlichkeiten)	6.191,4	12.250,8
Eigenkapitalquote (%)	65,4	72,6

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag verringerte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 8.723,4 Mio. EUR von 32.598,3 Mio. EUR auf 23.874,9 Mio. EUR zum 31. Dezember 2023. Diese Veränderung setzte sich zusammen aus einem Anstieg des Anlagevermögens um 5.471,9 auf 15.675,7 Mio. EUR sowie einem gegenläufigen Rückgang des Umlaufvermögens um 14.204,6 Mio. EUR auf 8.152,5 Mio. EUR.

Innerhalb des Anlagevermögens stiegen die Sachanlagen um 3.106,7 Mio. EUR auf 10.220,5 Mio. EUR. Darin enthalten waren Investitionen in Höhe von 3.786,6 Mio. EUR, die hauptsächlich Zugänge zu Seeschiffen in Höhe von 2.686,2 Mio. EUR, zu Containerneubauten in Höhe von 725,3 Mio. EUR und geleistete Anzahlungen insbesondere auf Schiffsneu- und -umbauten in Höhe von 285,5 Mio. EUR betrafen. Die Zugänge zu Seeschiffen umfassten konzerninterne Käufe in Höhe von 2.265,0 Mio. EUR (Vorjahr: 560,4 Mio. EUR). Die Lage im Geschäftsjahr 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. Für die ersten sechs Schiffe erfolgte der Übergang bereits bis zum 31. Dezember 2022, die restlichen Schiffe wurden im Berichtsjahr übertragen. Vermindernd auf das Sachanlagevermögen wirkten sich insbesondere planmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 596,5 Mio. EUR aus. Am Bilanzstichtag bestand aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen ein Bestellobligo für Investitionen von insgesamt 942,1 Mio. EUR, von denen 689,7 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2024 fällig werden. Das Bestellobligo betraf in Höhe von 641,3 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.

Die Finanzanlagen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 2.435,1 Mio. EUR auf 4.612,2 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf um 591,7 Mio. EUR höheren Anteilen an verbundenen Unternehmen sowie dem erstmaligen Ausweis von erworbenen Anteilen an einem Spezialinvestmentfonds als Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 1.840,0 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023. Die Veränderung der Anteile an verbundenen Unternehmen betraf im Wesentlichen die Eigenkapitalausstattung der Tochtergesellschaft HL Terminal Holding B.V. für die getätigten Investitionen in das Terminalgeschäft des Hapag-Lloyd Konzerns (1.469,5 Mio. EUR) und den Erwerb der Beteiligung an der Spinelli Gruppe (249,4 Mio. EUR) sowie gegenläufig die Rückführung des Beteiligungsbuchwerts an der UASC Ltd. durch Kapitalherabsetzungen (1.252,2 Mio. EUR).

Der Rückgang des Umlaufvermögens um 14.204,6 Mio. EUR auf 8.152,5 Mio. EUR resultierte hauptsächlich aus der Verminderung der flüssigen Mittel in Höhe von 8.608,3 Mio. EUR sowie von Wertpapieren des Umlaufvermögens in Höhe von 3.773,3 Mio. EUR, die unter anderem für die Dividendenzahlung an die Anteilseigner im Geschäftsjahr 2023 verwendet wurden. Außerdem reduzierten sich die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 1.916,0 Mio. EUR auf 2.107,8 Mio. EUR im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Frachtraten im Vergleich zum Vorjahr.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2023 über ein Eigenkapital in Höhe von 15.619,3 Mio. EUR (Vorjahr: 23.678,7 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte aus der Dividendenzahlung in Höhe von 11.072,9 Mio. EUR sowie dem deutlich gesunkenen Jahresüberschuss in Höhe von 3.013,5 Mio. EUR (Vorjahr: 17.565,2 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung einer Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 11.072,9 Mio. EUR und eines verbleibenden Gewinnvortrags von 9.932,1 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2023 ein Bilanzgewinn von 12.945,6 Mio. EUR (Vorjahr: 21.005,0 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2023 rd. 65 % (Vorjahr: rd. 73 %).

Die Rückstellungen verminderten sich im Berichtszeitraum von 2.143,4 Mio. EUR auf 2.116,9 Mio. EUR. Darin enthalten war ein Anstieg der Steuerrückstellungen um 102,8 Mio. EUR auf 293,1 Mio. EUR bedingt durch höhere regelbesteuerte Einkünfte, die nicht unter den Tonnagesteuerbereich fielen, sowie ein gegenläufiger Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 146,1 Mio. EUR auf 1.531,4 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 998,0 Mio. EUR (Vorjahr: 727,1 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Euro-Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Die Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten resultierte insbesondere aus der Auszahlung von Schiffsfinanzierungen für die im Geschäftsjahr 2023 in Dienst gestellten drei Schiffsneubauten in Höhe von 387,3 Mio. EUR sowie gegenläufigen Regel- und Sondertilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 165,8 Mio. EUR. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage des Konzerns vorgenommen.

Die übrigen Verbindlichkeiten verminderten sich von 6.045,4 Mio. EUR auf 5.137,0 Mio. EUR. Dieser Rückgang beruhte hauptsächlich auf gesunkenen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von insgesamt 935,9 Mio. EUR.

Zu weiteren Angaben, insbesondere zu Art und Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten, verweisen wir auf Anmerkung (11) 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, Wertpapieren des Umlauf- und Anlagevermögens und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2023 insgesamt 7.843,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13.657,1 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 (13) Haftungsverhältnisse und (14) Sonstige finanzielle Verpflichtungen im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG dargestellt.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der Ausblick für das Linienschiffahrtsegment des Hapag-Lloyd Konzerns 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 2023 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD / EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 von einem deutlichen Rückgang des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2024 zu sehen.

Die Geschäftsentwicklung der Hapag-Lloyd AG unterliegt grundsätzlich den segmentübergreifenden Risiken und Chancen des Hapag-Lloyd Konzerns sowie den gleichen Risiken und Chancen des Schiffahrtsegments, 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 Unternehmensbeteiligungen. Daraus resultierende negative Auswirkungen auf Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch 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.
- Eine nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage 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 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 2023 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

Hamburg, den 27. Februar 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

Konzern- abschluss





146	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
147	KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG
148	KONZERNBILANZ
150	KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG
152	KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG
154	KONZERNANHANG
154	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
180	Segmentberichterstattung
184	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
196	Erläuterungen zur Konzernbilanz
242	Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Umsatzerlöse	(1)	17.929,5	34.542,7
Transport- und Terminalaufwendungen	(2)	11.928,9	13.730,7
Personalaufwendungen	(3)	1.029,7	982,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	1.929,3	1.904,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(5)	–526,2	–491,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		2.515,5	17.434,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	13,9	90,0
Ergebnis aus Beteiligungen	(12)	2,2	–
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		2.531,7	17.524,5
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	(6)	593,8	252,3
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	(6)	242,3	229,7
Übrige Finanzposten	(7)	151,6	–303,9
Ergebnis vor Steuern		3.034,8	17.243,2
Ertragsteuern	(8)	84,2	200,6
Konzernergebnis		2.950,6	17.042,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	(9)	2.935,4	17.030,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	15,2	12,5
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	(9)	16,70	96,89

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Konzernergebnis		2.950,6	17.042,6
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(20)	–18,6	115,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		–20,4	116,8
Steuereffekt		1,8	–1,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(20)	–1.033,5	750,3
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(20)	–17,1	39,1
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		15,7	19,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		–31,8	20,6
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Cashflow Hedges		–1,0	–0,5
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	(20)	1,8	0,8
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–3,2	–2,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		5,1	3,8
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Kosten der Absicherung		–0,1	–
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis		5,3	–
Sonstiges Ergebnis		–1.062,1	906,1
Gesamtergebnis		1.888,5	17.948,7
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		1.874,2	17.935,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	14,3	13,3

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2023

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	1.841,1	1.712,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.840,7	1.540,4
Sachanlagen	(11)	13.547,5	13.140,2
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	1.281,7	353,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(13)	56,0	49,9
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	(14)	18,7	22,7
Derivative Finanzinstrumente	(15)	1,4	37,3
Ertragsteuerforderungen	(8)	6,1	5,7
Aktive latente Ertragsteuern	(8)	186,5	33,0
Langfristige Vermögenswerte		18.779,9	16.894,7
Vorräte	(16)	454,3	440,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	1.657,0	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(13)	2.083,1	3.067,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	(14)	202,6	132,5
Derivative Finanzinstrumente	(15)	11,8	5,5
Ertragsteuerforderungen	(8)	13,8	16,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(17)	5.809,8	15.236,1
Kurzfristige Vermögenswerte		10.232,5	21.792,7
Summe Aktiva		29.012,4	38.687,3

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	(18)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(18)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(19)	15.305,6	23.447,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(20)	571,8	1.632,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		18.690,6	27.893,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	76,4	17,7
Eigenkapital		18.766,9	27.911,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	247,0	212,5
Sonstige Rückstellungen	(23)	86,6	80,9
Finanzschulden	(24)	2.318,9	2.319,4
Leasingverbindlichkeiten	(24)	1.454,0	1.725,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(25)	35,1	–
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	(26)	0,5	0,2
Passive latente Ertragsteuern	(8)	200,8	40,8
Langfristige Schulden		4.342,9	4.379,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	12,4	10,5
Sonstige Rückstellungen	(23)	1.101,2	964,6
Ertragsteuerschulden	(8)	239,3	165,9
Finanzschulden	(24)	451,2	457,3
Leasingverbindlichkeiten	(24)	806,5	934,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	2.487,4	2.615,7
Vertragsverbindlichkeiten	(25)	566,5	952,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	(25)	176,0	177,2
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	(26)	51,3	81,2
Derivative Finanzinstrumente	(27)	10,8	37,0
Kurzfristige Schulden		5.902,6	6.397,0
Summe Passiva		29.012,4	38.687,3

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Konzernergebnis	2.950,6	17.042,6
Ertragsteueraufwendungen (+)/-erträge (-)	84,2	200,6
Übrige Finanzposten	-151,6	303,9
Zinsergebnis	-351,5	-22,6
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	1.929,2	1.904,2
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-41,8	-64,8
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-16,2	-90,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-18,6	-37,3
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-22,9	-81,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	1.148,6	302,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	245,4	421,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-650,7	-313,3
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-138,7	-60,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.966,0	19.503,3
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	110,6	112,6
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	57,6	35,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	15,0	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.704,6	-1.440,6
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-8,0
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-762,8	-169,8
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	0,7	-
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-2,9	-
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	-873,5	-15,9
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	924,8	-2.824,1
Zinseinzahlungen	587,0	194,6
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-1.648,2	-4.065,4

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–	–36,5
Auszahlungen für Dividenden	–11.088,3	–6.165,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	484,8	46,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–474,3	–530,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–1.026,5	–1.055,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–231,5	–209,3
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendensicherung	159,2	–280,0
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–12.176,5	–8.229,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–8.858,7	7.208,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	15.236,1	7.723,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–567,6	304,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–8.858,7	7.208,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	5.809,8	15.236,1

KONZERNEIGENKAPITAL- VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4	12.608,8
Gesamtergebnis	-	-	17.030,1
davon			
Konzernergebnis	-	-	17.030,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-6.191,6
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-6.151,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-4,9
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-35,1
Stand 31.12.2022	175,8	2.637,4	23.447,3
Stand 1.1.2023	175,8	2.637,4	23.447,3
Gesamtergebnis	-	-	2.935,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	2.935,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-11.077,0
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-11.072,9
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-
Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-4,1
Umgliederung aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-	-0,2
Stand 31.12.2023	175,8	2.637,4	15.305,6

der Hapag-Lloyd AG

Neube- wertungen aus leistungs- orientierten Pensions- plänen	Rück- lage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögens- werte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherr- schende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigen- kapital
-149,6	-0,1	0,6	-	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
115,8	39,1	0,8	-	749,6	-	905,3	17.935,4	13,3	17.948,7
-	-	-	-	-	-	-	17.030,1	12,5	17.042,6
115,8	39,1	0,8	-	749,6	-	905,3	905,3	0,8	906,1
-	-	-	-	-	0,5	0,5	-6.191,2	-8,5	-6.199,7
-	-	-	-	-	-	-	-6.151,6	-	-6.151,6
-	-	-	-	-	-	-	-4,9	-8,5	-13,4
-	-	-	-	-	0,5	0,5	-34,7	-	-34,7
-33,8	39,0	1,5	-	1.626,3	-	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
-33,8	39,0	1,5	-	1.626,3	-	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
-18,6	-17,1	1,8	5,3	-1.032,7	-	-1.061,3	1.874,2	14,3	1.888,5
-	-	-	-	-	-	-	2.935,4	15,2	2.950,6
-18,6	-17,1	1,8	5,3	-1.032,7	-	-1.061,3	-1.061,3	-0,8	-1.062,1
-	-	-	-	-	-	-	-11.077,0	44,4	-11.032,7
-	-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-	-11.072,9
-	-	-	-	-	-	-	-	-15,0	-15,0
-	-	-	-	-	-	-	-	59,7	59,7
-	-	-	-	-	-	-	-4,1	-0,4	-4,5
0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-
-52,3	21,8	3,3	5,3	593,6	-	571,8	18.690,6	76,4	18.766,9

KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte, alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen sowie Umschlaganlagen (Terminals) 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 2023 und wurde am 27. Februar 2024 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss planmäßig am 13. März 2024 prüfen und billigen.

Grundlagen der Rechnungslegung

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2023 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- IFRS 17: Versicherungsverträge und Änderungen an IFRS 17
- Änderungen an IFRS 17: Vergleichsinformationen bei der Erstanwendung von IFRS 17 und IFRS 9
- Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2: Angabe von Rechnungslegungsmethoden
- Änderungen an IAS 8: Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen
- Änderungen an IAS 12: Latente Steuern im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden aus einer einzigen Transaktion und Erleichterungen bei der Bilanzierung latenter Steuern aus der globalen Mindestbesteuerung (International Tax Reform – Pillar II Model Rules)

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2023 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 2023 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard/ Interpretation	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IAS 1 Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig und langfristige Schulden mit Kreditbedingungen	1.1.2024	Erfolgt
IFRS 16 Änderungen an IFRS 16: Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	1.1.2024	Erfolgt
IAS 7 / IFRS 7 Änderungen an IAS 7 und IFRS 7: Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen	1.1.2024	Ausstehend
IAS 21 Änderungen an IAS 21: Mangel an Umtauschbarkeit	1.1.2025	Ausstehend

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2024 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 gegebenenfalls 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: 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 Erstanwendungszeitpunkts 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.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Änderungen an IAS 7 und IFRS 7: Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen / Supplier Finance Arrangements

Die Änderungen betreffen Offenlegungsvorschriften im Zusammenhang mit Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen – auch als Lieferkettenfinanzierung, Finanzierung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen oder Reverse-Factoring-Vereinbarungen bekannt. Die neuen Vorschriften ergänzen die in den IFRS-Standards bereits enthaltenen Anforderungen und sollen die Transparenz solcher Vereinbarungen und deren Auswirkungen auf die Verbindlichkeiten, Zahlungsströme und das Liquiditätsrisiko in den Abschlüssen der Unternehmen erhöhen.

Änderungen an IAS 21: Auswirkungen von Wechselkursänderungen

Durch die Änderungen wird IAS 21 um detaillierte Regelungen ergänzt, nach denen zu bestimmen ist, ob zwei Währungen untereinander getauscht werden können und wie Umrechnungskurse zu bestimmen sind, wenn die Umtauschbarkeit nicht gegeben ist. Darüber hinaus werden Angabepflichten eingeführt, die es den Abschlussadressaten ermöglichen sollen, die tatsächlichen oder erwarteten Auswirkungen der mangelnden Umtauschbarkeit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens einzuschätzen.

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 Unternehmenserwerb 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 (Wertminderungsprüfung). 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.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2023 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 151 (Vorjahr: 121) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2022	7	105	3	6	121
Zugänge	0	28	0	12	40
Abgänge	0	10	0	0	10
31.12.2023	7	123	3	18	151

Durch die Beteiligung an der Spinelli S.r.l., Genua, gehen ein vollkonsolidiertes und ein At-Equity konsolidiertes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Ein weiterer Zugang bei den At-Equity konsolidierten Unternehmen resultiert aus der Beteiligung an der J M Baxi Ports & Logistics Limited, Mumbai.

Im Rahmen des Erwerbs der chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. gehen 19 vollkonsolidierte sowie neun At-Equity konsolidierte Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein.

Weiterhin wurden neun Gesellschaften im Geschäftsjahr 2023 neu gegründet (davon acht vollkonsolidierte und eine At-Equity konsolidierte Gesellschaft).

Vier Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr liquidiert, vier wurden jeweils mit anderen Konzerngesellschaften verschmolzen und zwei 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 (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	49,0
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 Bangladesh Private Limited	Dhaka	40,0
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.	Kuwait-Stadt	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).

Elf vollkonsolidierte Gesellschaften und zwei nach der Equity-Methode bilanzierte 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 (40) aufgeführt.

Unternehmenserwerb

Hapag-Lloyd hat am 1. August 2023 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an den chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie ein dazugehöriges Immobilienportfolio (zusammen SAAM Terminals) erworben. Der Verkäufer gehört zur Unternehmensgruppe der chilenischen Quiñenco S.A., die mittelbar über die CSAV S.A. mit 30 % an Hapag-Lloyd beteiligt ist. Die Vertragsparteien sind somit nahestehende Unternehmen. Die Transaktion betrifft das gesamte Terminalgeschäft von SAAM sowie damit verbundene Logistikdienstleistungen. Das Terminalgeschäft umfasst zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Mittel- und Südamerika mit rd. 4.000 Mitarbeitern und einem Containerumschlag von mehr als 3,0 Millionen TEU im Jahr 2022. Der Bereich Containerlogistik ergänzt das Terminalgeschäft an fünf Standorten in Chile mit rd. 300 Mitarbeitern. Durch den Erwerb von SAAM Terminals erweitert Hapag-Lloyd seine strategischen Terminalbeteiligungen und stärkt sein Linienreedereigeschäft in Lateinamerika weiter. Investitionen in die Terminalinfrastruktur sind ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Agenda von Hapag-Lloyd.

Als Gegenleistung für den Unternehmenserwerb wurden Zahlungsmittel von umgerechnet 891,0 Mio. EUR übertragen.

Es sind mit dem Unternehmenserwerb verbundene Kosten von 13,8 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen.

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

Mio. EUR

Sonstige immaterielle Vermögenswerte	439,1
Sachanlagen	298,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	113,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,7
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	16,1
Derivative Finanzinstrumente	0,7
Aktive latente Ertragsteuern	23,3
Langfristige Vermögenswerte	891,9
Vorräte	8,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	42,7
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	21,5
Derivative Finanzinstrumente	0,1
Ertragsteuerforderungen	3,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	122,9
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,2
Kurzfristige Vermögenswerte	198,4
Summe Aktiva	1.090,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8,7
Sonstige Rückstellungen	4,4
Finanzschulden	44,0
Leasingverbindlichkeiten	6,5
Sonstige Verbindlichkeiten	33,7
Passive latente Ertragsteuern	150,5
Langfristige Schulden	247,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	0,6
Sonstige Rückstellungen	8,3
Ertragsteuerschulden	10,9
Finanzschulden	27,0
Leasingverbindlichkeiten	5,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19,5
Vertragsverbindlichkeiten	2,1
Sonstige Verbindlichkeiten	9,5
Kurzfristige Schulden	83,3
Summe Schulden	331,1
Erworbenes Nettovermögen	759,2
Nicht beherrschende Anteile	60,1
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	699,1
Übertragene Gegenleistung	891,0
Geschäfts- oder Firmenwert	191,9

Zum Aufstellungszeitpunkt des Konzernabschlusses ist die vollständige unabhängige Bewertung der beizulegenden Zeitwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte, welche insbesondere Terminalkonzessionen und Kundenbeziehungen beinhalten, sowie der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen aufgrund der hohen Komplexität noch nicht abgeschlossen. Die Bewertung dieser Vermögenswerte, der korrespondierenden passiven latenten Steuern und folglich des Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt somit vorläufig.

Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert insbesondere Synergien aus gemeinschaftlichen Tätigkeiten und nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte, beispielsweise Expertise von Mitarbeitern, und ist voraussichtlich steuerlich nicht abzugsfähig.

Die nicht beherrschenden Anteile an SAAM Terminals werden mit ihrem Anteil am identifizierbaren Nettovermögen bewertet.

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 84,0 Mio. EUR erfasst. Der Bruttobetrag der vertraglichen Forderungen beläuft sich auf 85,1 Mio. EUR, hiervon werden 1,1 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf SAAM Terminals Umsatzerlöse von 148,8 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 5,2 Mio. EUR.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2023 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 18.113,2 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 2.544,5 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 2023 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 von SAAM Terminals tatsächlich am 1. Januar 2023 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) designiert 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	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
US-Dollar	1,10765	1,06750	1,08150	1,05380
Kanadischer Dollar	1,46686	1,44689	1,45922	1,37173
Pakistanische Rupie	311,87326	241,95421	302,57898	215,71833
Argentinischer Peso	894,53700	189,69700	320,60358	137,43416

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 zur Wertminderungsprüfung siehe Abschnitt „Wertminderungsprüfung“.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworbene Markenrechte, Konzessionen und Kundenstämme werden mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt erfasst. Einzel erworbene Software wird zu Anschaffungskosten erfasst.

Entwicklungskosten, die direkt dem Entwurf und dem Testen identifizierbarer unternehmensspezifischer Individualsoftwareprodukte zuzuordnen sind, die vom Konzern kontrolliert werden, werden als immaterielle Vermögenswerte erfasst, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Die aktivierten Herstellungskosten werden auf Grundlage von Einzel- und der Herstellung direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Grundsätzlich erfasst der Hapag-Lloyd Konzern einen immateriellen Vermögenswert aus einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung, wenn er einen Anspruch darauf hat, für die Nutzung der Infrastruktureinrichtung der Konzession eine Gebühr zu verlangen. Der immaterielle Vermögenswert wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert entsprechend dem beizulegenden Zeitwert der erbrachten Dienstleistungen und ggf. zum Barwert der vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Im Hapag-Lloyd Konzern werden immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer in der Folge zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, abzüglich kumulierter planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibung, bilanziert. Die planmäßige Abschreibung erfolgt linear über folgende Zeiträume bzw. voraussichtlich unternehmensspezifischen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	3–30
Konzessionen	3–32
Marke Hapag-Lloyd	unbestimmt
Computersoftware	2–8

Für immaterielle Vermögenswerte mit bestimmter bzw. unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres die Nutzungsdauer überprüft.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten bzw. unbegrenzten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Geschäfts- oder Firmenwerte einer regelmäßigen jährlichen Wertminderungsprüfung unterzogen. Darüber hinaus werden Überprüfungen vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen. Für detaillierte Informationen zur Wertminderungsprüfung siehe nachstehenden Abschnitt „Wertminderungsprüfung“.

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 bereits durch die weltweiten Tätigkeiten erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

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 planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden voraussichtlichen unternehmensspezifischen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude und Bauten	20–80
Schiffe	24–29
Container	15
Technische Anlagen und Maschinen	5–15
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.

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

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“.

Wertminderungsprüfung

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, Sachanlagen und nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen werden 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 (zahlungsmittelgenerierende Einheit).

Der Geschäfts- oder Firmenwert aus einem Unternehmenszusammenschluss wird den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugewiesen, von denen erwartet wird, dass sie von den Synergien des Zusammenschlusses profitieren werden. Diese Einheiten bzw. Gruppen von Einheiten müssen die niedrigste Stufe innerhalb des Unternehmens darstellen, für die der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird und dürfen nicht größer als ein Segment sein, welches gemäß IFRS 8 Geschäftssegmente ermittelt wurde. 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.

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 Vermögenswerte verteilt. Dabei darf der Buchwert eines Vermögenswerts nicht unter seinen beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten, seinen Nutzungswert oder Null sinken.

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) des einzelnen Vermögenswerts, der zahlungsmittelgenerierenden Einheit oder der Gruppe zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. 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,
- (3) angemietete Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen.

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 Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen.

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 Grundstücken, Gebäuden und übrige Anlagen 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 signifikanten Umfang, wird in Übereinstimmung mit IFRS 16 die Vertragslaufzeit unter

Berücksichtigung der Kündigungsfrist im jeweiligen Vertrag und einer gegebenenfalls 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.

Finanzinstrumente

Im Hapag-Lloyd Konzern sind die finanziellen Vermögenswerte unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und des Zahlungsstromkriteriums als „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ (AC), „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ (FVTPL) und erstmalig im Geschäftsjahr 2023 „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet“ (FVOCI) 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 „erfolgswirksam 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.

Der Hapag-Lloyd Konzern reklassifiziert finanzielle Vermögenswerte nur dann, wenn sich das Geschäftsmodell des Vermögenswerts ändert. Im Geschäftsjahr 2023 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 „erfolgs-wirksam 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 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. Geldmarktfonds sind Geldanlagen, die überwiegend in verschiedene, kurzfristige und liquide Geldmarkt- und Wertpapiere, wie zum Beispiel Termingelder, Reverse Repo-Geschäfte und Anleihen, investieren. 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. Geldmarktfonds sind Geldanlagen, die überwiegend in verschiedene, kurzfristige und liquide Geldmarkt- und Wertpapiere, wie zum Beispiel Termingelder, Reverse Repo-Geschäften und Anleihen investieren. Zahlungsmitteläquivalente dienen dazu kurzfristige 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 Dividendenerträge 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 in der Regel 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.

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 Wertveränderungen 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 im Hapag-Lloyd Konzern 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

Die Vorräte werden zu Anschaffungskosten angesetzt oder mit dem am Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert bilanziert, welcher sich aus dem Absatzmarkt ergibt. Zur Bewertung der Anschaffungskosten wendet der Hapag-Lloyd Konzern die gleitende Durchschnittsmethode an.

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

Im Mai 2023 hat die Europäische Union beschlossen den Seeverkehr in das EU-Emissionshandelssystem (EU ETS) einzubeziehen. Das EU-Emissionshandelssystem ist ein System, das die Treibhausgasemissionen bestimmter Sektoren in der EU reguliert und begrenzt. Die Schiffahrtsemissionen werden ab 2024 in das EU ETS einbezogen. Daher muss Hapag-Lloyd für die Geschäftsjahre ab 2024 EU-Allowances (EUAs) für CO₂-Emissionen erwerben, die zunächst 40 % der Emissionen abdecken mit sukzessiver Erhöhung in den Folgejahren. Im dritten Quartal 2023 hat der Konzern zum ersten Mal EUAs erworben. Da es sich bei den Emissionszertifikaten effektiv um einen Input handelt, der im Leistungserbringungsprozess verbraucht wird, bilanziert die Gruppe die EUAs als Vorräte. Darüber hinaus bestehen die Vorräte im Wesentlichen aus Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, welche insbesondere Brennstoffbestände (Bunker) umfassen.

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 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.

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.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten künftigen Schadensverlaufs gebildet.

Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten

Im Segment Linienschifffahrt 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 Leistungsverpflichtung beinhaltet als variablen Bestandteil des Transaktionspreises unter anderem auch Stand- und Lagergelder für Container (Demurrage und Detention). 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.

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 Transportfortschritt gegen die Umsatzerlöse ratierlich aufgelöst. 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 für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegen einer hohen Komplexität. Im Laufe des Geschäftsjahres hat der Konzern eine Überprüfung der dem Transportfortschritt zuzurechnenden Kosten für noch nicht beendete Schiffsreisen vorgenommen und die Ermittlung zugunsten einer wirtschaftlich besseren Darstellung prospektiv angepasst.

Die Umsatzerlöse im Segment Terminal & Infrastruktur bestehen im Wesentlichen aus hafennahen Dienstleistungen (Kaigebühren, Stauen und Löschen von Containern, Stückgut und Schüttgut), die in der Regel innerhalb eines kurzen Zeitraums erbracht werden. Diese hafennahen Dienstleistungen werden mit den Kunden als eine einzige Transaktion vertraglich vereinbart und weisen einen hohen Integrationsgrad auf. Dementsprechend stellen die hafennahen Dienstleistungen eine Leistungsverpflichtung dar. Umsätze aus Verträgen mit Kunden werden zu dem Zeitpunkt realisiert, an dem die Dienstleistungen für den Kunden erbracht werden. Für die Umsatzrealisierung bestimmt der Hapag-Lloyd Konzern den Transaktionspreis in Übereinstimmung mit den von den Hafenbehörden in bestimmten Ländern veröffentlichten oder mit den Kunden vereinbarten Tarifen.

Im Segment Terminal & Infrastruktur werden auch Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Containern auf der Grundlage der Nutzungsdauer des Lagerplatzes erbracht, die eine separate Leistungsverpflichtung darstellen. Erträge aus Containerlagerungsdiensten werden über einen Zeitraum von Lagertagen erfasst.

Erbringt Hapag-Lloyd Bau- oder Ausbauleistungen, ist grundsätzlich die hierfür erhaltene Gegenleistung gemäß IFRS 15 anzusetzen. Die mit Bau- oder Ausbauleistungen im Rahmen einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung verbundenen Umsatzerlöse werden in der Regel über einen Zeitraum erfasst.

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 2024 bis 2028, 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.

Hapag-Lloyd fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Modellregelungen der globalen Mindestbesteuerung (Pillar II). Die Pillar II Gesetzgebung wurde in Deutschland, der Jurisdiktion in der die Hapag-Lloyd AG als Konzernobergesellschaft steuerlich ansässig ist, am 27. Dezember 2023 gesetzlich verankert und wird ab dem 1. Januar 2024 in Kraft treten. Da die Pillar II Gesetzgebung zum Berichtszeitpunkt noch nicht in Kraft war, unterliegt die Hapag-Lloyd dahingehend für den Berichtszeitraum keiner zusätzlichen Steuerbelastung. Die Hapag-Lloyd macht von der Ausnahmeregelung von der Bilanzierung latenter Steuern im Zusammenhang mit Pillar II Ertragsteuern Gebrauch, die Gegenstand der im Mai 2023 veröffentlichten Änderungen an IAS 12 war.

Gemäß den Regelungen zur globalen Mindeststeuer muss Hapag-Lloyd für jedes Land eine Zusatzsteuer in Höhe der Differenz zwischen dem konsolidierten Landeseffektivsteuersatz und dem Mindeststeuersatz von 15 % – berechnet auf Basis der sog. GloBE Regelungen – zahlen, in dem Hapag-Lloyd eine oder mehrere sog. Constituent Entities zuzurechnen sind.

Hapag-Lloyd hat eine erste Analyse hinsichtlich der Auswirkungen von Pillar II auf die steuerliche Gesamtbelastung, insbesondere vor dem Hintergrund der Ausnahme für Einkünfte aus dem internationalen Seeverkehr, durchgeführt. Basierend auf den Verhältnissen der Vorjahre geht das Unternehmen davon aus, dass der überwiegende Gewinn oder Verlust von Hapag-Lloyd von der Ausnahmeregelung erfasst sein wird.

Die Ausnahmeregelung gilt vor allem für die Hapag-Lloyd AG als auch für Hapag-Lloyd (USA) LLC. Die bei diesen Gesellschaften verbleibenden Einkünfte, die nicht unter den Regelungsinhalt der Ausnahme von der Mindestbesteuerung fallen, unterlagen jedoch in den Vorjahren einer Besteuerung von mehr als 15 % oder waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

Zudem hat Hapag-Lloyd in Bezug auf die Länder und Constituent Entities, bei denen keine Einkünfte aus internationaler Schifffahrt vorliegen, eine Analyse hinsichtlich der sog. Save Harbour Regelungen auf Basis des qualifizierten Country-by-Country Reports der Vorjahre mit dem Ergebnis angestellt, dass ca. die Hälfte der Länder, in denen Hapag-Lloyd Constituent Entities zuzurechnen sind, bereits aufgrund des De-Minimis-Tests (Umsatz und Gewinn nach Country-by-Country-Report-Regeln unterhalb der De-Minimis-Schwelle) ausgeschlossen werden können.

Eine weitere Analyse der Effektivsteuersätze auf Basis des Country-by-Country-Reports der Vorjahre hat ergeben, dass zusätzlich viele Jurisdiktionen, welche nicht bereits aufgrund des De-Minimis Tests auszunehmen sind, aus dem Anwendungsbereich der Mindeststeuer fallen werden, da der Effektivsteuersatz in diesen Jurisdiktionen jeweils größer als 15 % ist.

Zusammenfassend rechnet Hapag-Lloyd damit, dass nur in wenigen Ländern mit einer Unterschreitung des Mindeststeuersatzes zu rechnen ist und die Mindeststeuer auf die Konzernsteuerquote von Hapag-Lloyd keinen signifikanten Einfluss haben wird.

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 bei der Identifizierung von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und der Allokation von Geschäfts- oder Firmenwerten für Zwecke der Wertminderungsprüfung

Für Zwecke der Wertminderungsprüfung müssen bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwerte auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGE) oder Gruppen von ZGE allokiert werden. Diese Allokation ist ermessensbehaftet und im Abschnitt (10) Immaterielle Vermögenswerte dargestellt.

Die Identifizierung von ZGE unterscheidet sich je nach Geschäftsaktivität. In der Containerlinienschifffahrt werden alle maritimen Vermögenswerte in einem integrierten Liniennetz eingesetzt, sodass die operativen Zahlungsströme nicht einzelnen Vermögenswerten zugeordnet werden und daher das Segment Linienschifffahrt in seiner Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert wird. Innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur wird jedes Terminal als eigene ZGE betrachtet.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde SAAM Terminals erworben, siehe Angaben im Abschnitt Unternehmenserwerb. Die Synergien aus dem Erwerb von SAAM Terminals kommen im Wesentlichen der ZGE Linienschifffahrt zugute, weshalb der aus diesem Unternehmenszusammenschluss resultierende Geschäfts- oder Firmenwert überwiegend der ZGE Linienschifffahrt zugeordnet wurde, siehe hierzu Abschnitt (10) Immaterielle Vermögenswerte.

Schätzungen im Rahmen der Wertminderungsprüfung der Geschäfts- und Firmenwerte

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Linienschifffahrt basiert auf der Schätzung diskontierter Cashflows. Die Cashflows basieren auf der vom Management genehmigten Planung. Es liegt in der Natur von Planungen, dass sie auf Annahmen beruhen, die mit Unsicherheit behaftet sind. Die den wesentlichen Annahmen zugewiesenen Werte stellen die Einschätzung des Managements über die zukünftigen Entwicklungen der Containerlinienschifffahrt dar und basieren auf internen und externen Quellen.

Die Einheitlichkeit der Planung hinsichtlich der Schätzungen wird durch zentralisierte Prozesse unter Einbeziehung zentraler Konzernfunktionen sichergestellt. Die verwendeten Abzinsungssätze spiegeln den Zeitwert des Geldes und die spezifischen Geschäftsrisiken wider, die mit den zugrunde liegenden Cashflows verbunden sind.

Die wesentlichen Annahmen, die der Schätzung des erzielbaren Betrags zugrunde lagen, sind in Abschnitt (10) Immaterielle Vermögenswerte beschrieben.

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 (29) 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 Umwelтанforderungen oder rechtlichen Beschränkungen, technischen Entwicklungen oder sonstigen Marktzwängen (unter anderem 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 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 gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Durch die Übernahme des Terminal- und Logistikgeschäfts von SAAM im August 2023 wurde das Engagement im Terminalbereich weiter ausgebaut. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitäten gliedern sich erstmals zum 30. September 2023 in die Segmente Linienschiffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Informationen für das Vorjahr wurden entsprechend angepasst. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment Linienschiffahrt

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Linienschiffahrt umfasst den Seetransport von Containern sowie den dazugehörigen Transport im Hinterland. Folglich resultieren die global generierten Umsatzerlöse aus der Verschiffung und dem Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen. 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 primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen Fahrtgebiete.

Segment Terminal & Infrastruktur

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur umfasst im Wesentlichen den Betrieb von Terminals, dem damit verbundenen Handling von Containern und anderen Frachten. Die relevanten Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns als Grundlage für die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind das EBIT und EBITDA.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen für die Segmentberichterstattung liegen die im Konzernabschluss verwendeten IFRS zugrunde. Für weitere Erläuterungen wird auf das Kapitel Bilanzierung und Bewertung verwiesen.

Segmentberichtsinformationen

In der nachfolgenden Tabelle werden die vom Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zur Beurteilung der Leistung der operativen Segmente herangezogenen Steuerungsgrößen und darüberhinausgehende segmentbezogene Größen dargestellt. Die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich aus den konsolidierten Umsatzerlösen der Einzelsegmente und der Bereinigung der Intersegmentumsatzerlöse.

1.1.–31.12.2023				
Mio. EUR	Linien-schiffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	17.762,3	187,1	-19,8	17.929,5
davon Intersegmentumsatzerlöse	0,5	19,4	-19,8	–
davon externe Umsatzerlöse	17.761,8	167,7	–	17.929,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-4,0	17,9	–	13,9
EBITDA	4.414,9	46,0	0,1	4.460,9
EBITDA-Marge (in %)	24,9	24,6	-0,5	24,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-1.902,3	-27,0	–	-1.929,3
EBIT	2.512,6	19,0	0,1	2.531,7
EBIT-Marge (in %)	14,1	10,1	-0,5	14,1
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	591,3	3,3	-0,7	593,8
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-235,8	-6,6	0,7	-241,7
Ertragsteuern	-82,2	-2,1	–	-84,2
EAT	2.937,4	13,1	0,1	2.950,6

1.1.–31.12.2022				
Mio. EUR	Linien-schiffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	34.523,1	23,0	-3,4	34.542,7
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	3,4	-3,4	–
davon externe Umsatzerlöse	34.523,1	19,6	–	34.542,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	2,1	87,9	–	90,0
EBITDA	19.330,7	97,9	0,1	19.428,7
EBITDA-Marge (in %)	56,0	425,0	-1,9	56,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-1.903,0	-1,2	–	-1.904,2
EBIT	17.427,8	96,7	0,1	17.524,5
EBIT-Marge (in %)	50,5	419,8	-1,9	50,7
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	252,3	0,1	–	252,3
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-229,6	-0,1	–	-229,7
Ertragssteuern	-200,4	-0,1	–	-200,6
EAT	16.946,0	96,5	0,1	17.042,6

Informationen über geografische Gebiete

Die Zuordnung des Sachanlagevermögens sowie der immateriellen Vermögenswerte zu einzelnen Ländern erfolgt in Abhängigkeit von den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns sowie von dem eingetragenen Firmensitz der Konzerngesellschaften. Für bestehende Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, welche unter Anwendung der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurden, erfolgt die Zuordnung auf der Grundlage des jeweiligen Firmensitzes der Beteiligungsgesellschaften.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die langfristigen Vermögenswerte nach geografischen Gebieten.

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Inland	16.097,9	14.192,8
Drittland	2.413,0	2.553,3
Vereinigte Arabische Emirate	n/a	1.960,7
Hapag-Lloyd Konzern	18.511,0	16.746,1

Die Allokation der Nettofrachterlöse erfolgt auf Basis von abgeschlossenen Schifffreisen und des Landes, in dem sich der Löschhafen des Transportauftrags befindet. Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) werden auf der Grundlage des Standortes der Häfen allokiert, an dem sich die betroffenen Container befanden. Erlöse aus der Vercharterung von Schiffen sowie aus der entgeltlichen Überlassung von Containerstellplätzen auf Schiffen werden in Abhängigkeit des Firmensitzes des Vercharterers allokiert. Die aus dem Terminalgeschäft resultierenden Umsatzerlöse werden in Abhängigkeit des Firmensitzes der Terminalgesellschaften zugeordnet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die extern generierten Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Inland	853,6	1.879,8
Drittland	17.075,9	32.662,9
USA	4.101,6	8.600,4
Hapag-Lloyd Konzern	17.929,5	34.542,7

Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet¹ werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Atlantik	3.572,7	5.920,5
Transpazifik	2.897,8	6.314,8
Fernost	2.664,3	6.634,1
Mittlerer Osten	1.298,9	2.982,7
Intra-Asien	536,6	1.110,1
Lateinamerika	4.472,6	7.565,2
Afrika	1.075,3	1.646,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.244,2	2.349,1
Gesamt	17.762,3	34.523,1

¹ Die dargestellten Umsatzerlöse betreffen das Segment Linienschifffahrt. Die Umsatzerlöse des Segments Terminal und Infrastruktur stellen im Berichtszeitraum mit 187,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 23,0 Mio. EUR) einen untergeordneten Anteil der Konzernumsatzerlöse.

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. Die Erlöse für Demurrage und Detention sind dabei insbesondere aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückgegangen. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden für die Gruppen vergleichbarer Produkte und Dienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Segment Linienschifffahrt	17.761,8	34.523,1
Containertransportdienstleistung	16.309,9	31.791,0
Sonstige	1.451,9	2.732,1
Segment Terminal & Infrastruktur	167,7	19,6
Containerhandling	117,0	–
Sonstige	50,7	19,6
Hapag-Lloyd Konzern	17.929,5	34.542,7

Informationen über wichtige Kunden

Im Geschäftsjahr 2023 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 sowie Terminaldienstleistungen. Demzufolge erzielt der Hapag-Lloyd Konzern Umsatzerlöse hauptsächlich aus Seefracht, Containerinlandstransporten und Terminal-Handling-Gebühren.

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Produkten und Dienstleistungen sowie im Segment Linienschiffahrt nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt „Segmentberichterstattung“ entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 16.613,2 Mio. EUR auf 17.929,5 Mio. EUR (Vorjahr: 34.542,7 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 48,1 % entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 47,6 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro in Bezug auf den USD/EUR-Durchschnittskurs wirkte sich ebenfalls mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 15,7 Mrd. EUR bzw. 46,7 % ergeben. Die Transportmenge bewegte sich nahezu auf Vorjahresniveau und hatte somit nur unwesentliche Auswirkungen auf die Umsatzerlösentwicklung. Der positive Ergebniseffekt aus der im Geschäftsjahr vorgenommenen Verbesserung der Kostenzuordnung für nicht beendete Schiffsreisen entsprechend dem Transportfortschritt beträgt EUR 83,8 Mio.

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 2023 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 952,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1.445,8 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 im Segment Linienschifffahrt 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.

Im Segment Terminal & Infrastruktur werden Umsatzerlöse im Rahmen von Terminaldienstleistungen und der damit in Verbindung stehenden zu erbringenden Leistungsverpflichtung zeitpunktbezogen realisiert. Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Lagerung von Containern werden zeitraumbezogen auf der Grundlage der Nutzungsdauer des Lagerplatzes realisiert.

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) Transport- und Terminalaufwendungen**Transportaufwendungen**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Transportaufwendungen für beendete Reisen	11.816,4	13.735,1
Brennstoffe	2.253,9	2.984,6
Handling und Haulage	5.618,5	6.617,3
Container und Repositionierung ¹	1.515,5	1.585,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	2.428,4	2.548,2
Veränderung der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	–68,6	4,4
Gesamt	11.884,9	13.730,7

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 der Vorperiode erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind im aktuellen Geschäftsjahr als Transportaufwendungen für beendete Reisen dargestellt.

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahr 2023 um 1.845,8 Mio. EUR auf 11.884,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.730,7 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 13,4 %. Im Wesentlichen trugen geringere Aufwendungen für Stand- und Lagergelder für Container und ein niedrigerer Bunkerverbrauchspreis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu dem Rückgang der Transportaufwendungen bei. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro, führte ebenfalls zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von 1.494,1 Mio. EUR bzw. 11,2 % ergeben. Gestiegene Hafen- und Kanalkosten sowie die gestiegenen Container- und Repositionierungsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkten dem Anstieg entgegen.

Im Geschäftsjahr 2023 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 614 USD/t um 139 USD/t (18,5 %) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 753 USD/t. Dies führte zu einem Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe um 730,7 Mio. EUR auf 2.253,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.984,6 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im Berichtsjahr um 998,7 Mio. EUR auf 5.618,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.617,3 Mio. EUR) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Stand- und Lagergelder für Container infolge der stetigen Normalisierung der globalen Lieferketten zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus den rückläufigen Aufwendungen für kurzfristig eingecharterte Schiffe und Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen. Insbesondere Hafen- und Kanalkosten sind hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum preisbedingt gestiegen.

Terminalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Containerterminalaufwendungen	21,1	–
Terminalequipementaufwendungen	12,4	–
Materialaufwendungen	10,0	–
Gesamt	43,9	–

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal&Infrastruktur ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 insbesondere durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 43,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transport- und Terminalaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2023 im Hapag-Lloyd Konzern 33,5 % (Vorjahreszeitraum: 60,3 %).

(3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Löhne und Gehälter	860,4	831,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	169,3	150,3
Gesamt	1.029,7	982,0

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr 2023 um 47,7 Mio. EUR (4,9 %) auf 1.029,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 982,0 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr die Anpassung des Bonussystems sowie die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, insbesondere aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften.

Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Personalaufwendungen von 72,9 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 11,9 Mio. EUR (Vorjahr: 9,7 Mio. EUR) erfolgswirksam gemindert. Weitere Erläuterungen erfolgen unter Anmerkung (32) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Linien-schiffahrt	13.619	14.267
Seepersonal	1.327	1.842
Landpersonal	12.066	12.194
Auszubildende	226	231
Terminal & Infrastruktur	2.911	268
Gesamt	16.530	14.535

(4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Planmäßige Abschreibungen	1.929,3	1.903,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	110,4	92,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.818,8	1.810,7
Wertaufholungen/ Wertminderungen	–	0,5
Gesamt	1.929,3	1.904,2

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

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 1.036,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.030,9 Mio. EUR). Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

(5) Sonstiges betriebliches Ergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Sonstige betriebliche Erträge	164,0	124,2
Erträge aus der Ausbuchung von verjährten Verbindlichkeiten	55,7	30,5
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	44,7	64,7
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	21,8	9,5
Übrige betriebliche Erträge	41,7	19,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	690,1	615,5
IT- und Kommunikationskosten	282,4	253,4
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	114,6	85,4
Wechselkursgewinne/-verluste	51,3	33,0
Büro- und Verwaltungskosten	50,2	40,4
Training und sonstige Personalkosten	47,6	43,6
Versicherungsaufwendungen	37,5	15,6
Sonstige Steuern	25,6	30,1
Fahrt- und Reisekosten	21,7	15,9
Marketingaufwendungen	19,9	16,3
Bankgebühren	11,9	9,2
Übrige betriebliche Aufwendungen	27,5	72,6
Gesamt	-526,2	-491,3

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

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.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	593,8	252,3
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	432,4	199,9
Sonstige Finanzerträge	161,4	52,4
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	243,3	226,7
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	118,2	133,8
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	107,5	89,0
Sonstige Finanzaufwendungen	9,2	–
Nettozinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,4	3,9
Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate	1,0	-3,0
Gesamt	351,5	22,6

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Geldmarktgeschäften und den Zinserträgen aus den Finanzinstrumenten des Spezialfonds „HLAG Performance Express“. Der Anstieg der übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Zinsniveau, dem hohen Volumen der Geldmarktgeschäfte zu Beginn des Berichtsjahres sowie den Zinserträgen aus den Wertpapieren des Spezialfonds, die im Vorjahreszeitraum noch nicht bestanden. 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 übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist insbesondere auf die Bewertungs- und Realisierungseffekte der Zinsswaps zurückzuführen.

Zu den Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit Leasingverbindlichkeiten entstanden sind, verweisen wir auf Anmerkung (29) Leasing.

(7) Übrige Finanzposten

Die übrigen Finanzposten in Höhe von 151,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –303,9 Mio. EUR) beinhalten im Wesentlichen die realisierten Kurseffekte der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2023 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsgewinne aus der entsprechenden Dividendenzahlung. Die übrigen Finanzposten im Vorjahr 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 2023 sowie 2022 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 2023 zwischen 8,0 % und 35,0 % (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 gegebenenfalls realisierbare Verlustvorträge erfasst.

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag	201,6	181,2
davon Inland	147,5	108,1
davon Ausland	54,1	73,1
Latenter Steuerertrag/-aufwand	–117,4	19,4
davon aus zeitlichen Differenzen	–116,7	19,9
davon aus Verlustvorträgen	–0,7	–0,5
Gesamt	84,2	200,6

Der im Vergleich zum Vorjahr um 116,4 Mio. EUR verringerte Aufwand aus Steuern vom Einkommen und Ertrag ist im Wesentlichen auf die erstmalige Bildung von aktiven latenten Steuern auf unrealisierte Währungskurseffekte außerhalb des Tonnagesteuerbereiches der Hapag-Lloyd AG zurückzuführen, wodurch die Gesellschaft im Geschäftsjahr insgesamt (inklusive Anpassungen für Vorjahre) einen Ertrag aus aktiven latenten Steuern in Höhe von 112,0 Mio. EUR ausweisen konnte. Teilweise wurde dieser Effekt aus latenten Steuern durch einen Anstieg bei den laufenden Ertragsteuern im Inland wieder kompensiert. Zudem sind im Geschäftsjahr die ausländischen laufenden Ertragsteuern erheblich reduziert im Vergleich zum Vorjahr. Der Grund hierfür ist die allgemein schlechtere Ertragssituation der Hapag Lloyd Gruppe im Geschäftsjahr, die auch durch die erstmalige Konsolidierung der SAAM Terminals-Gesellschaften nicht vollumfänglich kompensiert werden konnte.

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 4,7 Mio. EUR (Vorjahr: 4,5 Mio. EUR) enthalten, die auf den Tonnagesteuerbereich entfallen.

Der Anstieg der inländischen laufenden Ertragsteueraufwendungen um 39,4 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen bedingt durch eine steuerliche Neubewertung der Behandlung von Aufwendungen und Erträgen aus dem Kapitalanlagebereich, welcher nicht unter die Besteuerung nach der Tonnage fällt. Steuerlich nicht zu berücksichtigende unrealisierte Währungskurseffekte wirken sich im Inland erst im Zeitpunkt der Realisierung steuerlich mindernd oder erhöhend aus. Insoweit wurden die hohen laufenden Ertragsteueraufwendungen im Inland durch die Bildung von aktiven latenten Steuern wieder kompensiert.

Zudem sind in den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 41,5 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge in Höhe von 2,5 Mio. EUR) enthalten, deren Ursache ebenfalls in der Neubewertung der steuerlichen Behandlung der Ergebnisse des Kapitalanlagebereiches der Hapag-Lloyd AG im Inland liegt. Den Anpassungen der Steueraufwendungen der Vorperioden steht ein entsprechend höherer laufender Ertragsteueraufwand im aktuellen Geschäftsjahr gegenüber, da es sich insoweit im Wesentlichen um Periodenverschiebungen bei der steuerlichen Berücksichtigung von Währungskurseffekten handelt.

Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher insoweit 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 2023 sowie 2022 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 2023 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,2 % und 35,0 % (Vorjahr: zwischen 8,2 % und 35,0 %).

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

Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Ergebnis vor Steuern	3.034,8	17.243,2
davon unter Tonnagesteuer	2.861,3	16.060,7
davon unter Regelbesteuerung	173,5	1.182,4
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)	56,0	381,6
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	-32,6	-222,0
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-13,8	16,3
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	27,5	20,9
Effekte aus Ansatzkorrekturen	7,2	21,5
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	41,5	2,5
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-20,5	-23,6
Kursdifferenzen	2,4	-1,8
Sonstige Abweichungen	11,8	0,7
Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung	79,5	196,1
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuer	4,7	4,5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)	84,2	200,6

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 die nicht berücksichtigten Erträge aus Ertragsteuern in Höhe von 5,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorräte im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen nicht berücksichtigte Erträge in Höhe von 1,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) auf nicht angesetzte aktive latente Steuern aus temporären Differenzen.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 2,9 Mio. EUR (Vorjahr: 2,7 Mio. EUR). Weiterhin werden hier die Aufwendungen der laufenden Periode aus der Erhöhung von passiven latenten Steuern auf zukünftige Ausschüttungen einer chilenischen Konzerngesellschaft ausgewiesen (8,7 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.12.2023		31.12.2022	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,2	194,9	1,7	46,6
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	135,5	8,6	2,4	1,9
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,9	0,8	3,1	0,8
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	12,2	0,3	8,3	0,2
Sonstige Transaktionen	31,8	5,8	17,6	0,7
Aktiviert Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,5	–	9,3	–
davon realisierbar durch Tonnage-steuerbemessungsgrundlage	–	–	–	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–9,6	–9,6	–9,4	–9,4
Bilanzansatz	186,5	200,9	33,0	40,8

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2022	Veränderung Konsoli- dierungs- kreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2022
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sach- anlagevermögen 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 Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	5,4	–	2,4	–	0,3	8,1
Sonstige Transaktionen	12,0	–	4,6	–	0,3	16,9
Aktivierter Steuer- ersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	8,3	–	0,5	–	0,5	9,3
Bilanzansatz	11,9	–	-19,4	-1,0	0,7	-7,8

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2023	Veränderung Konsoli- dierungs- kreis	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kurs- differenz erfasst	Stand zum 31.12.2023
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei Sach- anlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	-44,9	-139,6	-10,7	–	2,5	-192,7
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,5	5,4	120,7	–	0,3	126,9
Bewertung von Pensionsrückstellungen	2,3	1,9	-1,8	1,9	–	4,3
davon erfolgsneutral	2,4	–	–	1,9	-0,1	4,2
Ansatz- und Bewertungs- unterschiede bei übrigen Rückstellungen	8,1	-8,1	12,5	–	-0,6	11,9
Sonstige Transaktionen	16,9	13,4	-4,0	–	-0,6	25,7
Aktivierter Steuer- ersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,3	–	0,7	–	-0,5	9,5
Bilanzansatz	-7,8	-127,0	117,4	1,9	1,1	-14,4

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 8,7 Mio. EUR (Vorjahr: 24,8 Mio. EUR) angesetzt. Der Anstieg basiert auf einer Fortführung der geänderten Barmittelrepatriierungsstrategie bei einem Tochterunternehmen in Chile.

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 73,0 Mio. EUR (Vorjahr: 96,9 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	31.12.2023	31.12.2022
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	26,9	27,6
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	1.325,4	1.344,8
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	–	0,1
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.325,4	1.344,7
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	1.352,3	1.372,4

(9) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	2.935,4	17.030,1
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	16,70	96,89

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 2023 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Konzes- sionen	Marke	Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
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
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten							
Stand zum 1.1.2023	1.712,1	1.956,8	–	240,5	148,9	23,3	4.081,6
Zugänge durch Unternehmenserwerb	191,9	193,2	243,2	–	2,6	–	630,9
Zugänge	–	–	–	–	1,0	26,8	27,8
Umbuchungen	–	–	–	–	14,2	–14,2	–
Wechselkursdifferenzen	–62,8	–71,8	–1,6	–8,7	–5,8	–1,1	–151,9
Stand zum 31.12.2023	1.841,1	2.078,2	241,7	231,7	161,0	34,8	4.588,5
Kumulierte Abschreibungen							
Stand zum 1.1.2023	–	696,8	–	–	132,3	–	829,0
Zugänge	–	91,7	11,9	–	6,9	–	110,4
Wechselkursdifferenzen	–	–27,4	–0,5	–	–5,0	–	–32,9
Stand zum 31.12.2023	–	761,0	11,5	–	134,2	–	906,7
Buchwerte 31.12.2023	1.841,1	1.317,2	230,2	231,7	26,8	34,8	3.681,8

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.841,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.712,1 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 231,7 Mio. EUR (Vorjahr: 240,5 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Wertminderungsprüfung sind den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns Geschäfts- oder Firmenwerte und die Marke Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2023 wie folgt zugeordnet worden:

Zahlungsmittelgenerierende Einheit (ZGE) bzw. Gruppe von ZGE in Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Marke Hapag-Lloyd
Linien-schiffahrt	1.811,6	231,7
Mehrere Einheiten bzw. Gruppen von Einheiten ohne signifikanten Geschäfts- oder Firmenwert	29,6	
Buchwert	1.841,1	231,7

Diese Zuordnung basiert auf Ermessensentscheidungen, die im Abschnitt Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen dargestellt sind.

Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Linien-schiffahrt basiert auf dem Nutzungswert, der durch diskontierte Cashflows geschätzt wurde. Die Cashflow-Prognosen enthalten spezifische Schätzungen für fünf Jahre und die Extrapolation einer ewigen Rente danach.

Die wesentlichen Annahmen, die bei der Schätzung des erzielbaren Betrags verwendet wurden, werden im Folgenden angegeben.

Basierend auf den in der Unternehmensstrategie definierten Wachstumszielen und der gemäß Investitionsplanung verfügbaren Kapazitäten plant das Management für den Detailplanungszeitraum ein Wachstum der Transportmengen, das über dem von Branchenexperten geschätzten Marktwachstum liegt. Dabei hat das Management die extern geschätzte Entwicklung der globalen Containerschiffahrt um Erfahrungen und Einschätzungen der eigenen Wettbewerbsposition in den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt. Die Planung berücksichtigt insbesondere die Fokussierung auf Wachstums- und Nischenmärkte sowie die Qualitätsposition von Hapag-Lloyd im Wettbewerbsumfeld. Die Investitionsplanung berücksichtigt auch die Entwicklung externer Nachhaltigkeitsanforderungen und interner Nachhaltigkeitsziele.

Frachtraten werden von verschiedenen wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst und unterliegen erheblichen Schwankungen. Einer dieser Faktoren ist die Entwicklung der Bunkerpreise, die ebenfalls unsicher ist und Schwankungen unterliegt. Daher wird die Frachtrate ex Bunker geplant, d. h. die erwartete Frachtrate nach Abzug der erwarteten Bunkerkosten. Die Normalisierung des Geschäfts in der Containerlinien-schiffahrt im Jahr 2024 wird zu einem deutlichen Rückgang der Frachtraten im Vergleich zum Jahr 2023 führen, was so vom Management im Budget für das Jahr 2024 berücksichtigt wurde. Im Planungszeitraum 2025 bis 2028 wurde ein anhaltendes Wachstum der Frachtraten geplant. Die vom Management im letzten Planjahr 2028 erwartete Frachtrate liegt unter der Frachtrate des Jahres 2023.

Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 9,4 %. Dieser wurde auf Grundlage historischer branchendurchschnittlicher gewichteter Kapitalkosten geschätzt. Der Kapitalkostensatz vor Ertragsteuern entspricht aufgrund der Tonnagebesteuerung dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern. Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 2,0 % berücksichtigt, sodass die gewichteten Kapitalkosten für die nachhaltige Periode 7,4 % betragen.

Der Wachstumsabschlag von 2,0 % p. a. entspricht der Wachstumsrate in der ewigen Rente. Sie wurde anhand verschiedener externer Quellen bestimmt und berücksichtigt die künftige Inflation, die Effizienz- und die Wettbewerbserwartungen. Die angenommene nachhaltige Wachstumsrate in der ewigen Rente liegt deutlich unterhalb der von Branchenexperten erwarteten langfristigen durchschnittlichen Wachstumsrate für weltweite Containermengen.

Die EBIT-Marge in der ewigen Rente entspricht der langfristig erwarteten durchschnittlichen Branchenentwicklung. Sie liegt innerhalb der Bandbreite der EBIT-Margen im Detailplanungszeitraum und wurde durch externen Quellen validiert. Der Barwert des Zahlungsmittelzuflusses (Free Cashflow) in der ewigen Rente wird von der EBIT-Marge in der ewigen Rente und von allen anderen wesentlichen Annahmen beeinflusst. Insofern berücksichtigt eine Sensitivitätsanalyse der Free Cashflows in der ewigen Rente einerseits die Volatilität der wesentlichen Annahmen zu Transportmengen, Frachtraten und Bunkerkosten und andererseits die Tatsache, dass Änderungen dieser wesentlichen Annahmen auch gleichzeitig eintreten können.

Der geschätzte erzielbare Betrag der ZGE Linienschiffahrt übersteigt deren Buchwert um 2,1 Mrd. EUR. Bei den folgenden für möglich gehaltenen Änderungen wesentlicher Annahmen bzw. bei folgender Änderung des Free Cashflows in der ewigen Rente entspricht der Nutzungswert dem Buchwert:

- Bei einem um 0,7 %-Punkte höheren Kapitalkostensatz.
- Bei einer um 1,0 %-Punkte geringeren Wachstumsrate in der ewigen Rente.
- Bei einem um 11,9 % geringeren Zahlungsmittelzufluss (Free Cashflow) in der ewigen Rente.

Die Änderungen wurden bei ansonsten unveränderten Annahmen separat ermittelt und beziehen sich auf den Nutzungswert. Sollte der Nutzungswert unter dem Buchwert liegen, würde dies nicht zwangsläufig zu einer Wertminderung führen, da in diesem Fall der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten immer noch über dem Buchwert liegen kann.

Die Aufwendungen für Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 100,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 62,0 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen in 2023 bei 21,5 Mio. EUR (Vorjahr: 10,2 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, Bauten und übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2022	11.976,2	5.033,6	463,5	381,9	17.855,2
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	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
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2023	14.190,5	5.474,5	544,2	824,4	21.033,6
Erwerb durch Unternehmens- zusammenschlüsse	–	–	289,6	9,2	298,8
Zugänge	1.267,6	853,8	82,0	332,2	2.535,6
Abgänge	356,1	295,7	53,3	–	705,1
Umbuchungen	184,1	8,3	14,6	–206,9	–
Wechselkursdifferenzen	–540,0	–211,8	–18,7	–32,6	–803,0
Stand zum 31.12.2023	14.746,0	5.829,1	858,4	926,3	22.359,8
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2023	5.424,6	2.219,6	249,2	–	7.893,4
Zugänge	1.300,3	456,8	61,7	–	1.818,8
Abgänge	322,2	217,1	46,0	–	585,3
Wechselkursdifferenzen	–219,6	–86,1	–8,9	–	–314,6
Stand zum 31.12.2023	6.183,1	2.373,2	256,1	–	8.812,3
Buchwerte 31.12.2023	8.562,9	3.456,0	602,3	926,3	13.547,5

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 4.842,7 Mio. EUR (Vorjahr: 4.847,1 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 (29) Leasing dargestellt.

Aktivierung von Fremdkapitalkosten

Im Geschäftsjahr 2023 wurden für im Bau befindliche Schiffe 35,2 Mio. EUR (Vorjahr: 17,2 Mio. EUR) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen, d.h. nicht zweckgebundenen, Fremdfinanzierung aktiviert. Der Finanzierungssatz, der bei der Bestimmung der zu aktivierenden Fremdkapitalkosten zugrunde gelegt worden ist, wird quartalsweise ermittelt und beträgt für das Geschäftsjahr 2023 zwischen 4,8 % und 5,4 % p. a. (Vorjahr: zwischen 3,2 % und 4,2 % p. a.).

Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2023 direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten in Höhe von 2,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 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 2023 wurden die folgenden Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

Name des Unternehmens	Sitz	Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
		2023	2022
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	47,93	47,93
Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	39,00	39,00
Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhemshaven	30,00	30,00
J M Baxi Ports&Logistics Limited	Mumbai	40,00	–
Norcoast Logistica S.A.	São Paulo	50,00	–
Rail Terminal Wihelmshaven GmbH	Wilhemshaven	50,00	50,00
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	50,00	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Antofagasta Terminal Internacional S.A.	Antofagasta	35,00	–
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	19,06	19,06
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	25,10	25,10
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.	Colombo	40,00	40,00
EA Technologies FZCO	Dubai	61,59	61,59
Inmobiliaria Sepbio Ltda	Talcahuano	50,00	–
Muellaje del Maipo S.A.	San Antonio	50,00	–
Portuaria Corral S.A.	Valdivia	50,00	–
Puerto Buenavista S.A.	Cartagena	33,33	–
San Antonio Terminal Internacional S.A.	San Antonio	50,00	–
San Vicente Terminal Internacional S.A.	Talcahuano	50,00	–
Servicios Portuarios y Extraportuarios Bio Bio Ltda	Talcahuano	50,00	–
Spinelli S.r.l.	Genua	49,00	–
Transportes Fluviales Corral S.A.	Valdivia	50,00	–

Gemeinschaftsunternehmen

Die Hapag-Lloyd AG hat am 19. April 2023 mittelbar 40 % der Anteile an der J M Baxi Ports & Logistics Limited, Mumbai, Indien, erworben. Die J M Baxi Ports & Logistics Limited betreibt zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Gruppe (J M Baxi) Containerterminals und ein Mehrzweckterminal, Inlandcontainerdepots und Containerfrachtstationen sowie weitere Logistikaktivitäten, wie zum Beispiel schienengebundene Dienstleistungen in ganz Indien. Durch die Beteiligung an J M Baxi kann Hapag-Lloyd seine Präsenz im strategischen Wachstumsmarkt Indien stärken. Die Anteile werden als Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten (574,3 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten stellen die dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten dar und wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet. Das Wirtschaftsjahr der J M Baxi Ports & Logistics Limited endet zum 31. März eines Jahres.

Am 13. September 2023 erwarb der Hapag-Lloyd Konzern 50 % der Anteile an der Norcoast Logista S.A. mit Sitz in São Paulo, Brasilien. Die Norcoast Logista S.A. ist in dem Bereich des Container-Logistikgeschäfts tätig und bietet integrierte Logistik sowie Transportdienstleistungen in der brasilianischen Küstenschifffahrt an. Die Anteile werden als Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten (3,4 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten stellen die dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten dar und wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

Im Geschäftsjahr blieben anteilige kumulierte Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen von 16,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) unberücksichtigt. Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

Assoziierte Unternehmen

Am 12. Januar 2023 hat die Hapag-Lloyd AG mittelbar 49 % der Anteile an der Spinelli S.r.l. mit Sitz in Genua, Italien, erworben. Die Spinelli S.r.l. ist zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Spinelli Gruppe (Spinelli) in dem Bereich des Container-Logistikgeschäfts tätig und bietet mit Terminaldienstleistungen, Transportdienstleistungen, Lagerhaltung, Depots für Zollabwicklung sowie Containerreparatur und -verkauf integrierte Dienstleistungen entlang der gesamten Logistikkertschöpfungskette unter anderem für den Hapag-Lloyd Konzern an. Die Anteile werden als Beteiligungen an einem assoziierten Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten inklusive direkt zuordenbarer Nebenkosten in Höhe von insgesamt 264,8 Mio. EUR. Diese wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

Die Hapag-Lloyd AG hat am 1. August 2023 im Rahmen des Erwerbs der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie des zugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM Terminals) mittelbar Anteile an neun assoziierten Unternehmen erworben. SAAM Terminals ist in dem Bereich des Terminalgeschäfts tätig. Die Geschäftstätigkeit ist die Entwicklung, Instandhaltung und der Betrieb von Terminalinfrastruktur. Darüber hinaus bietet SAAM Terminals mit Transportdienstleistungen und Lagerhaltung integrierte Dienstleistungen entlang der Logistikkertschöpfungskette unter anderem für den Hapag-Lloyd Konzern an. Die Anteile werden als Beteiligungen an assoziierten Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten inklusive direkt zuordenbarer Nebenkosten in Höhe von insgesamt 129,1 Mio. EUR. Diese wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

Im Geschäftsjahr blieben anteilige kumulierte Verluste von den nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen von 14,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) unberücksichtigt. Wertminderungen sind in dem anteiligen Equity-Ergebnis nicht enthalten.

Finanzinformationen

Die nachstehenden Tabellen fassen die Finanzinformationen der für den Hapag-Lloyd Konzern wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen zusammen. Die in der Tabelle dargestellten Finanzinformationen der J M Baxi Ports & Logistics Limited basieren auf dem zuletzt verfügbaren Abschluss zum 30. September 2023 und wurden auf den 31. Dezember 2023 fortgeschrieben. Die Tabellen beinhalten auch eine Überleitung der zusammengefassten Finanzinformationen auf die Buchwerte der Anteile zum Geschäftsjahresende.

	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Spinelli S.r.l.
Mio. EUR	2023	2023
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	274,2	179,0
Gewinn	49,7	16,3
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	–41,3	–12,5
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	138,6	80,5
Langfristige Vermögenswerte	104,7	132,2
Kurzfristige Schulden	35,1	81,8
Langfristige Schulden	78,0	26,4
Nicht beherrschende Anteile	–	5,8
Nettovermögen	130,2	98,7
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	32,7	48,4
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	211,8
Periodenfremdes Ergebnis	13,1	–
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	322,6	260,2

	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Spinelli S.r.l.
Mio. EUR	2022	2022
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	308,0	195,6
Gewinn	84,1	24,0
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	-33,4	-
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	187,0	80,0
Langfristige Vermögenswerte	92,5	55,4
Kurzfristige Schulden	38,2	83,0
Langfristige Schulden	76,8	4,7
Nettovermögen	164,5	47,7
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	41,3	-
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	-
Disquotaler Ergebnisanteil	16,6	-
Periodenfremdes Ergebnis	-0,9	-
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	333,8	-

	J M Baxi Ports & Logistics Limited
Mio. EUR	2023
Gesamtergebnisrechnung	
Umsatzerlöse	178,6
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	33,7
Zinserträge	–
Zinsaufwendungen	14,2
Ertragssteuern	0,4
Gewinn	0,8
Sonstiges Ergebnis	–0,4
Gesamtergebnis	0,3
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	–
Bilanz	
Kurzfristige Vermögenswerte	172,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	56,7
Langfristige Vermögenswerte	1.033,9
Kurzfristige Schulden	60,4
davon kurzfristige finanzielle Schulden	32,3
Langfristige Schulden	440,2
davon langfristige finanzielle Schulden	239,3
Nettovermögen	705,9
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	282,4
Geschäfts- oder Firmenwert	288,7
Wechselkursdifferenzen	–10,9
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	560,2

Zum Aufstellungszeitpunkt des Konzernabschlusses ist die vollständige unabhängige Bewertung der beizulegenden Zeitwerte der in den langfristigen Vermögenswerten enthaltenen Terminalkonzessionen, der Kundenbeziehungen sowie der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen aufgrund der hohen Komplexität noch nicht abgeschlossen. Die Bewertung dieser Vermögenswerte, der korrespondierenden passiven latenten Steuern und folglich des Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt somit vorläufig.

Der bilanzierte Anteil an sämtlichen einzeln für sich genommenen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, hat sich folgendermaßen entwickelt:

Mio. EUR	Nicht wesentliche assoziierte Unternehmen		Nicht wesentliche Gemeinschaftsunternehmen	
	2023	2022	2023	2022
Anteil 1.1.	17,3	2,3	2,2	0,5
Zugänge aus Beteiligungserwerb	55,2	15,0	3,4	1,3
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	-7,7	2,4	-16,3	0,2
Ausschüttungen	-1,6	-1,7	-	-
Erfolgsneutrale Veränderung	3,8	-	26,2	-
Wechselkursdifferenzen	-1,0	-0,7	-0,1	0,2
Anteil 31.12.	65,9	17,3	15,4	2,2

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

Mio. EUR	31.12.2023		31.12.2022	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.657,0	-	2.895,0	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.139,2	56,0	3.116,9	49,9
Staatsanleihen, Unternehmensanleihen und Geldmarktpapiere	1.841,5	-	-	-
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	107,6	-	111,4	-
Forderungen aus Versicherungsentschädigungen	61,4	21,9	71,5	25,3
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	25,8	3,7	14,7	3,9
Forderungen aus Darlehen und sonstigen Finanzforderungen	17,3	8,1	5,4	4,7
Beteiligungen und Wertpapiere	14,3	14,3	14,8	14,8
Forderungen aus Zinsen	4,0	2,9	57,6	-
Termingelder	-	-	2.787,8	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	67,3	5,3	53,7	1,2
Summe finanzielle Vermögenswerte	3.796,2	56,0	6.011,9	49,9

Es bestanden zum 31. Dezember 2023 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 ausbuchet, sondern im Rahmen des Geschäftsmodells gehalten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen (Held to Collect).

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des im Geschäftsjahr gezeichneten Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.841,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

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 2023 1.990,7 Mio. EUR (Vorjahr: 6.050,5 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität bzw. ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 212,1 Mio. EUR (Vorjahr: 253,2 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 470,5 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (Vorjahr: 957,6 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	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte		
Nicht überfällig	1.689,6	5.502,1
Überfällig bis 30 Tage	151,0	299,9
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	69,6	121,9
Überfällig über 90 Tage	80,6	126,5
Bruttobuchwert	1.990,7	6.050,5
Wertberichtigung	-50,8	-54,1
Buchwert	1.940,0	5.996,4

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	2023	2022
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte		
Wertberichtigungen zum 1.1.	54,1	29,6
Inanspruchnahmen	0,6	0,9
Veränderung der Wertberichtigungen	-0,9	23,9
Veränderung der Währungsrücklage	-1,9	1,5
Wertberichtigungen zum 31.12.	50,8	54,1

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2023 betragen 50,8 Mio. EUR und entfallen mit 45,1 Mio. EUR (Vorjahr: 48,6 Mio. EUR) auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

(14) Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2023		31.12.2022	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte				
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	139,7	0,8	75,4	0,6
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	17,0	8,9	22,5	13,8
Rechnungsabgrenzungsposten	50,3	0,7	42,2	1,1
Übrige nicht-finanzielle Vermögenswerte	14,4	8,4	15,1	7,1
Summe	221,4	18,7	155,2	22,7

(15) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2023		31.12.2022	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	13,3	1,4	42,8	37,3
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	3,5	–	42,4	36,8
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	9,8	1,4	0,4	0,4

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	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	454,0	437,4
Geleistete Anzahlungen	0,3	2,5
Gesamt	454,3	440,0

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoff- und Schmierölbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 434,7 Mio. EUR auf 420,8 Mio. EUR reduziert haben.

In den Roh- Hilfs und Betriebsstoffen sind zudem EU-Allowances (EUA) in Höhe von 22,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 EUR) enthalten.

Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 2.253,9 Mio. EUR (Vorjahr: 2.984,6 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr wurden zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 11,2 Mio. EUR (Vorjahr: 15,2 Mio. EUR) vorgenommen. Wertaufholungen wurden wie im Vorjahr nicht vorgenommen.

(17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	670,3	647,5
Reverse Repo-Geschäfte	2.920,3	4.683,8
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	1.239,7	5.140,6
Geldmarktfonds	979,5	4.764,2
Gesamt	5.809,8	15.236,1

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 85,2 Mio. EUR (Vorjahr: 51,6 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 10,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13,7 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 10,9 Mio. EUR auf bestimmten Sichteinlagenkonten als Sicherheit für kreditgebende Banken zu belassen.

Die Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wird im Konzernlagebericht im Abschnitt zur Finanzlage des Konzerns erläutert.

(18) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2023 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

Damit der Konzern auch weiterhin in der Lage bleibt, auf künftige Entwicklungen zu reagieren und seinen Finanzbedarf schnell und flexibel zu decken, wurde ein neues genehmigtes Kapital der Muttergesellschaft beschlossen. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 6 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu sechs Millionen neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung einschließlich des weiteren Inhalts der Aktienrechte und die Bedingung der Aktienausgabe festzulegen.

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 Geschäftsjahres 2021 nicht genutzte Genehmigte Kapital in Höhe von 11,3 Mio. EUR ist im Geschäftsjahr 2022 verfallen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 beträgt das Genehmigte Kapital noch 6 Mio. EUR.

(19) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

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

Dividendenausschüttung 2023

Am 3. Mai 2023 wurde eine Dividende von 63,00 EUR (Vorjahr: 35,00 EUR) je dividendenberechtigten Stückaktie, d. h. insgesamt 11.072,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6.151,6 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 2022 in Höhe von 9.932,1 Mio. EUR und eines Jahresüberschusses in Höhe von 3.013,5 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 12.945,6 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 9,25 EUR je dividendenberechtigten Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 1.625,8 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 11.319,8 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, die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2023: –52,3 Mio. EUR; 31. Dezember 2022: –33,8 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 2023 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 18,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,8 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 21,8 Mio. EUR zum 31. Dezember 2023 (31. Dezember 2022: 39,0 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2023 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 15,7 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 19,0 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von –31,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 20,6 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 3,3 Mio. EUR zum 31. Dezember 2023 (31. Dezember 2022: 1,5 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2023 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –3,2 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –2,9 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 5,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert umfasst die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der Spezialfonds Instrumente und beträgt zum 31. Dezember 2023 5,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0,0 Mio. EUR). Der im Geschäftsjahr 2023 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt 5,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 593,6 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.626,3 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2023 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –1.033,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 750,3 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

Im Geschäftsjahr 2023 stiegen die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter insbesondere infolge des Unternehmenserwerbs von SAAM Terminals von 17,7 Mio. EUR auf 76,4 Mio. EUR an. Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich.

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

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

Im aktuellen Geschäftsjahr hat die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für ihre Beschäftigten des Land- und Seebetriebs eine neue Versorgungsordnung geschaffen und damit ein neues Modell der betrieblichen Altersversorgung eingeführt. Es handelt sich dabei um ein beitragsorientiertes Versorgungssystem mit einer beitragsorientierten Leistungszusage. Die Versorgungsordnung enthält Ansprüche auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen.

Für die Berechnung der Leistungen wird im Wesentlichen ein Basisbetrag herangezogen, der sich nach der Maßgabe des versorgungsfähigen Arbeitsverdienstes bemisst. Zusätzlich besteht die Möglichkeit für die Beschäftigten weitere monatliche Beiträge zu entrichten, die mit einem zusätzlichen Arbeitgeberbeitrag berücksichtigt werden. Darüber hinaus können Arbeitnehmerbeiträge aus variablen Vergütungen eingezahlt werden.

Für jeden Mitarbeiter besteht mit Zuteilung des ersten Beitrages ein Versorgungskonto, auf dem das Versorgungsguthaben geführt wird. Das Versorgungsguthaben ergibt sich aus den im Rahmen einer Kapitalanlage angelegten Beiträgen und der daraus erzielten positiven oder negativen Wertentwicklung. Die Kapitalanlage erfolgt nach Vorgabe der Gesellschaft. Dabei werden die zugeteilten Beiträge spätestens am letzten Tag des Folgemonats gemäß eines von der Gesellschaft festgelegten Kapitalanlagekonzeptes investiert. Hapag-Lloyd gewährt eine nominale Beitragsgarantie, d.h. dass mindestens die Summe, der bis zum Eintritt des Leistungsfalles insgesamt dem Versorgungskonto zugeteilten Versorgungsbeiträge zum Zeitpunkt der Fälligkeit zur Verfügung steht.

Die ausstehenden Versorgungsleistungen sind sowohl durch den Pensions-Sicherungs-Verein sowie darüber hinaus – im Umfang des jeweils vorhandenen Fondsvermögens – über eine Treuhandvereinbarung (Contractual Trust Agreement) zwischen der Hapag-Lloyd und einem Treuhänder abgesichert. In der Verwaltungstreuhand werden die eingezahlten Beiträge treuhänderisch verwaltet und vom externen Vermögensverwalter entsprechend des Kapitalanlagekonzeptes und bestehenden Richtlinien angelegt.

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	31.12.2023	31.12.2022
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	213,8	192,1
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	12,0	8,7
Unterdeckung (Nettoschuld)	201,8	183,4
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	160,2	142,2
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	109,6	110,2
Unterdeckung (Nettoschuld)	50,6	32,0
Summe	252,4	215,4

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	25,1	21,4
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,1	1,3
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	25,3	29,7
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	6,3	3,4
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	0,6	0,9
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	19,7	16,0
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,3	5,8
Rückdeckungsversicherung	8,4	8,5
Immobilien	0,8	0,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8,0	4,5
Sonstiges	21,0	26,3
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	121,6	118,9

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	2023	2022
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	334,3	485,7
Laufender Dienstzeitaufwand	13,4	11,6
Zinsaufwand	13,9	7,0
Neubewertungen:		
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	-1,4	-1,4
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	15,0	-165,1
Gewinne (-)/Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	1,4	8,2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,1	0,5
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,5	0,8
Geleistete Pensionszahlungen	-14,6	-11,8
Wechselkursveränderungen	1,9	-1,2
Zugänge zum Konsolidierungskreis	9,6	0,2
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	374,0	334,3

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2023 auf 15,3 Jahre (Vorjahr: 15,7 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

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

Mio. EUR	2023	2022
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	118,9	165,1
Zinserträge	5,7	3,1
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	-4,8	-44,2
Beiträge des Arbeitgebers	4,9	2,6
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,1	0,1
Geleistete Pensionszahlungen	-5,6	-5,3
Wechselkursveränderungen	2,3	-2,6
Zugänge zu dem Konsolidierungskreis	0,1	-
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	121,6	118,9

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Laufender Dienstzeitaufwand	13,4	11,6
Zinsaufwand	13,9	7,0
Zinserträge	-5,7	-3,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,1	0,5
Nettopensionsaufwand	21,8	15,9

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.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Personalaufwendungen	13,5	12,1
Zinsaufwendungen	8,2	3,9
Gesamt	21,8	15,9

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	2023	2022
Abzinsungsfaktoren	3,20	3,60
Erwartete Rentensteigerungsraten	2,20	2,20

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	2023	2022
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	5,20	4,80
Niederlande	3,20	3,60
Mexiko	9,68	9,42
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,74	2,77
Niederlande	2,20	2,00
Mexiko	3,50	3,50

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

Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2023 für das Geschäftsjahr 2023 –20,4 Mio. EUR (Vorjahr: 116,8 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2023	31.12.2022
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (–) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	1,4	1,4
Änderungen finanzieller Annahmen	–15,0	165,1
erfahrungsbedingten Anpassungen	–1,4	–8,2
Ergebnis aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	–4,8	–44,2
Wechselkursänderungen	–0,7	2,6
Neubewertungen	–20,4	116,8

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2023 –52,3 Mio. EUR (Vorjahr: –33,8 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2024 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 7,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2024 voraussichtlich 3,1 Mio. EUR (Vorjahr: 7,4 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2023 folgende Auswirkungen:

Mio. EUR	Δ Barwert 31.12.2023	Δ Barwert 31.12.2022
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	–39,5	–37,1
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	48,1	45,2
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	6,6	6,3
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	–6,3	–6,0
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	10,6	9,6

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2023 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2023 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuften 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 2023 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 53,3 Mio. EUR (Vorjahr: 45,8 Mio. EUR).

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

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

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

(23) Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2022	Zugang durch Unterneh- mens- zusammen- schluss	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2022
Risiken aus schwebenden 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 Haftungsrisiken	120,6	–	31,8	–	51,0	7,0	146,8
Restrukturierung	26,0	–	11,7	4,4	–	0,8	10,6
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
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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2023	Zugang durch Unterneh- mens- zusammen- schluss	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2023
Risiken aus schwebenden Geschäften	328,7	1,0	317,4	0,4	308,6	–11,7	308,7
Personalbereich	250,8	7,6	164,7	17,5	237,5	–5,2	308,4
Garantie-, Gewährleis- tungs- und Haftungsrisiken	146,8	–	37,6	11,5	39,6	–5,1	132,2
Rückstellungen für sonstige Steuern	20,4	3,9	10,0	2,8	1,0	–0,5	12,0
Versicherungsprämien	17,0	–	4,8	0,3	11,5	–0,8	22,7
Restrukturierung	10,6	–	4,3	3,2	9,8	–0,2	12,7
Übrige Rückstellungen	271,3	0,3	40,0	5,6	182,4	–17,3	391,0
Sonstige Rückstellungen	1.045,6	12,7	578,8	41,3	790,3	–40,8	1.187,8

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

Die Personalarückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, noch nicht genommenen Urlaub, Abfindungen und Jubiläumsgelder sowie anteilsbasierte Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung des Vorstands sind. Angaben zu den langfristigen Anreizprogrammen werden in Anmerkung (31) 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 38,2 Mio. EUR (Vorjahr: 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	31.12.2023				31.12.2022			
	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	308,7	307,2	1,5	–	328,7	327,8	0,9	–
Personalbereich	308,4	279,2	21,3	7,9	250,8	221,1	20,0	9,7
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	132,2	87,3	43,9	1,0	146,8	102,9	42,7	1,3
Rückstellungen für sonstige Steuern	12,0	8,1	–	3,9	20,4	20,4	–	–
Versicherungsprämien	22,7	22,7	–	–	17,0	17,0	–	–
Restrukturierung	12,7	12,7	–	–	10,6	10,6	–	–
Übrige Rückstellungen	391,0	384,0	4,8	2,3	271,3	264,9	4,3	2,1
Sonstige Rückstellungen	1.187,8	1.101,2	71,4	15,2	1.045,6	964,6	67,9	13,1

(24) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2023				31.12.2022			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	2.770,1	451,2	1.834,8	484,0	2.776,7	457,3	1.657,4	662,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.672,1	342,2	1.116,9	213,0	1.604,5	302,1	1.202,1	100,3
Anleihen	301,1	1,5	299,6	–	300,9	1,5	–0,5	300,0
Sonstige Finanzschulden	797,0	107,5	418,4	271,0	871,3	153,6	455,8	261,8
Leasingverbindlichkeiten	2.260,5	806,5	1.097,5	356,5	2.660,1	934,7	1.430,4	295,0
Gesamt	5.030,6	1.257,8	2.932,3	840,5	5.436,8	1.392,0	3.087,8	957,0

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	31.12.2023	31.12.2022
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.548,2	4.949,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	406,2	410,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	92,2	92,9
Zinsverbindlichkeiten	19,5	12,3
Transaktionskosten	–35,5	–28,6
Gesamt	5.030,6	5.436,8

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.

Der gewichtete Durchschnittsnominalzinssatz der Finanzschulden zum Stichtag beträgt 5,4 % (Vorjahr: 4,9 %).

Im Geschäftsjahr 2023 erfolgte die Aufnahme neuer Bankdarlehen im Zusammenhang mit der Auslieferung dreier Schiffsneubauten in Höhe von insgesamt 387,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Darüber hinaus bestehen Verbindlichkeiten in Form von sog. Chinese Leases (Sale-and-Lease-Back-Transaktionen). Diese sind ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch Leasinggesellschaften aufgesetzt und fallen daher in die Kategorie der sonstigen Finanzschulden. Im Geschäftsjahr 2023 wurden unter bestehenden Finanzierungszusagen in Form von Chinese Leases Bauraten in Höhe von 90,1 Mio. EUR (Vorjahr: 49,5 Mio. EUR) abgerufen. Außerdem bestehen weitere Leasing-Finanzierungen, die auch in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen werden. Insgesamt resultierten zum Stichtag aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 881,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.068,9 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 788,8 Mio. EUR (Vorjahr: 861,6 Mio. EUR).

Anleihen

In 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sustainability-Linked-Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 2,5 %, der sich ab dem 15. Oktober 2025 bei Nicht-Erreichen der gesetzten Sustainability-Performance-Ziele um 0,25 %-Punkte 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 (29) Leasing enthalten.

Kreditlinien

Zum 31. Dezember 2023 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 654,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 679,2 Mio. EUR).

Überleitung der Veränderungen der Schulden zum Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Mio. EUR	Finanzschulden			Leasing- verbindlich- keiten	Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (-) aus derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Sonstige Finanz- schulden		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 Aufnahme von Finanzschulden	0,1	–	46,7	–	–	–	46,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–427,0	–	–103,4	–	–	–	–530,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	–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 zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	–499,3	–7,3	–97,3	–1.144,3	–279,3	–0,7	–2.028,2
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	115,6	0,1	60,5	140,1	0,7	0,6	317,6
Veränderungen der beizulegenden 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 sowohl die laufenden Zugänge aus IFRS 16 in Höhe von 1.453,2 Mio. EUR als auch konsolidierungskreisbedingte Veränderungen.

Mio. EUR	Finanzschulden			Leasing- verbindlich- keiten	Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (-) aus derivativen Finanz- instrumenten im Hedge Accounting		Gesamt
	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Anleihen	Sonstige Finanz- schulden		Devisen- termin- geschäfte	Zins- swaps	
Stand zum 1.1.2023	1.604,6	300,9	871,3	2.660,1	34,9	-40,3	5.431,5
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	393,8	–	91,0	–	–	–	484,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanz- schulden	-338,2	–	-136,1	–	–	–	-474,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	-1.026,5	–	–	-1.026,5
Einzahlungen (+)/ Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	109,7	49,5	159,2
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-59,7	-7,5	-56,9	-107,5	–	–	-231,6
Summe aus zahlungswirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	-4,1	-7,5	-102,1	-1.134,0	109,7	49,5	-1.088,4
Veränderung aufgrund der Übernahme oder des Verlusts der Beherrschung über Tochterunternehmen oder sonstige Geschäftseinheiten	71,0	–	21,4	11,9	–	-0,7	103,6
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	-57,4	–	-38,4	-86,9	-0,5	0,8	-182,4
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	-143,9	-9,7	-153,6
Sonstige Veränderungen ¹	58,0	7,7	44,7	809,4	–	–	919,8
Stand zum 31.12.2023	1.672,1	301,1	796,9	2.260,6	0,2	-0,4	5.030,5

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	31.12.2023				31.12.2022			
	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	2.487,4	2.487,4	–	–	2.615,7	2.615,7	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	211,1	176,0	28,2	6,9	177,2	177,2	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	7,2	7,2	–	–	3,2	3,2	–	–
Verbindlichkeiten aus Verrechnung oder Überzahlung	52,8	52,8	–	–	43,7	43,7	–	–
Verbindlichkeiten aus Terminalkonzessionen	38,3	7,5	23,8	6,9	–	–	–	–
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	112,8	108,5	4,3	–	130,2	130,2	–	–
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	2.698,5	2.663,4	28,2	6,9	2.792,9	2.792,9	–	–

(26) Vertragsverbindlichkeiten und sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

Mio. EUR	31.12.2023				31.12.2022			
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten			
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre
Vertragsverbindlichkeiten	566,5	566,5	–	–	952,9	952,9	–	–
Sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	51,7	51,3	0,5	–	81,4	81,2	0,2	–
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	22,3	22,3	–	–	25,6	25,6	–	–
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern und Zöllen	28,1	28,1	–	–	54,9	54,9	–	–
Rechnungsabgrenzungsposten	1,3	0,8	0,5	–	0,9	0,7	0,2	–
Übrige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	–	–	–
Summe nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	618,2	617,7	0,5	–	1.034,3	1.034,1	0,2	–

(27) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2023		31.12.2022	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	10,8	–	37,0	–
davon Derivate im Hedge Accounting ¹	1,4	–	37,0	–
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	9,4	–	–	–

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 Treibstoffpreiskrisiko 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 Kanadische Dollar (CAD), Pakistanische Rupie (PKR) und Argentinische Peso (ARS) 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.

Zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus Kaufpreisverpflichtungen in Indischen Rupien hat der Konzern ein transaktionsabhängiges US-Dollar/Indische Rupien-Devisentermingeschäft (Deal Contingent Forward) mit einem Nominalbetrag von 13,5 Mrd. INR abgeschlossen und als Cashflow-Sicherungsgeschäft bilanziert.

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, CAD, PKR) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von umgerechnet –280,5 Mio. USD zum 31. Dezember 2023.

Mio. USD	31.12.2023			31.12.2022		
	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cashflow Hedges (EK)	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
USD/EUR						
+10 %	11,9	–	–0,5	22,2	–	–0,3
–10 %	–11,9	–	0,5	–22,2	–	0,3
USD/CAD						
+10 %	–5,5	2,1	–	n.a.	n.a.	n.a.
–10 %	5,5	–2,1	–	n.a.	n.a.	n.a.
USD/PKR						
+10 %	3,9	–	–	n.a.	n.a.	n.a.
–10 %	–3,9	–	–	n.a.	n.a.	n.a.

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.

Treibstoffpreisisiko

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 2023 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 1.301,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.173,8 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 40,3 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2023		31.12.2022	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinsniveau				
Rücklage für Cashflow Hedges	0,1	-0,1	9,0	-9,2
Ergebnis vor Steuern	-9,8	10,3	-12,3	12,0

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. 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. Die Umstellung auf den neuen Referenzzinssatz hat zum 30. Juni 2023 stattgefunden. Das Nominalvolumen der von der Umstellung betroffenen variablen Finanzierungen betrug 1.228,6 Mio. USD. Für alle variabel verzinslichen Darlehen hat der Hapag-Lloyd Konzern im Geschäftsjahr 2023 bereits ein Fixing auf den neuen Referenzzinssatz SOFR vorgenommen. Die zugehörigen Cashflow Hedges zur Absicherung der Zinsrisiken aus diesen variablen Finanzierungen wurden mit der Umstellung des Referenzzinssatzes aufgelöst, sodass keine Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen in Folge der Umstellung entstanden sind.

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 11,9 Mio. EUR (Vorjahr: 42,4 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –10,8 Mio. EUR (Vorjahr: –37,0 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 8,4 Mio. EUR (Vorjahr: –10,0 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 1,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 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 (31.12.2022)

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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2023)

Mio. EUR	Mittelauftritt				Summe
	2024	2025	2026–2028	ab 2029	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–411,2	–400,1	–854,7	–257,5	–1.923,5
Anleihen	–7,5	–7,5	–318,8	–	–333,8
Leasingverbindlichkeiten	–890,2	–608,7	–631,3	–394,3	–2.524,5
Sonstige Finanzschulden	–289,1	–106,9	–315,2	–235,8	–947,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–2.487,4	–	–	–	–2.487,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–176,0	–	–28,2	–6,9	–211,1
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	–4.261,3	–1.123,2	–2.148,1	–894,5	–8.427,2
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	9,8	–	–	–	9,8

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 2023, 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	31.12.2023		31.12.2022	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gem. IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Devisentermingeschäfte	3,1	-1,4	2,1	-37,0
Zinsswaps	0,4	-	40,3	-
Sicherungsinstrumente¹	3,5	-1,4	42,4	-37,0
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Devisentermingeschäfte	8,4	-9,4	-	-
Eingebettete Derivate	1,4	-	0,4	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente	9,8	-9,4	0,4	-
Gesamt	13,3	-10,8	42,8	-37,0

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:

	31.12.2023			31.12.2022		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Währungsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	323,9	–	323,9	325,9	–	325,9
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	52,5	–	52,5	52,5	–	52,5
Gesichertes Nominal in Mio. INR	13.500,5	–	13.500,5	–	–	–
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/EUR	1,10	–	1,10	1,19	–	1,19
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/CAD	0,74	–	0,74	0,74	–	0,74
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD/INR	83,11	–	83,11	–	–	–
Zinsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	8,0	4,4	12,4	270,3	438,8	709,2
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	3,31 %	5,30 %	4,02 %	2,91 %	0,51 %	1,43 %

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

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

31.12.2023					
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)	323,9 Mio. EUR	2,2	-	Derivative Finanzinstrumente	5,7
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	52,5 Mio. CAD	0,9	-	Derivative Finanzinstrumente	0,9
Devisentermingeschäfte (USD/INR)	13.500,5 Mio. INR	-	1,4	Derivative Finanzinstrumente	-2,5
Zinsrisiko					
Zinsswaps	12,4 Mio. USD	0,4	-	Derivative Finanzinstrumente	0,4

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	31.12.2022	
	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

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2023	
	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–5,7	–
Kaufpreiszahlung in INR	2,5	–2,7
Operative Kosten in CAD	–0,9	0,4
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–0,4	24,2

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

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2022				
	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	–20,1	–	–	20,1	Übrige Finanz- posten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,1	–	–	–0,1	Übrige Finanz- posten
Operative Kosten in CAD	–2,5	–	–	2,4	Transport- aufwendun- gen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	41,5	–	–	–1,8	Zinsauf- wendungen

31.12.2023					
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	13,0	–	–	–13,0	Übrige Finanzposten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	–	–	–	–	Übrige Finanzposten
Kaufpreiszahlung in INR	–2,7	–2,3	Zinsaufwendungen	–	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	0,8	–	–	–0,4	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	4,7	–	–	–18,5	Zinsaufwendungen

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

Cashflow Hedges Mio. EUR	2023		2022	
	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung
Saldo zum 1.1.	39,0	1,5	–0,1	0,6
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:				
Währungsrisiko ¹	15,7	–3,2	19,0	–2,9
Zinsrisiko	11,0	–3,2	–22,5	–2,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:				
Währungsrisiko ¹	–31,8	5,1	20,6	3,8
Zinsrisiko	–13,3	5,1	22,4	3,8
Währungsumrechnungsdifferenzen:				
Währungsrisiko ¹	–1,0	–0,1	–0,5	–
Zinsrisiko	0,1	–0,1	–	–
Saldo zum 31.12.	21,8	3,3	39,0	1,5

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.

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstruments 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.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des im Geschäftsjahr gezeichneten Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.841,5 Mio. EUR enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds wird in Höhe von 1.831,5 Mio. EUR „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 10,1 Mio. EUR „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0,6 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören, werden mit ihren quotierten Marktpreisen bewertet. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese Beteiligungen mit den Anschaffungskosten in Höhe von 13,7 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 14,2 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ Geldmarktfonds in Höhe von 979,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4.764,2 Mio. EUR) enthalten. 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 31.12.2022**

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2022	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	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 Zahlungsmitteläquivalente	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
	FVTPL	–	–	–	–	–	–
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 Amortised 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 Amortised 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.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2023

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2023	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	AC	282,9	282,9	–	–	–	282,9
	n.a. ²	0,5	–	–	–	–	–
	FVTPL	24,3	–	–	24,3	–	24,3
	FVOCI	1.831,5	–	1.831,5	–	–	1.831,5
Derivative Finanzinstrumente							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	9,8	–	–	9,8	–	9,8
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ²	3,5	–	3,5	–	–	3,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.657,0	1.657,0	–	–	–	1.657,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	AC	4.830,2	4.830,2	–	–	–	4.830,2
	FVTPL	979,5	–	–	979,5	–	979,5
Passiva							
Finanzschulden	FLAC	2.770,1	2.770,1	–	–	–	2.722,4
Leasingverbindlichkeiten	n.a. ²	2.260,5	–	–	–	2.260,5	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	211,1	211,1	–	–	–	211,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	9,4	–	–	9,4	–	9,4
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting) ¹	n.a. ²	1,4	–	1,4	–	–	1,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.487,4	2.487,4	–	–	–	2.487,4
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:							
Financial Assets measured at Amortised Cost (AC)		6.770,2	6.770,2	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		1.023,0	–	–	1.023,0	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Other Comprehensive Income (FVOCI)		1.831,5	–	1.831,5	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortised Cost (FLAC)		5.468,6	5.468,6	–	–	–	–

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. 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. 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	31.12.2022			
Mio. EUR		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
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ¹	FLAC	–	–	–	–

	Bewertungs- kategorie nach IFRS 9	31.12.2023			
Mio. EUR		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	10,6	–	13,7	24,3
Wertpapiere / Beteiligungen	FVOCI	1.831,5	–	–	1.831,5
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	3,5	–	3,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	9,8	–	9,8
Finanzmittel	FVTPL	979,5	–	–	979,5
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a. ²	–	1,4	–	1,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	9,4	–	9,4
Finanzschulden	FLAC	282,0	2.440,4	–	2.722,4

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	31.12.2023			31.12.2022		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	389,2	–42,2	347,0	199,0	–195,0	4,0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	–125,3	3,8	–121,5	–126,3	83,3	–43,0
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	53,9	–0,6	53,3	–	–	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	140,4	144,8	285,2	49,3	–275,1	–225,9
Gesamt	458,2	105,8	564,0	122,0	–386,8	–264,9

Das Nettoergebnis setzt sich im Wesentlichen zusammen aus den Zins- und sonstigen Finanzerträgen der Geldmarktgeschäfte, Geldmarktfonds, Spezialfonds und der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte. Darüber hinaus beinhaltet das Nettoergebnis die Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, sonstige Finanzschulden 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 2023 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

Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von verschiedenen Gesellschaften, die im Rahmen von Konzessionsvereinbarungen das ausschließliche Recht für die Entwicklung, Instandhaltung und Nutzung von insgesamt fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika übertragen bekommen haben. Die Konzessionsvereinbarungen beinhalten das Recht, von den Nutzern der Terminals Gebühren für die erbrachten Hafendienstleistungen zu verlangen.

Im Hapag-Lloyd Konzern sind sowohl Vereinbarungen mit Bau- und Ausbauleistungen durch Hapag-Lloyd als Konzessionsnehmer als auch Vereinbarungen einschlägig, bei denen Hapag-Lloyd für bestehende Infrastruktureinrichtungen fixe (Mindest-)Zahlungen an den Konzessionsgeber leistet. Zudem gibt es im Hapag-Lloyd Konzern Vereinbarungen, die eine Kombination aus den beiden vorgenannten Vereinbarungen darstellen.

Die Restlaufzeiten der Konzessionsvereinbarungen liegen zwischen zwei und 48 Jahren. Teilweise bestehen einseitige Verlängerungsoptionen für die Unternehmen des Hapag-Lloyd-Konzerns.

Grundsätzlich sind zum Zeitpunkt der Beendigung der Konzession alle in den Konzessionsverträgen festgelegten und im Zusammenhang mit dem Betrieb der Terminals bzw. der Erbringung der Dienstleistungen stehenden Vermögenswerte unverzüglich, in gutem Zustand und frei von Belastungen auf die Konzessionsgeber zu übertragen. In einem Fall hat der Konzessionsgeber abweichend die Möglichkeit, die Infrastruktur am Ende der Konzessionslaufzeit zu einem Restwert zu erwerben.

Zwei Konzessionsvereinbarungen erfüllen nicht die Definition einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung nach IFRIC 12 und werden daher nach IFRS 16 bilanziert. Bei allen anderen Konzessionsvereinbarungen erfolgt die Bilanzierung in Übereinstimmung mit IFRIC 12.

(29) Leasing

Leasingnehmer

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet im Wesentlichen Containerschiffe, Container, Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen.

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, da deren Ausübung jeweils als nicht hinreichend sicher eingestuft wird, würden potenzielle zukünftige Leasingzahlungen in einem Volumen von 840,2 Mio. EUR (Vorjahr: 730,4 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 132,7 Mio. EUR (Vorjahr: 134,9 Mio. EUR) pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Der 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 17,8 Mio. EUR. Im Vorjahr führte die Anpassung der Laufzeiten bei diesen Verträgen zu einer Reduktion der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte um 46,8 Mio. EUR.

Die Verträge für die Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrigen Anlagen 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 102,1 Mio. EUR (Vorjahr: 101,2 Mio. EUR) entstehen.

Die Verträge für Grundstücke, welche im Zusammenhang mit den Terminalkonzessionen stehen und nicht in den Anwendungsbereich einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung nach IFRIC 12 fallen enthalten Nutzungsrechte in Höhe von 17,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 EUR) sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 6,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 EUR). Die Laufzeiten orientieren sich in der Regel an den vertraglichen Vereinbarungen der Terminalkonzessionen. In einem Fall bestehen Verlängerungsoptionen von insgesamt zehn Jahren mit einem potenziellen Volumen von 46,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 EUR). Dieser Vertrag beinhaltet variable Zahlungen in Abhängigkeit der Umschlagsmenge der Container und beträgt im Jahr durchschnittlich 3,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,0 EUR).

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 24 Jahren (Gebäude).

Bei Hapag-Lloyd bestehen Leasingverhältnisse für gemietete Container, Containerschiffe sowie für gemietete Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen, 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 2023 dar. Für nicht wesentliche Vermögenswertklassen, welche gemietete Fahrzeuge sowie sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung umfassen, wurden im Geschäftsjahr 2023 keine Nutzungsrechte bilanziert.

Mio. EUR	Charterschiffe	Gemietete Container	Gemietete Grundstücke, Gebäude, Bauten und übrige Anlagen	Gesamt
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2022	1.636,1	623,2	91,5	2.350,9
Abschreibungen der Vorjahresperiode	-766,0	-234,3	-30,7	-1.030,9
Zugänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	992,8	147,2	66,2	1.206,3
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	6,1	-	6,1
Abgänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	-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
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2023	1.944,9	548,9	119,2	2.613,0
Abschreibungen des Berichtsjahres	-793,4	-218,9	-31,1	-1.043,3
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	589,0	107,6	31,8	728,4
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	-	22,5	22,5
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	-	-14,3	-1,6	-15,9
Umbuchungen	7,2	-16,2	-0,1	-9,0
Wechselkursdifferenzen	-65,8	-16,9	-4,2	-86,9
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2023	1.681,9	390,2	136,6	2.208,7

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 2023 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 2023:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2023	1.1.–31.12.2022
Umsatzerlöse/Sonstige betrieblichen Erträge	17.929,5	34.542,7
Transport- und Terminalaufwendungen	11.928,9	13.730,7
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	65,3	126,4
Planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.929,3	1.909,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	1.036,1	1.030,9
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	243,3	226,7
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	107,5	89,0

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 1,5 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,6 Mrd. EUR). Aufwendungen in Höhe von 1,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) betreffen variable Leasingzahlungen, die nicht in den Leasingverbindlichkeiten enthalten sind.

Zum 31. Dezember 2023 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 75,4 Mio. EUR (Vorjahr: 14,2 Mio. EUR).

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung (30) Sonstige finanzielle Verpflichtungen verwiesen.

Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in einem geringen Umfang als Leasinggeber im Rahmen von Operating Lease-Verträgen auf. Im Geschäftsjahr 2023 wurden unter anderem Containerschiffe in unwesentlichem Umfang im Rahmen von Operating Lease-Verträgen vermietet.

(30) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrugen zum 31. Dezember 2023 insgesamt 975 Mio. EUR und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 14 Containerschiffen in Höhe von 770,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 93,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 2,9 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 74,8 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 24,9 Mio. EUR,
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,3 Mio. EUR
- sowie für Investitionen in Maschinen im Terminalsegment in Höhe von 2,8 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns beliefen sich zum 31. Dezember 2022 auf insgesamt 1.664,3 Mio. EUR und betrafen im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte) für Investitionen in Großcontainerschiffe in Höhe von 1.436,8 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 1.524,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.915,9 Mio. EUR).

(31) Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

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 („LTIP 2020 ESG“) sowie zum 1. Januar 2023 („LTIP 2023“) erneut angepasst. Die Bilanzierung der geänderten langfristigen variablen Vergütung (d. h. „LTIP 2020“, „LTIP 2020 ESG“ und „LTIP 2023“) erfolgt nach den Regelungen des IAS 19 und stellt „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ dar.

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, 2022 bzw. 2023 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“, „LTIP 2020 ESG“ bzw. „LTIP 2023“) 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.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2023 wurde der LTIP 2020 ESG für künftige Tranchen in der Art geändert, dass fortan die Komponenten EBIT, EBITDA, Rendite auf das investierte Kapital („ROIC“) und auch ein Ziel aus dem Bereich Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) („ESG“) maßgeblich sind (sog. „LTIP 2023“).

Im Rahmen des LTIP 2023 wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag jeweils zu 25 % in eine EBIT-Komponente, zu 25 % in eine ROIC-Komponente, zu 25 % eine EBITDA-Komponente und zu 25 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt unverändert drei Jahre.

Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Addition der Auszahlungsbeträge der einzelnen Komponenten. Der Zielerreichungsgrad für die EBIT-Komponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBIT im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2023: 2023 bis 2025) im Vergleich zum arithmetischen Durchschnitt der entsprechend berechneten EBIT-Marge von geeigneten Peer-Group-Unternehmen, die im Schwerpunkt in der Transport- und Logistikbranche insbesondere in der Hochseeschifffahrt tätig sind. Der Zielerreichungsgrad dieser Komponente kann maximal 200 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag aus der EBIT-Komponente bestimmt sich aus der Multiplikation des wie vorstehend ermittelten Prozentsatzes der Zielerreichung mit dem auf die EBIT-Komponente entfallenden 25 % des Zuteilungsbetrags. Der Zielerreichungsgrad für die ROIC-Komponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-ROIC im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2023: 2023 bis 2025) und wird anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Der Zielerreichungsgrad für diese Komponente kann ebenfalls maximal 200 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag für die ROIC-Komponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die EBITDA-Komponente berechnet sich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA (Performance-EBITDA) im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2023: 2023 bis 2025). Der Auszahlungsbetrag berechnet sich indem das tatsächlich erreichte Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum mit einem Sharing-Factor multipliziert wird, wobei sich dieses nach dem Zielwert für das Performance-EBITDA bestimmt,

welches mindestens EUR 0,00 und maximal 200 % des EBITDA-Zielwerts erreichen kann. Der EBITDA-Zielwert beträgt für das Geschäftsjahr 2023 und bis auf weiteres EUR 1.950.000.000,00. Der Sharing-Factor ist der Prozentsatz dieses EBITDA Zielwerts, der den auf die EBITDA-Komponente entfallenden Zuteilungsbetrag entspricht und ergibt sich aus vom Aufsichtsrat festgelegten Werten. 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 200 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt. Der Auszahlungsbetrag für die ESG-Komponente nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der 25 % des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad.

Der auf dieser Grundlage ermittelte Auszahlungsbetrag wird am 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres als Bruttobetrag zur Auszahlung fällig.

Analog zum LTIP 2020 sowie zum LTIP 2020 ESG verfallen die EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente 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 EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente 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 EBIT-Komponente, die ROIC-Komponente, die EBITDA-Komponente 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 2023 bestehen keine virtuelle Aktien mehr (Vorjahr: 66.497 Stück). Im Vorjahr betrug der beizulegende Zeitwert 12,4 Mio. EUR.

In der Berichtsperiode wurden 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder erfasst. Die Rückstellung für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder beträgt zum 31. Dezember 2023 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2,2 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu einer vollständigen Auszahlung des LTIP 2019 und damit zum Verbrauch des Rückstellungsbetrags 2022.

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, wobei die im Geschäftsjahr 2022 vorgenommenen Anpassungen („LTIP 2020 ESG“) nicht übernommen wurden. Im Geschäftsjahr 2023 wurde dann wieder eine weitere Vereinbarung geschlossen, welche im Wesentlichen wieder der Vergütung des Vorstands („LTIP 2023“) entspricht. Die Bilanzierung der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen erfolgt gemäß den Regelungen des IAS 19.

(32) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt im Berichtsjahr 2023 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von 8,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7,3 Mio. EUR) gewährt. Insgesamt hat der Hapag-Lloyd Konzern Zuschüsse aus öffentlicher Hand in Höhe von 11,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,7 Mio. EUR) erhalten, die im Geschäftsjahr 2023 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 2023 betrug die staatliche Zuwendung 24,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,2 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

(33) 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 2023 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 6,6 Mio. EUR (Vorjahr: 8,3 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (zum Beispiel im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 189,6 Mio. EUR (Vorjahr: 98,4 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken, aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen sowie Währungsumrechnungseffekte für die Regionen Südeuropa und Latein Amerika.

(34) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

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

Zum 31. Dezember 2023 bestanden wie zum Vorjahresstichtag keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

(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 Schiffvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg

(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2023 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.–31.12.2023		1.1.–31.12.2022	
	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	4,5	3,1	4,2	2,8
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,4	0,3	0,3
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,0	–	–	–
Honorar für sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,0	–
Gesamt	4,9	3,5	4,5	3,1

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG einschließlich gesetzlicher Auftragserweiterungen sowie Jahresabschlussprüfungen von Tochterunternehmen. Zudem erfolgten prüfungsintegrierte Tätigkeiten im Zusammenhang mit prüferischen Durchsichten von Zwischenabschlüssen.

Andere Bestätigungsleistungen betreffen im Wesentlichen Leistungen im Zusammenhang mit der Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants, die Prüfung des Vergütungsberichts sowie andere vereinbarte Untersuchungshandlungen.

Die sonstigen Leistungen betreffen allgemeine rechtliche und sonstige Beratungsleistungen.

(37) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Im Geschäftsjahr 2023 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 2023 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnenden 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 %	2023	2022
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.– 31.12.2023	1.1.– 31.12.2022	1.1.– 31.12.2023	1.1.– 31.12.2022
Gesellschafter	905,1	2.025,5	171,3	128,4
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	–	–
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	5,5	43,7	239,5	215,0
Gesamt	910,6	2.069,2	410,9	343,4

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Gesellschafter	63,6	141,4	7,7	16,1
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	2,0	–	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	–	–	35,1	27,4
Gesamt	65,6	141,4	42,9	43,7

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Transportdienstleistungen (910,6 Mio. EUR; Vorjahr: 2.069,2 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 410,9 Mio. EUR (Vorjahr: 343,4 EUR) im Wesentlichen auf operative (transportbezogene) Dienstleistungen.

Zusätzlich stellt der Erwerb von SAAM Terminals einen Geschäftsvorfall mit nahestehenden Unternehmen dar. Weitere Erläuterungen finden sich im Abschnitt „Unternehmenserwerb“.

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	
	2023	2022	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	9,6	6,4	3,1	2,7
Andere langfristig fällige Leistungen	3,7	4,2	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	–	0,6	–	–
Gesamt	13,3	11,3	3,1	2,7

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2023 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	
	2023	2022	2023	2022
Aktive Organmitglieder	9,6	6,4	2,5	2,2
Ehemalige Organmitglieder	1,0	1,1	–	–
Gesamt	10,6	7,4	2,5	2,2

Im Geschäftsjahr 2023 wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern Zusagen im Zusammenhang mit langfristigen variablen Vergütungsplänen (sog. Long Term Incentive Plan 2023 „LTIP 2023“) in Höhe von 3,6 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR) erteilt und einmalig ein Integrationsbonus in Höhe von 2,3 Mio. EUR für eine zeitnahe und erfolgreiche Integration der Terminal-Beteiligungen gewährt. Für weitere Erläuterungen zu diesen langfristigen variablen Vergütungsplänen wird auf Anmerkung (31) 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 2023 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 22,8 Mio. EUR (Vorjahr: 21,6 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

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

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

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im März 2023 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.

(39) Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

(40) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Linienschiffahrt			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Nordeuropa			
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 Knowledge Center Sp.z.o.o.	Danzig	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
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 Romania S.r.l.	Bukarest	RON	70,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00
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

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
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
Mittlerer Osten			
Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,00 ¹
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Bangladesh Private Limited	Dhaka	BDT	40,00 ⁹
Hapag-Lloyd Business Services LLP	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd Congo S.A.	Pointe-Noire	XAF	70,00 ⁷
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 ¹⁰
Hapag-Lloyd (Jordan) Private Shareholding 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	Ebene	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 Technology Center Pvt.Ltd	Chennai	INR	51,00
NileDutch (Angola) – Agencia de Navegacao Lda.	Luanda	AOA	49,00 ¹
NileDutch Cameroun S.A.	Douala	XAF	90,00 ⁶
NileDutch Congo Forwarding & Logistics S.A.	Pointe-Noire	XAF	75,00 ⁸

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
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
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Terminal & Infrastruktur			
CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH	Hamburg	EUR	100,00
COSEM S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Florida International Terminal LLC	Miami	USD	70,00
Hapag-Lloyd Damietta GmbH	Hamburg	EUR	100,00
HL Terminal Holding B.V.	Rotterdam	EUR	100,00
HL Terminals GmbH	Hamburg	EUR	100,00
HLTH Holding Chile Uno SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
HLTH Holding Chile Dos SpA	Santiago de Chile	USD	100,00
Inarpi S.A.	Guayaquil	USD	100,00
Inversiones San Marco Ltda	Santiago de Chile	CLP	100,00
Iquique Terminal Internacional S.A.	Iquique	CLP	100,00
Lighthouse (Italy) S.r.l.	Mailand	EUR	100,00
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00 ²
Muellaje ITI S.A.	Iquique	CLP	100,00
SAAM Extraportuarios S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
SAAM Florida Inc.	Miami	USD	100,00
SAAM Logistics S.A.	Santiago de Chile	CLP	100,00
SAAM Operadora de Puertos Empresa de Estiba y Desestiba Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
SAAM Ports S.A.	Santiago de Chile	CLP	100,00
SAAM Puertos S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
SEPSA S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Sociedad Portuaria de Caldera (SPC) S.A.	Caldera - Puntarenas	CRC	51,00
Sociedad Portuaria Granelera de Caldera (SPGC) S.A.	Caldera - Puntarenas	CRC	51,00
Terminal El Colorado S.A.	Iquique	CLP	100,00
Terminal Las Golondrinas S.A.	Valparaíso	CLP	100,00
Terminal Marítima de Mazatlán S.A. de C.V	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
TPG Transportes S.A.	Guayaquil	CLP	100,00

Gemeinschaftsunternehmen**Linien-schiffahrt**

Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	USD	47,93 ⁵
Norcoast Logistica S.A.	São Paulo	BRL	50,00

Terminal & Infrastruktur

Damietta Alliance Container Terminals S.A.E.	Damietta	USD	39,00
EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG	Wilhelmshaven	EUR	30,00
J M Baxi Ports & Logistics Limited	Mumbai	INR	40,00
Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH	Wilhelmshaven	EUR	50,00
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Assoziierte Unternehmen			
Linien-schiffahrt			
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00
EA Technologies FZCO	Dubai	AED	61,59
Terminal & Infrastruktur			
Antofagasta Terminal Internacional S.A.	Antofagasta	CLP	35,00
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	DJF	19,06 ³
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
Inmobiliaria Sepbio Ltda	Talcahuano	CLP	50,00
Muellaje del Maipo S.A.	San Antonio	USD	50,00
Portuaria Corral S.A.	Valdivia	CLP	50,00
Puerto Buenavista S.A.	Cartagena	COP	33,33
San Antonio Terminal Internacional S.A.	San Antonio	CLP	50,00
San Vicente Terminal Internacional S.A.	Talcahuano	USD	50,00
Servicios Portuarios y Extraportuarios Bio Bio Ltda	Talcahuano	CLP	50,00
Spinelli S.r.l.	Genua	EUR	49,00
Transportes Fluviales Corral S.A.	Valdivia	CLP	50,00
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen			
Ain Esnan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Dahna Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Nefud Ltd.	Valletta	EUR	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	Wilhelmshaven	EUR	30,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Agency (Pty) Ltd.	Durban	ZAR	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
Hapag-Lloyd Transport South Africa (Pty) Ltd.	Durban	ZAR	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
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L. i.L.	Montevideo	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs- einheit (WE)	Beteili- gungsanteil in %
Tihama Ltd.	Valletta	EUR	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
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
United Arab Shipping Agencies Company Uruguay (S.A.)	Montevideo	UYU	94,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt	VND	100,00
Verwaltung DAL Schiffahrts-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 Weitere 60,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

¹⁰ 100,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, den 27. Februar 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

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

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hamburg, den 27. Februar 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



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 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerner Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 – Realisierung von Umsatzerlösen und Vertragsverbindlichkeiten“ sowie „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – (1) Umsatzerlöse“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Umsatzerlöse für noch 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 noch 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.

Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Linienschiffahrt“

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Konzernanhangangaben im Abschnitt „Wertminderungsprüfung“ und zu den Angaben zu Ermessensausübungen des Managements auf den Abschnitt „Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen“. Angaben zur Höhe der Geschäfts- oder Firmenwerte sowie den wesentlichen Annahmen, die bei der Schätzung des erzielbaren Betrags verwendet wurden, finden sich im Konzernanhang im Abschnitt „Erläuterungen zur Konzernbilanz – (10) Immaterielle Vermögenswerte“.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Geschäfts- oder Firmenwerte betragen zum 31. Dezember 2023 EUR 1.841 Mio.

Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Linienschiffahrt“ wird jährlich anlassunabhängig überprüft. Ergeben sich unterjährig Impairment-Trigger, wird zudem unterjährig eine anlassbezogene Goodwill-Wertminderungsprüfung durchgeführt. Für die Goodwill-Wertminderungsprüfung wird der Buchwert mit dem erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit verglichen. Liegt der Buchwert über dem erzielbaren Betrag, ergibt sich ein Abwertungsbedarf. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung und Nutzungswert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Der erzielbare Betrag wurde auf Basis des Nutzungswerts bestimmt. Stichtag für die Wertminderungsprüfung ist der 31. Dezember 2023.

Die Wertminderungsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Hierzu zählen unter anderem die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, insbesondere die unterstellte EBIT-Marge in der ewigen Rente sowie die Wachstumsrate der Umsatzerlöse in der ewigen Rente und daraus abgeleitet die Zahlungsmittelzuflüsse (Free Cashflows) in der ewigen Rente, sowie der verwendete Kapitalkostensatz.

Als Ergebnis der durchgeführten Wertminderungsprüfung hat die Hapag-Lloyd AG keinen Wertminderungsbedarf festgestellt. Die Sensitivitätsberechnungen von Hapag-Lloyd AG ergaben jedoch, dass vor allem eine für möglich gehaltene Änderung der Zahlungsmittelzuflüsse in der ewigen Rente eine Abwertung auf den Nutzungswert verursachen würde.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass eine zum Abschlussstichtag bestehende Wertminderung nicht erkannt wurde. Außerdem besteht das Risiko, dass die damit zusammenhängenden Angaben im Konzernanhang nicht sachgerecht sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Berechnungsmethoden der Gesellschaft beurteilt. Dazu haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung, insbesondere die unterstellte EBIT-Marge in der ewigen Rente und die Wachstumsrate der Umsatzerlöse in der ewigen Rente als Basis für die Zahlungsmittelzuflüsse in der ewigen Rente, mit den Planungsverantwortlichen

erörtert. Außerdem haben wir die erwartete Geschäfts- und Ergebnisentwicklung mit der vom Vorstand erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Managementplanung abgestimmt. Darüber hinaus haben wir die Konsistenz der Annahmen mit externen Markteinschätzungen beurteilt.

Ferner haben wir uns von der bisherigen Prognosegüte der Gesellschaft überzeugt, indem wir Planungen früherer Geschäftsjahre mit den tatsächlich realisierten Ergebnissen verglichen und Abweichungen analysiert haben. Wir haben die dem Kapitalkostensatz zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen.

Zur Beurteilung der methodisch und mathematisch sachgerechten Umsetzung der Bewertungsmethode haben wir die von der Gesellschaft vorgenommene Bewertung anhand eigener Berechnungen nachvollzogen und Abweichungen analysiert.

Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir die Auswirkungen möglicher Veränderungen der EBIT-Marge in der ewigen Rente und die Wachstumsrate der Umsatzerlöse in der ewigen Rente als Basis für die Zahlungsmittelzuflüsse in der ewigen Rente sowie des Kapitalkostensatzes in der ewigen Rente auf den Nutzungswert untersucht, indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Werten der Gesellschaft verglichen haben (Sensitivitätsanalyse).

Schließlich haben wir beurteilt, ob die Konzernanhangangaben zur Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte sachgerecht sind. Dies umfasste auch die Beurteilung der Angemessenheit der Anhangangaben nach IAS 36.134(f) zu Sensitivitäten bei einer für möglich gehaltenen Änderung wesentlicher der Bewertung zugrunde liegender Annahmen.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die der Wertminderungsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte zugrunde liegenden Berechnungsmethoden sind sachgerecht und stehen im Einklang mit den anzuwendenden Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen und Daten der Gesellschaft sind vertretbar. Die damit zusammenhängenden Angaben im Konzernanhang sind sachgerecht.

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, die in einem gesonderten Abschnitt des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist.

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 des Vorstands 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 erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und 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 Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „hapagloyddaktiengesellschaft–2023–12–31-de.zip“ (SHA256-Hashwert: e045af2daddb9057c7c941b174b8fd6c8feb407da86341f80414f0280d739c62) 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 2023 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)). Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) 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 3. Mai 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 9. August 2023 vom Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrates beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2010 als Konzernabschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft tätig, davon neun Geschäftsjahre, während derer das Unternehmen ununterbrochen die Definition als Unternehmen von öffentlichem Interesse i. S. d. § 316a S. 2 HGB erfüllte.

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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Andreas Modder.

Hamburg, den 5. März 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Modder
Wirtschaftsprüfer

gez. Lippmann
Wirtschaftsprüfer

FINANZKALENDER

30. APRIL 2024

Ordentliche Jahreshauptversammlung

15. MAI 2024

Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2024

14. AUGUST 2024

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2024

14. NOVEMBER 2024

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2024

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001–3705
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

Hapag-Lloyd, März 2024

www.hapag-lloyd.com

