

Zusammen- gefasster Lagebericht



72 GRUNDLAGEN DES KONZERNS

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

86 WIRTSCHAFTSBERICHT

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

104 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- 104 Prognosebericht
- 107 Risiko- und Chancenbericht

126 ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS

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

135 SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

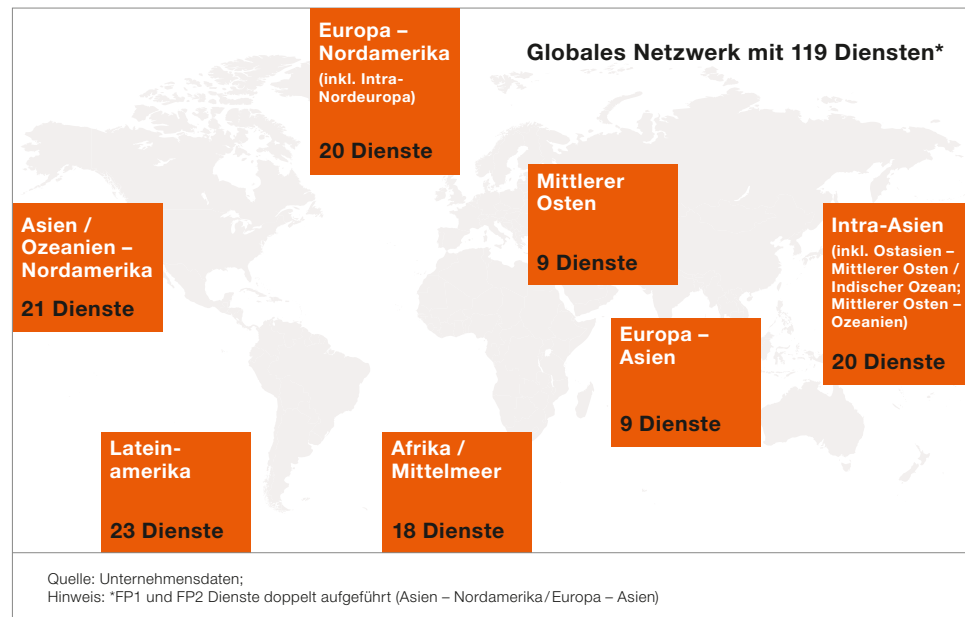
Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 in Verbindung mit § 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

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

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste

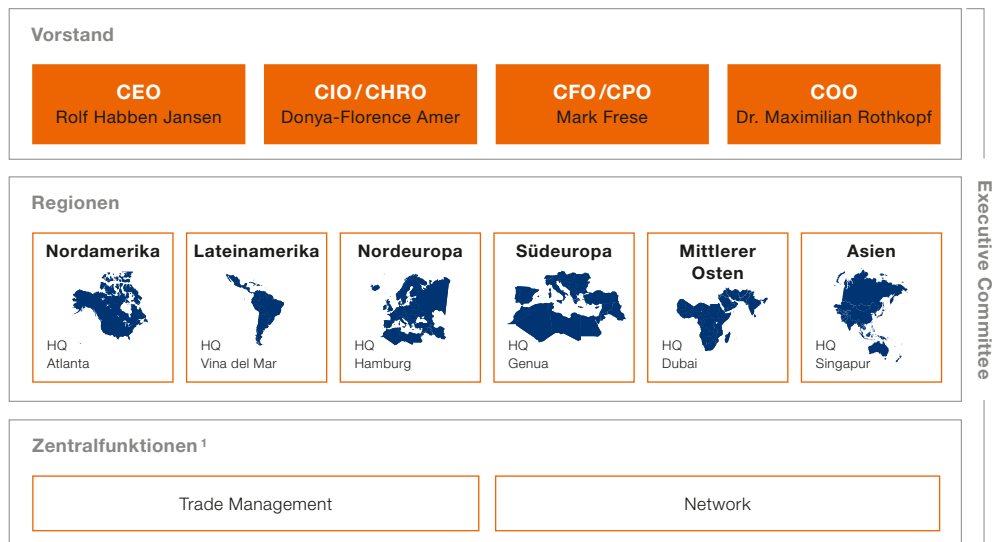


Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit,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

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

KONZERNSTRUKTUR

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



¹ Außerhalb des Executive Committee bestehen weitere Zentralfunktionen.

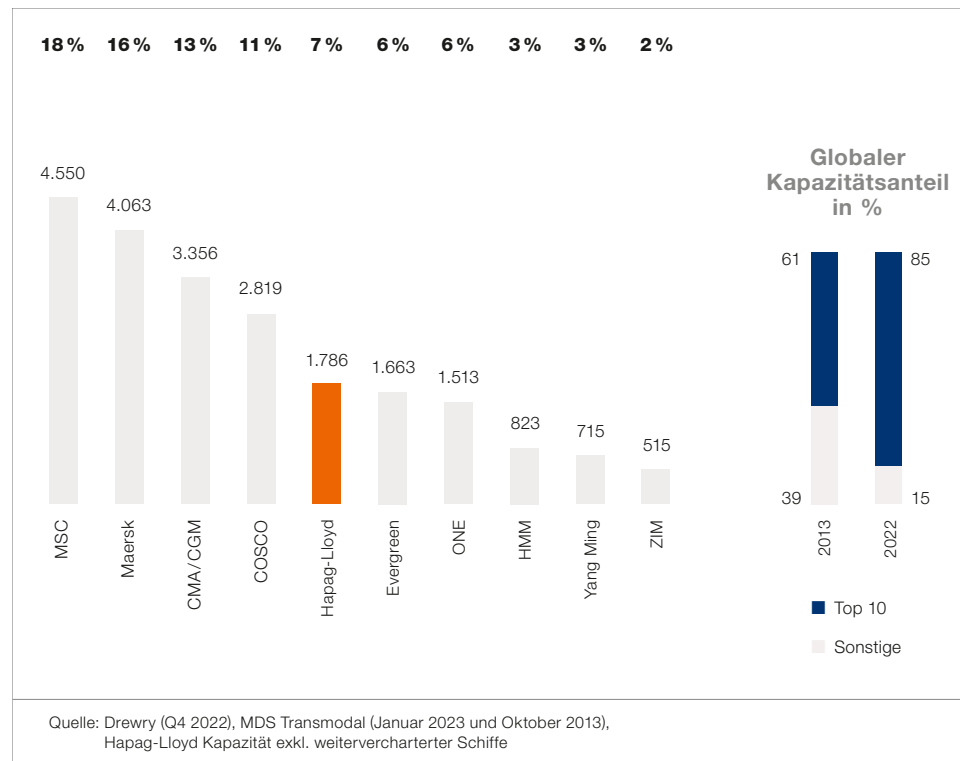
Alle sechs Regionen weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Diese sog. Blueprint Organization ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den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

GESCHÄFTS- UND WETTBEWERBSUMFELD

Branchenkonsolidierung und Allianzen in der Containerschifffahrt

In den Jahren 2014 bis 2018 durchlief die Containerschifffahrtsbranche eine weitreichende Konsolidierungsphase. Die zehn größten Containerlinienreedereien stellen mittlerweile ca. 85 % (31. Dezember 2021: 86 %) der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. Im Jahr 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 % (MDS Transmodal, Januar 2023 und Oktober 2013, sowie Drewry, Q4 2022).

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2022 vs. 2013



Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Mediterranean Shipping Company S.A. (Schweiz) (MSC) und A.P. Møller – Mærsk A/S (Dänemark) (Maersk). Die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), China COSCO Shipping Corporation Limited (China) inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen), ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur), Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 31. Dezember 2022 deckt die „THE Alliance“ mit 258 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. Dezember 2021: 255 Containerschiffe und 29 Dienste). Im Januar 2023 teilten MSC und Maersk mit, dass die „2M“ Allianz in zwei Jahren (Januar 2025) beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

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

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

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

Regulatorische Rahmenbedingungen

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

Darüber hinaus unterliegt das Geschäft zahlreichen nationalen und internationalen umwelt-spezifischen Vorschriften, insbesondere zum Schutz der Meere und der Reduzierung von Luftverschmutzung. So gelten seit 2020 beispielsweise verschärfte Grenzwerte für den Ausstoß von Schwefeldioxid weltweit (IMO 2020), welche entweder die Nutzung von schwefelarmen Brennstoffen oder Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche erfordern. Anfang 2023 traten zudem mit der Einführung des Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) und dem Carbon Intensity Indicator (CII) neue, weltweit geltende Energieeffizienzvorschriften in Kraft, die zu einer stetigen Reduktion des CO₂e-Ausstoßes kommerzieller Schiffe führen sollen. Um den neuen Anforderungen zu entsprechen, hat Hapag-Lloyd 2022 ein Optimierungsprogramm für mehr als 150 Schiffe gestartet. Je nach Bedarf erhalten die Schiffe bis 2025 effizientere Propeller, einen widerstandsmindernden Unterwasseranstrich sowie strömungsoptimierte Wulstbuge. Zudem soll der Einsatz von CO₂e-armen oder -neutralen Brennstoffen sukzessive ausgeweitet werden. Die Drosselung der Fahrtgeschwindigkeit, sogenanntes „Slow Steaming“, ist ebenfalls eine Option, um die steigenden Energieeffizienzvorschriften erfüllen zu können.

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

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

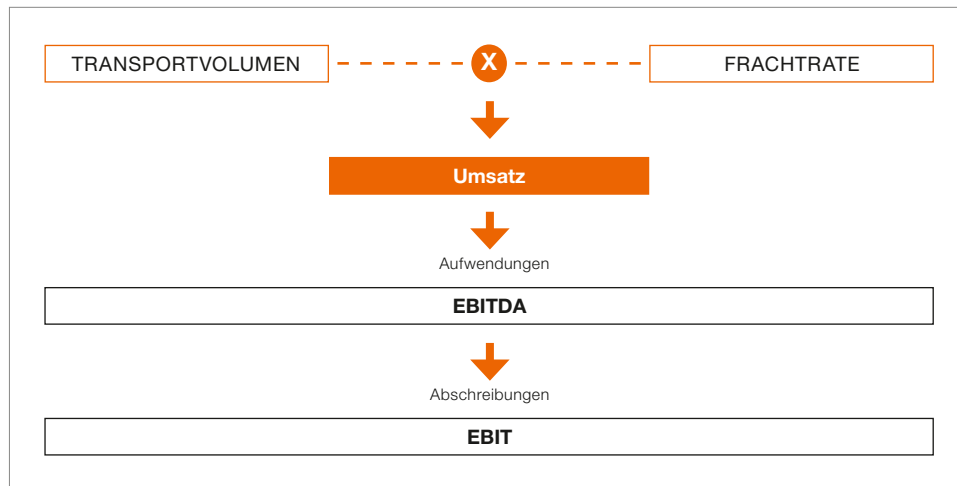
KONZERNSTEUERUNG

Steuerungsgrößen

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

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

Wesentliche Einflussfaktoren



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

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

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

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

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

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

Rendite auf das investierte Kapital

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet.

Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit after Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Steuern, mit dem eingesetzten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente und Termingeldanlagen (sonstige Aktiva) abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2022	2021	2022	2021
Langfristige Vermögenswerte	16.894,7	15.284,0	18.034,8	17.298,4
Vorräte	440,0	337,2	469,7	381,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.895,0	2.999,2	3.090,4	3.394,5
Sonstige Aktiva ¹	433,8	370,7	463,0	419,5
Summe Vermögenswerte	20.663,4	18.991,1	22.057,9	21.494,1
Rückstellungen	1.268,5	1.020,5	1.354,2	1.155,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.615,7	2.323,9	2.792,2	2.630,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.455,2	1.710,9	1.553,2	1.936,4
Summe Schulden	5.339,4	5.055,3	5.699,5	5.721,6
Invested Capital	15.324,0	13.935,8	16.358,4	15.772,5
EBIT	17.524,5	9.389,8	18.467,3	11.111,0
Steuern	200,6	61,3	211,4	72,5
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	17.324,0	9.328,6	18.255,9	11.038,4
Return on Invested Capital (ROIC)			111,6%	70,0%

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

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

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

NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

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

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2022 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 251 Containerschiffen (31. Dezember 2021: 253). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

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

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

Um die Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel zu verbessern, hat Hapag-Lloyd Ende 2020 und im Juni 2021 zwei Aufträge über den Neubau von je sechs Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.660 TEU erteilt. Die Schiffe werden von der koreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering gebaut und sollen zwischen Juni 2023 und April 2025 ausgeliefert werden. Die Investition wird sich auf rd. 2 Mrd. USD belaufen, die entsprechende Finanzierung ist vereinbart. Der Kaufpreis wird in mehreren Tranchen bis zur Auslieferung beglichen, wobei der Großteil der Zahlungen erst mit Auslieferung fällig wird. Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd werden die Schiffe mit einem Hochdruck-Dual-Fuel-Motor ausgestattet, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann. LNG bietet gegenüber herkömmlichen ölbasierten Brennstoffen eine Reihe von Vorteilen beim Umweltschutz, insbesondere kann der Ausstoß von CO₂-Emissionen um rd. 15 % bis 25 % verringert werden (Europäische Kommission, Juli 2021).

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

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

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

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

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

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Im Jahr 2022 hatte Hapag-Lloyd insgesamt 19 Containerschiffe mit einer Kapazität von 35,4 TTEU kurzfristig zur Beförderung von Leercontainern eingechartert (Vorjahreszeitraum: 23 Containerschiffe, Kapazität 57,3 TTEU), um der angespannten Containerverfügbarkeit in Asien soweit möglich zu begegnen. Per 31. Dezember 2022 war kein Schiff mehr für den Leercontainertransport eingesetzt (31. Dezember 2021: ein Schiff). Die Schiffe wurden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung einer Containerschiffsflotte ist der Bunkerverbrauch der Schiffe. Im Geschäftsjahr 2022 betrug der Bunkerverbrauch der Hapag-Lloyd Flotte insgesamt 4,14 Mio. Tonnen und lag damit 1,3 % unter Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 4,20 Mio. Tonnen). Die Entspannung bei den Wartezeiten vor den Häfen führte zu dem leichten Rückgang des Bunkerverbrauchs. Der Bunkerverbrauch pro transportierter Menge blieb mit 0,35 t/TEU konstant gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Verglichen mit dem Referenzjahr 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU um 42 % gesenkt werden. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) lag mit 2,35 t/Slot 2 % unter dem Vorjahreswert von 2,40 t/Slot (Referenzjahr 2009: 5,8 t/Slot).

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO Low Sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 92 % im Jahr 2021 auf 87 % im Geschäftsjahr 2022. Der Einsatz von Bio-brennstoff hat sich im Jahr 2022 deutlich erhöht von 18.500 Tonnen in 2021 auf 120.500 Tonnen in 2022.

Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

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

¹ Inklusive Biobrennstoff

Effiziente Transportleistung

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

Ungleichgewichte in den weltweit größten Fahrtgebieten

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

Quelle: Seabury (Dezember 2022). Angaben gerundet

Die Transportkapazitäten sind auf die Volumina des „Dominant Leg“ auszulegen. Der hierbei betrachtete Leistungsindikator ist die Kapazitätsauslastung der Hapag-Lloyd Containerschiffsflotte auf dem „Dominant Leg“ gemessen an der gesamten TEU-Kapazität. Diese lag im Berichtszeitraum bei 95,1 % (Vorjahreszeitraum: 95,9 %).

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

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt ¹

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

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

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

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

Ein weiterer wichtiger Faktor im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlagshäufigkeit der Container. Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlagshäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern. Im Durchschnitt wurde jeder Container in 2022 3,9-mal (Vorjahreszeitraum: 4,2-mal) umgeschlagen. Der Grund für die Reduzierung zum Vorjahreszeitraum liegt im Anstieg der Umlaufzeiten aufgrund von Engpässen in den Lieferketten.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio; bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50% des Ladungsaufkommens stellen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2022 Transportaufträge für rd. 33.800 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 33.100 Kunden) durchgeführt.

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

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2022

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

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

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Entwicklungsaktivitäten bei Hapag-Lloyd lassen sich in die Bereiche IT & Digitalisierung sowie Schiffstechnik und das Testen neuer Brennstoffe und Antriebstechnologien im Rahmen der Dekarbonisierungsstrategie aufteilen. Mit der Abteilung Fleet Analytics & Technical Optimization gibt es im Bereich Fleet eine F&E-Abteilung, die für die Entwicklung und Implementierung von effizienzsteigernden technischen Lösungen, wie zum Beispiel neuen Propellerentwürfen, für die Flotte zuständig ist. Zudem wird in Abstimmung mit der Nachhaltigkeits-Abteilung der Einsatz neuer Brennstoffe und Antriebstechniken zur Reduzierung des CO₂e-Ausstoßes getestet. Der gesamtheitliche Ansatz zur kontinuierlichen Verbesserung der Klimabilanz für die Erfüllung der Transportaufgabe umfasst weiterhin eine Steigerung der Ladekapazitäten, sowie der Flexibilität beim Stau und Umschlag der Ladung.

Im Jahr 2020 begann Hapag-Lloyd den Einsatz von Biokraftstoffen auf Basis von Fettsäuremethylester (FAME) zu testen. Diese werden aus biologischen Abfällen wie zum Beispiel gebrauchtem Speiseöl hergestellt und mit herkömmlichem Bunkerbrennstoff in variablem Verhältnis gemischt. Im Vergleich zu herkömmlichem Brennstoff können hierdurch über 80 % der Treibhausgasemissionen eingespart werden. Nach den ersten Erfahrungen im Jahr 2020 wurde seit 2021 der Einsatz von Biokraftstoffen kontinuierlich ausgeweitet und insgesamt 71 Schiffe befähigt Biokraftstoffe zu bunkern. Im Jahr 2022 bunkerten 24 Schiffe, inklusive der derzeit größten Containerschiffe von Hapag-Lloyd (A19-Klasse), im regulären Betrieb in Rotterdam und Singapur diese Brennstoffe. Im Jahr 2022 wurden 120.500 Tonnen Biokraftstoff gebunkert (Vorjahreszeitraum: 18.500 Tonnen).

Die digitale Transformation ist eine strategische Priorität für Hapag-Lloyd und zieht sich durch alle Geschäftsbereiche. In enger Zusammenarbeit der Abteilung IT und anderen Fachbereichen entstehen integrierte Lösungen unter Einsatz moderner Technologien, wie zum Beispiel künstlicher Intelligenz, Robotic Process Automation, Cloud, bis hin zur Nutzung von Blockchain Plattformen. Besondere Priorität hat dabei die weitgehende Automatisierung von Geschäftsprozessen mit dem Ziel exzellenter Servicequalität und Effizienz. Gemeinsam mit der Abteilung Digital Business and Transformation und den Regionen ist es gelungen, unseren Kunden neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zur Verfügung zu stellen. Die dafür notwendige Kapazität sowie das Knowhow werden an den Standorten Hamburg und Danzig sowie mit Partnern kontinuierlich ausgebaut. Nachdem bereits ein Großteil der Kühlcontainerflotte (Reefer) mit Fernüberwachungstechnologie ausgestattet ist, hat Hapag-Lloyd im Jahr 2022 begonnen, auch alle Standardcontainer mit GPS-Trackinggeräten auszurüsten. Die Trackinggeräte werden in der Lage sein, Daten von Containern in Echtzeit zu übermitteln und ermöglichen damit, die Lieferkette transparenter und effizienter zu gestalten. Sie können GPS-basierte Standortdaten liefern, die Umgebungstemperatur messen und plötzliche Erschütterungen des Containers überwachen. Die Tracking-Daten werden zunächst intern getestet und genutzt. Das Ziel ist es, im Laufe des Jahres 2023 auch den Kunden diese Daten zur Verfügung zu stellen.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

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

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

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

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeitenden an Land betrug durchschnittlich 8,1 Jahre (Vorjahr: 8,0 Jahre).

Ein Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- wie auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Übernahmequote im Landbereich liegt in der Regel zwischen 80 und 90 % (2022: 88 %). Per 31. Dezember 2022 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 228 Auszubildende (31. Dezember 2021: 241), davon 130 Auszubildende an Land sowie 98 auf See (31. Dezember 2021: 145 an Land und 96 auf See).

AKTIONÄRSSTRUKTUR UND DIVIDENDE

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

Zum 31. Dezember 2022 war die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG unverändert zum 31. Dezember 2021:

in %	31.12.2022
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

Dividendenpolitik und Dividendenvorschlag

Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd im Rahmen der handelsrechtlichen und finanzwirtschaftlichen Möglichkeiten an, eine Dividende von mindestens 30 % des Konzernjahresüberschusses auszuschiütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Im Zuge der positiven Geschäftsentwicklung schlagen der Vorstand und der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2022 die Zahlung einer Dividende von 63,00 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 35,00 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzerngewinn von rd. 65 % (Vorjahr: rd. 68 %).

WIRTSCHAFTSBERICHT

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

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

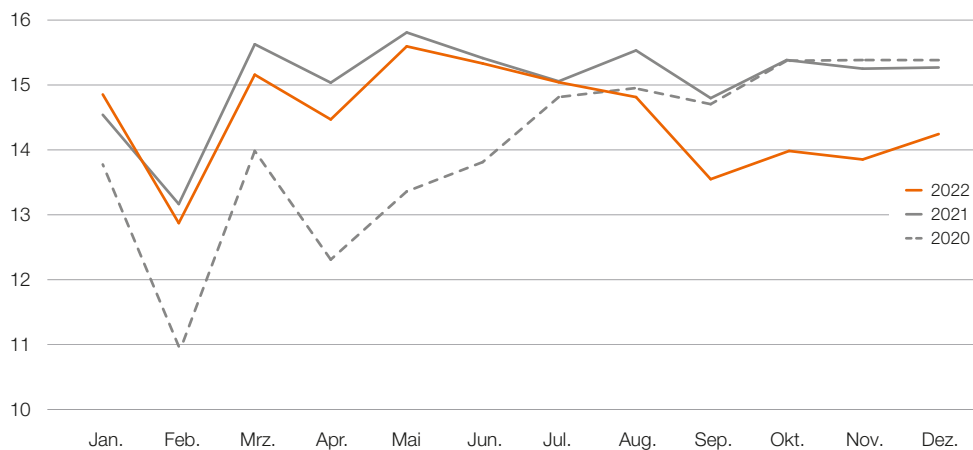
Wegen des Kriegs in der Ukraine und den daraus resultierenden Unsicherheiten auf den internationalen Energiemärkten waren diese durch eine hohe Volatilität und stark gestiegene Preise gekennzeichnet. Zeitweise lag der Preis für die Sorte Brent bei über 120 USD pro Barrel. Mit der einsetzenden Abkühlung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

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

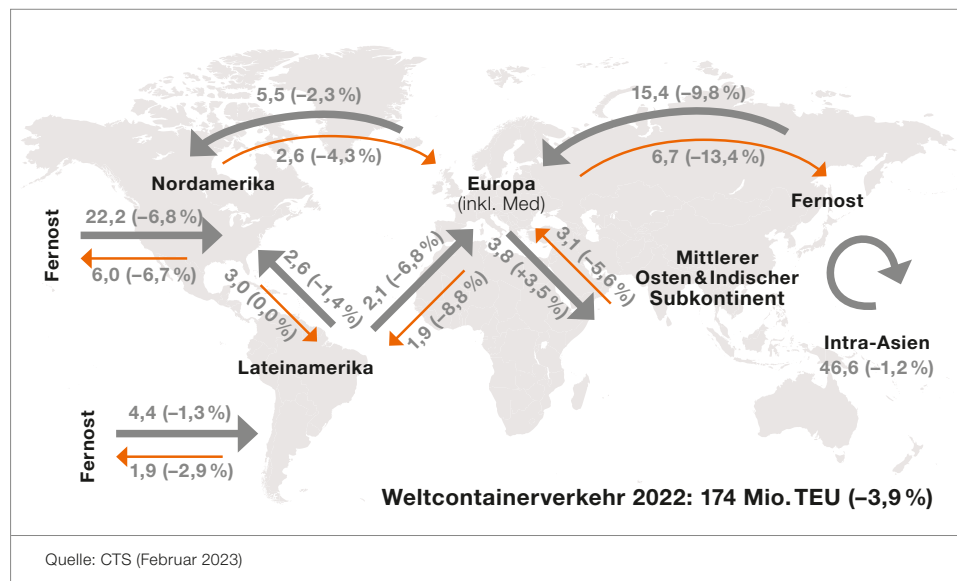
Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS (Februar 2023)

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

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



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

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

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

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

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

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

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

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

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

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

Transportmenge pro Fahrtgebiet

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

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

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

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

Frachtrate pro Fahrtgebiet

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

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

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

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

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

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

Operative Aufwendungen

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

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Transportaufwendungen

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

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

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

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

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

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

Personalaufwendungen

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

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

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

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

Sonstiges betriebliches Ergebnis

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

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

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

Operatives Ergebnis

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

Ertragskennzahlen

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

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

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

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

Übrige Finanzposten

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

Ertragsteuern

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

Konzernergebnis

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

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 17.948,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.089,0 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 17.042,6 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von 906,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.003,9 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet im Wesentlichen ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von 750,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 919,7 Mio. EUR) und aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gestiegenen Marktzinssatzes in Höhe von 115,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 53,7 Mio. EUR) sowie Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von 39,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 30,1 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität ist hierbei von entscheidender Bedeutung. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement ist, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Die Hapag-Lloyd AG sichert die kurzfristige Liquiditätsreserve durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln. Darüber hinaus existiert für überschüssige Liquidität eine risikooptimierte Anlagestrategie mit diversifizierten Kontrahenten hoher Bonität. Hierbei wird Liquidität mittels marktüblicher Geldmarktinstrumente (Termingelder, Geldmarktfonds etc.) rollierend und gestaffelt für Zeiträume von bis zu sechs Monaten angelegt.

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

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

Rohstoffpreisänderungen wirken sich im Hapag-Lloyd Konzern insbesondere auf die Kosten der Beschaffung von Treibstoffen wie Bunkeröl aus. Sofern möglich wird das Risiko aus Bunkerpreisänderungen mittels vertraglicher Vereinbarungen an die Kunden weitergegeben.

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

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

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

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und zum Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des zusammengefassten Lageberichts und Anmerkung (28) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Emittenten-Ratings

Rating / Ausblick	31.12.2022	31.12.2021
Standard & Poor's	BB+ / Stable	BB / Stable
Moody's	Ba2 / Positive	Ba2 / Stable

Die internationalen Ratingagenturen Standard & Poor's sowie Moody's bewerten in regelmäßigen Abständen die Finanzstärke der Hapag-Lloyd AG. Das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG wurde von der Ratingagentur Standard & Poor's am 4. Februar 2022 um eine Stufe auf „BB+“ angehoben. Der Ausblick wurde als „stabil“ eingestuft. Am 22. Juni 2022 hat Moody's das Unternehmensrating „Ba2“ bestätigt und den Ausblick auf „positiv“ hochgestuft.

Finanzierung

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

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

Im Geschäftsjahr 2022 standen die Finanzierung von getätigten Investitionen in Container sowie die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und -kosten im Vordergrund.

Weitere Angaben zum Fristigkeits- und Fälligkeitsprofil der bestehenden Finanzierungen und zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthält Anmerkung (28) Finanzinstrumente im Konzernanhang.

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

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

Container

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

Schiffe

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

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

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

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

Für das Geschäftsjahr 2022 wurden sämtliche Covenants eingehalten.

Nettoliiquidität

Finanzielle Solidität

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

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

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

Die Eigenkapitalquote ist mit 72,1% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 mit 60,5% um 11,7 %-Punkte gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Jahresergebnisses zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 11.749,1 Mio. EUR und beträgt zum 31. Dezember 2022 27.911,1 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht über die Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapital-Veränderungsrechnung im Konzernabschluss.

Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln sowie bilaterale und syndizierte Kreditvereinbarungen mit Banken jederzeit gegeben. Die Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) betrug insgesamt 15.915,3 Mio. EUR (Vorjahr: 8.240,3 Mio. EUR). Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung (17) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Kapitalflussrechnung und Investitionen**Verkürzte Kapitalflussrechnung**

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

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

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

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

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

Cashflow aus Investitionstätigkeit

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

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

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

Entwicklung des Finanzmittelbestands

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

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

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

Außerbilanzielle Verpflichtungen

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

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

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

Übersicht über die Prognosen und Zielerreichung 2022

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

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

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

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

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

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

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

PROGNOSEBERICHT

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

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

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF (Januar 2023)

Branchenspezifischer Ausblick

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

Entwicklung der Containertransportmenge

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

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

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

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

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

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

Quelle: Drewry Container Forecaster Q4 2022. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

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

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

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

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Verlauf des Geschäftsjahres 2023.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2023

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

Die bedeutsamsten Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht ausführlich dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, auch bedingt durch internationale Krisen und geopolitische Auseinandersetzungen sowie die unvorhersehbare Entwicklung des Kriegs in der Ukraine, und ein daraus resultierendes geringeres Transportmengenwachstum sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate über den in der Prognose angenommenen Rückgang hinaus. Daneben gehören auch deutlich höhere Bunkerpreise als erwartet zu den bedeutsamsten Risiken.

Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2023 ausüben, wodurch sich auch negative Auswirkungen auf die Liquidität und auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

CHANCEN

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

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

RISIKOMANAGEMENT

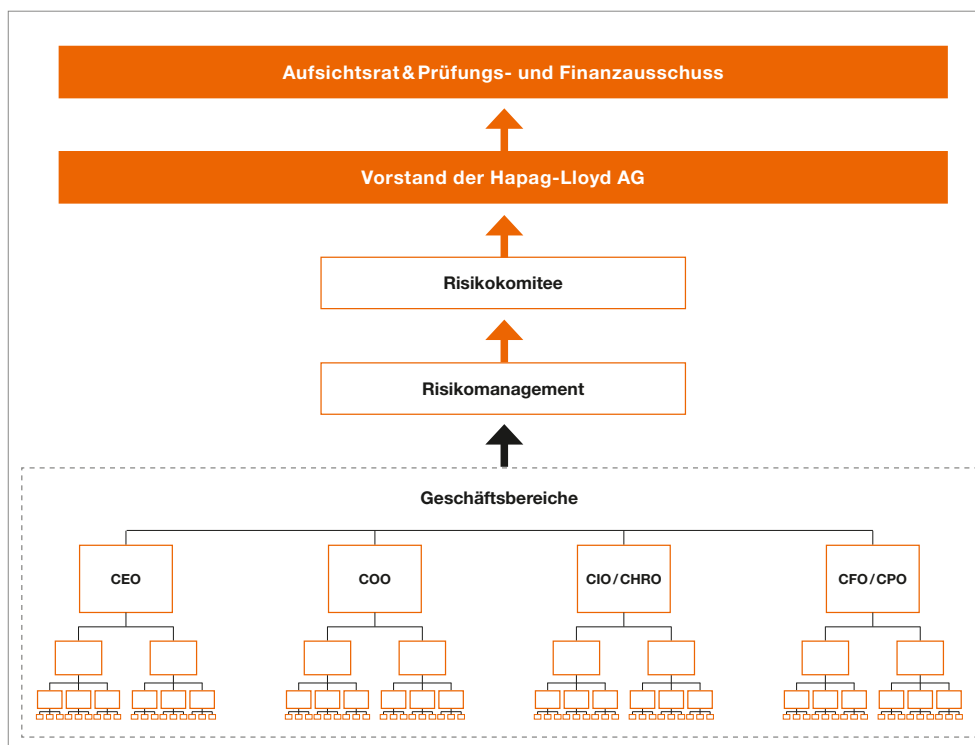
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit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

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

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

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

Risikomanagementsystem von Hapag-Lloyd



Die Methoden und Systeme des Risikomanagements sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden regelmäßig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen angepasst. Die Konzernrevision führt regelmäßig Prüfungen der Risikomanagementprozesse durch und prüft jährlich das Risikofrüherkennungssystem mit wechselnden Schwerpunkten.

Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus der täglichen Geschäftstätigkeit wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. Im Konzern bestehen unter anderem branchenübliche auf die Belange von Hapag-Lloyd zugeschnittene Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

RISIKEN UND CHANCEN

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

Zusammenfassender Überblick über Unternehmensrisiken und -chancen

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus Sicht des Vorstands von Hapag-Lloyd aus einem möglichen geringeren Transportmengenwachstum und einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate. Daneben gehören auch ein möglicher deutlicher Anstieg des Bunkerverbrauchspreises und eine Cyberattacke auf die Informationstechnologie und Sicherheit zu den bedeutsamsten Risiken ebenso wie eine Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten.

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

Diese und weitere Chancenpotenziale werden als integraler Bestandteil der Unternehmensführung und im Rahmen der Umsetzung der strategischen Zielstellungen in den Führungsgremien von Hapag-Lloyd regelmäßig analysiert und diskutiert. Über die möglichen Auswirkungen der Chancen auf die Unternehmensentwicklung informiert der Vorstand den Aufsichtsrat auf den turnusmäßigen Sitzungen sowie in Einzelgesprächen.

Risiken werden gemäß der Nettobetrachtung ihrer finanziellen Auswirkung sowie Eintrittswahrscheinlichkeit, d. h. nach Einbeziehung der Wirkung von Bewältigungsmaßnahmen, intern definierten Relevanzklassen zugeordnet. Die Einstufung von Chancen erfolgt ebenfalls anhand der definierten Relevanzklassen.

Die finanziellen Nettoauswirkungen auf Unternehmenszielgrößen, im Wesentlichen EBIT, im Geschäftsjahr 2023 sind wie folgt klassifiziert:	Einstufung Risikoauswirkung	Einstufung Chancenauswirkung	Größenklassen finanzielle Auswirkung
	Tragbar	Niedrig	≤ 100 Mio. USD
	Wesentlich	Mittel	> 100 Mio. USD ≤ 250 Mio. USD
	Kritisch	Hoch	> 250 Mio. USD

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

Zudem wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen mit der Einschätzung des Vorjahres verglichen.

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

Bedeutsamste Risiken und Chancen

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

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

Die Entwicklung der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch 2023 hoher Unsicherheit. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ sowie im „Prognosebericht“ dargestellt.

Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums und die sich daraus ergebende Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Lokale Krisen und globale Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen nachhaltig negativ beeinflussen. Zu Jahresbeginn 2023 bleibt der Ausblick auf eine weltweit konjunkturelle Erholung verhalten, insbesondere wegen global negativer Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft durch die Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie, insbesondere aufgrund der fortdauernden Überbeanspruchung der Gesundheitsversorgung in vielen Ländern, und durch den Russland-Ukraine-Krieg, vor dessen Hintergrund sich der weltweit starke Anstieg der Lebenshaltungskosten weiter verschärft hat. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Seabury sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2023 um 2,2 % steigen. Sollten die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Transportmengenwachstum verbunden mit positiven Auswirkungen auf die Ergebnissituation.

Handelsströme und Veränderungen politischer Rahmenbedingungen

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

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

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Wohlstand in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2023 unter anderem durch neue Wirtschafts- und Handelsabkommen zusätzliche Wachstumspotenziale für die Containerschifffahrt bieten. Durch ein entsprechendes Servicenetzwerk strebt Hapag-Lloyd an, an diesen Wachstumsmärkten zu partizipieren, was sich auf das Transportvolumen über die im Prognosebericht berücksichtigte Erwartung hinaus positiv auswirken könnte.

Branchen- und Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Schwankung von durchschnittlicher Frachtrate und Transportmenge

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

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

Angeichts einer absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten im Markt, unter anderem durch beauftragte Schiffsneubauten, können ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien und eine stagnierende Nachfrage nach Transportdienstleistungen zu einem verschärften Preiswettbewerb in einzelnen Fahrtgebieten führen. Sollten die Frachtraten oder Transportmengen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätssituation von Hapag-Lloyd haben.

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

Bunkerverbrauchspreisschwankung

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerschiffsflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Die Schwankungen der Bunkerverbrauchspreise wirken sich, je nach Zeitpunkt der Bunkerbeschaffung, zeitversetzt auf die Transportaufwendungen aus. Der Bunkerverbrauchspreis ist der wichtigste Einflussfaktor für die Treibstoffkosten, eine der Hauptkostenkomponenten der Containerschiffverkehrsbranche. Im Geschäftsjahr 2022 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 8,6 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns.

Der Preis für Bunker verändert sich in der Regel mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Zu Jahresbeginn 2022 war ein stetiger Preisanstieg gegenüber dem erhöhten, aber dennoch abnehmenden Preisniveau vom Jahresende 2021 zu verzeichnen. Mit Ausbruch des Russland-Ukraine-Kriegs waren in der ersten Jahreshälfte 2022 plötzliche, teils sehr starke Preisanstiege zu verzeichnen. Im weiteren Jahresverlauf jedoch stabilisierte sich das Preisniveau erkennbar. Zum Jahresbeginn 2023 setzte ein geringfügiger Anstieg der Bunkerpreise ein. Sollte dieser Trend weiter anhalten, dürfte dies die Treibstoffkosten deutlicher als in der Prognose angenommen ansteigen lassen. Sinkende Bunkerpreise würden einen gegenläufigen Effekt haben.

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

Informationstechnologie und -sicherheit

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

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

Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten

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

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

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

Schwankung von Charratern

Im Rahmen eines Chartervertrags stellt der Eigentümer eines Schiffs einer Containerlinienreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer üblicherweise auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charratern in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung hinsichtlich SchiffsKapazitäten – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe.

In der Regel folgen die Charterraten der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung in der Anpassung der Charterraten ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffs und der Linienreederei. Somit kann der Eigentümer im Falle steigender Nachfrage seine Charterraten nicht vor Ablauf des Vertrags anheben. Andererseits kann im Falle sinkender Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charterraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten, unter anderem durch einen Preiswettbewerb aber auch aufgrund eines Rückgangs des Transportvolumens in Folge sinkender Nachfrage nach Transportdienstleistungen bei fixen Charterraten, 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 Charterraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren.

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

Risiken beim Betrieb von Schiffen

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

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

Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts

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

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

Wechselkursschwankungen in Bezug auf den US-Dollar

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

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

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

Zinssatzschwankungen

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

Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten

Das Finanzmanagement erfolgt bei Hapag-Lloyd zentral und hat die Sicherstellung der permanenten Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts im Konzern zum Ziel. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln verfolgt die Gesellschaft das Ziel, eine ausreichende Liquiditätsreserve zu sichern. Zudem werden typischerweise in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sog. Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (i.d.R. halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat i.d.R. zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem

Kredit zu erfolgen hat. Sollte dies nicht möglich sein, könnte sich die Unterschreitung der Quoten negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller 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 ein Werthaltigkeitstest den Bedarf einer Wertminderung auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte aufzeigen, könnte dies eine erhebliche negative Auswirkung auf die Ertragslage sowie die Eigenkapitalausstattung von Hapag-Lloyd haben. Ein Wertminderungstest zum 31. Dezember 2022 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung nunmehr als niedrig eingeschätzt.

Risiken aus Terminal- und Logistikbeteiligungen

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

Kreditausfallrisiken

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

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

Rechtliche Risiken und Chancen**Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen**

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

Diese Vorschriften umfassen unter anderem zahlreiche Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern, aber auch Überwachungs-, Melde- und Kontrollvorschriften beispielsweise für Emissionsmesssysteme. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Bußgeldern konfrontiert werden.

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

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

Vor dem Hintergrund der außerordentlichen Marktbedingungen in der Containerschifffahrt während der COVID-19-Pandemie und von deren Auswirkungen auf globale Lieferketten könnten regulatorische Maßnahmen zur Förderung von Transparenz und zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen ergriffen werden, insbesondere im Hinblick auf die Weitergabe der gestiegenen Stand- und Lagergelder. Ein finanzielles Risiko in Folge von Untersuchungen potenzieller Wettbewerbsverstöße besteht unter anderem in Kosten für Rechtsstreitigkeiten, der Anordnung von Bußgeldern sowie möglichen rückwirkenden Forderungsansprüchen von Kunden.

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

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

Klima- und Umweltschutzbestimmungen und Dekarbonisierung

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

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

Risiken in Verbindung mit Rechtsstreitigkeiten sowie Steuer- und Zollbestimmungen

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

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

Strategische Risiken

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

Strukturelles Nachfrage- und Angebot-Ungleichgewicht

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

Tragfähigkeit des Geschäftsmodells Linienreederei

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

Regulatorische Einschränkung der Kooperation von Linienreedereien

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

Umgang mit der globalen Erwärmung

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

Schwarzer Schwan

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

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller bedeutsamen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2022, zeichnen sich aus heutiger Sicht keine den Fortbestand von Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2023 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2023 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktfeld, einem drohenden Überangebot an Transportkapazitäten und volatilen Brennstoffpreisen, was zu einem sich weiter verstärkenden Druck auf die Frachtraten und auf das Transportvolumen führen könnte und damit verbunden zu möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Ergebnissituation. Der Ausblick auf die weltweite konjunkturelle Entwicklung ist positiv und sollte zu steigendem Welthandel und somit auch zu steigender Nachfrage nach Containertransportleistungen führen. Dieser Jahresausblick unterliegt Unsicherheiten vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation in der Ukraine und deren Folgewirkungen sowie durch die weiterhin nicht abschließend abschätzbare nachhaltige Erholung der Wirtschaftsentwicklung und somit auch auf die Entwicklung des Containertransportvolumens.

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems

Konzeption und Zielsetzung

Hapag-Lloyd hat ein internes Kontrollsystem (IKS) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Internal Control – Integrated Framework“ definiert. Der Themenbereich Compliance wird dabei separat im Compliance Management adressiert. Im jährlichen IKS-Bericht erfolgt eine kombinierte Berichterstattung für IKS und Compliance.

Zur kontinuierlichen Weiterentwicklung und Absicherung des IKS besteht eine zentrale IKS-Koordination (ICS Office) sowie eine zentrale technische Plattform. Die IKS-Plattform wurde in 2022 grundlegend erneuert und enthält die für das IKS definierten Schlüsselkontrollen in einer zentralen Risiko-Kontroll-Matrix sowie, über die Definition der jeweils für die Kontrollen und Organisationen verantwortlichen Personen, die für das IKS eingerichtete Aufbauorganisation. Neben Kontrollen zur Absicherung der Erreichung operativer Unternehmensziele umfasst dieses IKS auch das rechnungslegungsbezogene IKS.

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

Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung

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

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

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

Grundsätzliche Kontrollaktivitäten

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

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

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

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

IKS-Nachweisprozess

Die Hapag-Lloyd AG hat zur Bestätigung der Einrichtung des IKS einen jährlichen Regelprozess etabliert. Dabei erfolgt im Jahresverlauf zum einen ein weltweites internes Self-Assessment der Kontrollen im IKS sowie zum anderen ein externes Assessment eines Teils dieser Kontrollen. Die Ergebnisse werden erfasst und die Behebung identifizierter Schwächen nachverfolgt. Auf der Basis erfolgt jährlich im ersten Quartal des Folgejahres eine Abstimmung zum Status der internen Kontrollen in den Zentralbereichen und Tochtergesellschaften mit dem jeweils verantwortlichen Management. Anschließend erfolgen im IKS-Jahresbericht die Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung der IKS-Ergebnisse. Auf dieser Basis wird der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand über das IKS informiert.

ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG

ALLGEMEINE GRUNDLAGEN/VORBEMERKUNGEN

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

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

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

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

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

Zum 31. Dezember 2022 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 243 Containerschiffen, davon 88 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 245 Schiffe, davon 76 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 4.106 Mitarbeitende (Vorjahr: 3.848 Mitarbeitende).

WIRTSCHAFTSBERICHT

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

Im zusammengefassten Lagebericht 2021 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2022 ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung auf Vorjahresniveau prognostiziert. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Geschäftsjahr 2022 von 16.718,6 Mio. EUR fiel das Ergebnis signifikant höher aus als im Vorjahr (Vorjahreszeitraum: 8.503,7 Mio. EUR) und lag deutlich über den ursprünglichen Erwartungen des Vorstands. Die Ergebnisverbesserung ist insbesondere auf die stark gestiegenen Frachtraten bei einem Transportvolumen auf Vorjahresniveau zurückzuführen. Die wesentlichen Gründe für diese Entwicklungen sind sowohl im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts des Konzerns als auch in der nachfolgenden Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG ausführlich beschrieben.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Hapag-Lloyd AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben. Die Integration des im aktuellen Geschäftsjahr erworbenen Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) hatte keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, sodass die Vergleichbarkeit der beiden Geschäftsjahre diesbezüglich nicht beeinträchtigt ist.

Ertragslage

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

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

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

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

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

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

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

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

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 16.718,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.503,7 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Zu- und Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 17.450,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.024,5 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 17.524,5 Mio. EUR liegt das HGB-Ergebnis etwas niedriger. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Einbeziehung der Tochterergebnisse im Konzern sowie unterschiedliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach IFRS und HGB. Gegenläufig wirkten die im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG enthaltenen Beteiligungserträge aus Dividendenausüttungen, die im aktuellen Geschäftsjahr 992,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 511,5 Mio. EUR) betrugen. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als

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

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

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

Finanz- und Vermögenslage

Entwicklung der Vermögensstruktur

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

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

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

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

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

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

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 727,1 Mio. EUR (Vorjahr: 825,0 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Euro – Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der Rückgang der Finanzverbindlichkeiten resultierte aus Regeltilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 124,5 Mio. EUR. Nähere Ausführungen zu einzelnen Finanzierungsaktivitäten werden in der Finanzlage des Konzerns vorgenommen. Die stichtagsbezogenen Bewertungseffekte aus den in US-Dollar notierten Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten um 24,8 Mio. EUR (Vorjahr: 27,8 Mio. EUR).

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

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

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

Die Zahlungsfähigkeit der Hapag-Lloyd AG war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln und bilaterale sowie syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2022 insgesamt 13.657,1 Mio. EUR (Vorjahr: 7.976,9 Mio. EUR).

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

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

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

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

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

Aufgrund der Entwicklung des operativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung zum Bilanzstichtag im Jahr 2022 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD / EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 von einer signifikanten Abschwächung des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit auf ein Niveau ohne Marktverzerrungen ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2023 zu sehen.

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

- Die Hapag-Lloyd AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken und Chancen ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Daraus resultierende negative Auswirkungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft.
- Aus Sicht des Einzelabschlusses der Hapag-Lloyd AG nach HGB stellt eine Stärkung des US-Dollars – insbesondere für die Bewertungseffekte aus den in US-Dollar denominierten Finanzschulden am Stichtag – ein weiteres Risiko dar. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig und die Auswirkungen solcher Wechselkursschwankungen auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG werden als tragbar eingestuft. Aus einer Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro ergibt sich dagegen eine Chance. Umgekehrt verhalten sich die Chancen und Risiken bezüglich der getätigten Geldanlagen der Hapag-Lloyd AG in US-Dollar; eine Schwächung des US-Dollars stellt ein Risiko dar, eine Stärkung dagegen eine Chance.
- Ein nachhaltiger Verlust von Kundengruppen, die durch die Übernahme des Kundenstamms von CP Ships Limited, CSAV und UASC erworben wurden, sowie eine nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage der als Finanzbeteiligung gehaltenen Gesellschaften könnte zu einer Wertminderung des aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerts in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG bzw. zu einer Wertminderung der Beteiligungsbuchwerte führen. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Ertrags- und Vermögenslage der Hapag-Lloyd AG werden als kritisch eingestuft. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, beispielsweise Veränderung des Zinsniveaus, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Risiken nunmehr als niedrig eingeschätzt.

Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf den Risiko- und Chancenbericht im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 erstellt, der folgende Schlussklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

BERICHT NACH § 315A HGB UND § 289A HGB

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

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

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

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

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

Obwohl die Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 31. Dezember 2026 haben soll, können die Ankeraktionäre frei über ihre Aktien verfügen. Die Parteien der Aktionärsvereinbarung haben sich gegenseitig ein Vorerwerbsrecht für Fälle eingeräumt, in denen eine Partei beabsichtigt, Aktien, die einen bestimmten Umfang an Stimmrechten gewähren, zu veräußern (over-the-counter).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Herr Klaus-Michael Kühne, Schweiz, hat uns am 6. November 2015 gemäß § 21 Abs. 1a WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 4. November 2015 72,20 % (entsprechend 85.274.291 Stimmrechten) betrug.

51,98 % der Stimmrechte (entsprechend 61.396.218 der Stimmrechte) sind Herrn Kühne gemäß § 22 Abs. 2 WpHG von der CSAV Germany Container Holding GmbH und der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzurechnen. 20,22 % der Stimmrechte (entsprechend 23.878.073 der Stimmrechte) sind ihm gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der Kühne Holding AG und der Kühne Maritime GmbH zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

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

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

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

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

Der State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, hat uns am 24. Mai 2017 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 20095 Hamburg, Deutschland, am 24. Mai 2017 14,43 % (entsprechend 23.663.648 Stimmrechten) betrug. Sämtliche vorgenannte Stimmrechte sind dem State of Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, nach § 22 Abs. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden,

sind (beginnend mit der obersten Tochtergesellschaft): Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

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

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

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Der Beschluss der Hauptversammlung bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst (sofern die Satzung keine strengeren Vorgaben enthält); die §§ 179 ff. Aktiengesetz sind anwendbar. Nach § 20 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen ermächtigt, die lediglich die Fassung betreffen. Der Aufsichtsrat ist zudem berechtigt, die Fassung der Satzung nach Ablauf der Ermächtigungsfrist (30. April 2022) entsprechend anzupassen.

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

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung war der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. April 2022 ganz oder in Teilbeträgen, einmalig oder mehrmalig durch Ausgabe von bis zu 11.282.647 neuen auf den Namen lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage um bis zu 11.282.647,00 EUR zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2017). Von dieser Ermächtigung hat der Vorstand jedoch keinen Gebrauch gemacht.

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

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

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

- a) Im Rahmen der von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibung mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen

Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HanseMerkur Krankenversicherung AG, die HanseMerkur Lebensversicherung AG, die M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co) KGaA (gemeinsam auch die „Schlüsselaktionäre“), die Qatar Holding LLC oder der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia ist, direkt oder indirekt mehr als 50 % der Stimmrechte an den Aktien der Gesellschaft erwirbt.

- b) Im Rahmen von diversen Schiffs-, Container- und sonstigen Bankfinanzierungen mit ausstehenden Rückzahlungsbeträgen und den festen Finanzierungszusagen im Zusammenhang mit den Neubauten mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt rd. 4.058 Mio. EUR (rd. 4.330 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht beziehungsweise ein Anspruch auf vollständige Pflichtsondertilgung im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern ggf. unter anderem ein Rückgriff auf die finanzierten Vermögensgegenstände möglich.
- c) Im Rahmen von bis zum Stichtag nicht in Anspruch genommenen syndizierten Kreditlinien mit einem Gegenwert im Gesamtumfang von rd. 679 Mio. EUR (rd. 725 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung beziehungsweise fälligen Pflichtsondertilgung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

- der von den Schlüsselaktionären¹ und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär² einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des § 2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären³ zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

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

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

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

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

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

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

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach den §§ 289f Absatz 1, 2 und 315d HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG sind in dem Geschäftsbericht 2022 der Gesellschaft enthalten. Beide Erklärungen sind zudem auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://www.hapag-lloyd.com/de/company/ir/corporate-governance/compliance-statement.html> veröffentlicht und dauerhaft zugänglich und sind nicht Bestandteil des Lageberichts.

**NICHTFINANZIELLE KONZERNERKLÄRUNG GEMÄSS CSR-RICHTLINIE
UMSETZUNGSGESETZ**

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

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

Hamburg, den 21. Februar 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf