Geschäfts-bericht 2020

Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen				
Schiffe insgesamt (Stand: 31. Dezember)[1]		237	239	–2
Kapazität der Schiffe insgesamt[1]	TTEU	1.719	1.707	12
Containerkapazität insgesamt[1]	TTEU	2.704	2.540	164
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.115	1.072	43
Transportmenge	TTEU	11.838	12.037	–198
Umsatzerlöse	Mio. EUR	12.772	12.608	164
EBITDA	Mio. EUR	2.700	1.986	715
EBIT	Mio. EUR	1.315	811	504
Konzernergebnis	Mio. EUR	935	373	562
Ergebnis je Aktie	EUR	5,27	2,06	3,21
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.898	2.028	870
Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	21,1	15,8	5,4 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	10,3	6,4	3,9 ppt
ROIC (Return on Invested Capital)[2]	%	10,6	6,1	4,5 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. Dezember[1]				
Bilanzsumme	Mio. EUR	15.184	16.200	–1.016
Eigenkapital	Mio. EUR	6.723	6.621	102
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	44,3	40,9	3,41 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	8.462	9.580	–1.118
Finanzkennzahlen zum 31. Dezember[1]				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.136	6.397	–1.261
Liquide Mittel	Mio. EUR	681	512	170

1 Stichtagswerte zum 31. Dezember des jeweiligen Geschäftsjahres.
2 Die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) errechnet sich als Verhältniszahl zwischen dem operativen Ergebnis nach Steuern (NOPAT) und dem investierten Kapital (Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden). Die Kennzahl wird auf einer annualisierten Basis und in US-Dollar berechnet.

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

Der vorliegende Bericht wurde am 18. März 2021 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2020

- Das Geschäftsjahr 2020 war geprägt vom Ausbruch der COVID-19-Pandemie und von einer damit zusammenhängenden volatilen Nachfrageentwicklung.
- Hapag-Lloyd hat auf die herausfordernden Rahmenbedingungen durch das frühzeitige Aufsetzen des sog. Performance Safeguarding Program (PSP) reagiert, um die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie abzumildern.
- Das Transportvolumen verringerte sich im Geschäftsjahr 2020 um 1,6 % auf 11.838 TTEU. Der Rückgang ist vor allem auf einen zweistelligen Nachfrageeinbruch im zweiten Quartal 2020 zurückzuführen, ehe es in der zweiten Jahreshälfte zu einer kontinuierlichen Erholung des Ladungsaufkommens gekommen ist. Im vierten Quartal lag das Transportvolumen bereits 3,8 % über dem Vorjahresniveau.
- Die unerwartet starke Nachfrageerholung führte zum Jahresende 2020 zu einem deutlichen Anstieg der Spotraten für Verkehre aus Asien. Entsprechend verbesserte sich die durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,0 % auf 1.115 USD / TEU (Vorjahreszeitraum: 1.072 USD / TEU).
- Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2020 um rd. 1,3 % auf 12.772,4 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 12.607,9 Mio. EUR). Die geringere Transportmenge und ein schwächerer US-Dollar wurden durch die höhere Frachtrate überkompensiert.
- Im Vergleich zum Transportvolumen sind die Transportaufwendungen 2020 überproportional um 5,8 % auf 9.140,2 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 9.707,0 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist vor allem auf niedrigere Bunkerpreise, einen schwächeren US-Dollar sowie auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen.
- Entsprechend lag das EBITDA mit 2.700,4 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahreswert von 1.985,8 Mio. EUR. Die EBITDA-Marge verbesserte sich um 5,4 %-Punkte auf 21,1 % (Vorjahreswert: 15,8 %).
- Das EBIT stieg ebenfalls deutlich an auf 1.315,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 811,4 Mio. EUR). Hierin sind 135,6 Mio. EUR Aufwendungen enthalten, die neben der vollständigen Abschreibung von Marken vor allem für Wertminderungen im Rahmen der Schiffsportfolio-optimierung im vierten Quartal angefallen sind.
- Das verbesserte operative Ergebnis sowie geringere Zinsaufwendungen führten zu einem sprunghaften Anstieg des Ergebnisses je Aktie auf 5,27 EUR (Vorjahreswert: 2,06 EUR).
- Der Free Cashflow war mit 2.420,3 Mio. EUR erneut deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 1.658,7 Mio. EUR). Infolgedessen konnte die Verschuldung weiter reduziert werden.
- Die Liquiditätsreserve belief sich zum Jahresende auf rd. 1,2 Mrd. EUR (31. Dezember 2019: rd. 1,0 Mrd. EUR).
- Hapag-Lloyd verzeichnete aufgrund einer außerordentlich guten Nachfragesituation, die zu einem deutlich gestiegenen Frachtratenniveau geführt hat, einen sehr positiven Jahresauftakt 2021. Darauf aufbauend, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2021, dass die operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT jeweils deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden, wobei ein Großteil der Ergebniserwirtschaftung, anders als in Vorjahren, bereits im ersten bzw. in den ersten beiden Quartalen zu erwarten ist.
- Angesichts einer derzeit überdurchschnittlich hohen Volatilität der Frachtraten, operativen Herausforderungen unter anderem aufgrund bestehender infrastruktureller Engpässe sowie des unvorhersehbaren weiteren Verlaufs der COVID-19-Pandemie und ihrer ökonomischen Auswirkungen, ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Inhalt

01 INTERVIEW SEITE 4

02 OPERATIONS SEITE 8

03 STRATEGY SEITE 12

04 KENNZAHLEN SEITE 16

4 STARKES TEAM – STARKE LEISTUNG

18 MITGLIEDER DES VORSTANDS

20 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

32 CORPORATE GOVERNANCE

50 ZIELE, WERTE UND STRATEGIE

56 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

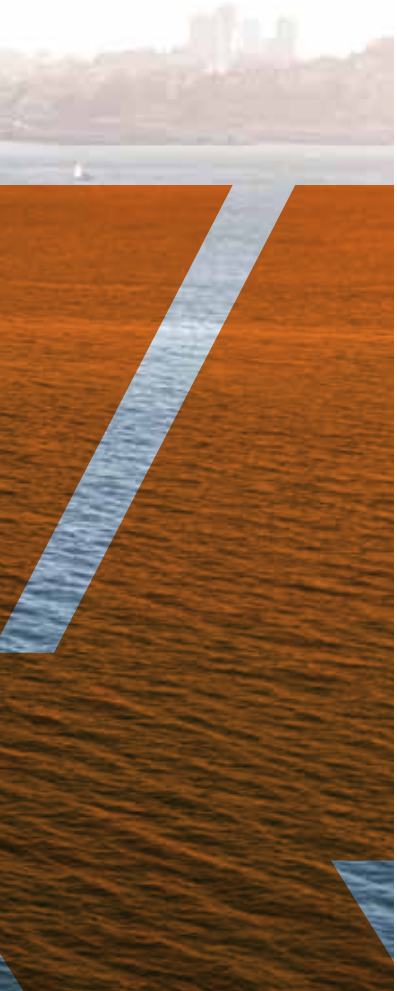
146 KONZERNABSCHLUSS

255 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

256 BESTÄTIGUNGSVERMERK

266 FINANZKALENDER

267 IMPRESSUM



Unseren Online-Bericht finden Sie hier

CEO
ROLF
HABBEN
JANSEN

01
INTERVIEW

„STARKES TEAM – STARKE LEISTUNGEN“

Video-Botschaft des CEO

Heiko Hoffmann, Leiter Investor Relations, im Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG zur Geschäftsentwicklung des Jahres 2020.

Heiko Hoffmann: Wie zufrieden sind Sie mit dem Verlauf des Geschäftsjahres 2020?
Rolf Habben Jansen: Unser Geschäft war im Jahr 2020 sehr stark durch die Coronavirus-Pandemie bestimmt. Nach einem Einbruch der Transportmengen im zweiten Quartal hatten wir eine unerwartet starke Nachfrage nach Containertransporten ab dem zweiten Halbjahr zu verzeichnen, insbesondere durch einen stark ansteigenden Konsum in den USA und Europa. In Summe blicken wir jedoch auf ein gutes Geschäftsjahr, denn wir haben trotz leicht nachgebender Transportmengen von besseren Frachtraten, niedrigeren Bunkerpreisen und Kosteneinsparungen profitiert und dadurch unser Ergebnis im Vorjahresvergleich sehr deutlich steigern können.

Welche Maßnahmen zur Sicherung des Geschäftsergebnisses haben Sie der Coronavirus-Pandemie entgegengesetzt?
Wir haben unser Performance Safeguarding Program gestartet, mit Kapazitätsanpassungen flexibel auf den Nachfrageeinbruch im zweiten Quartal reagiert und auf der Kostenseite entgegengesteuert: Mit etwa 1.700 Einzelmaßnahmen haben wir rund 500 Millionen US-Dollar im Berichtsjahr eingespart. Zugleich haben wir die Liquidität in der ersten Jahreshälfte zunächst sehr deutlich erhöht, aufgrund der besser als ursprünglich erwarteten Geschäftsentwicklung im zweiten Halbjahr und zu Gunsten eines weiteren Schuldenabbaus dann aber wieder auf 1,2 Milliarden Euro per Jahresultimo zurückgefahren. Darüber hinaus haben wir unsere Digitalisierungskampagne

ausgeweitet und unsere Kunden verstärkt über unsere Onlineprodukte informiert – immer dem Gedanken folgend, ihnen das richtige Angebot zum richtigen Zeitpunkt zu machen und dadurch Mehrwert zu schaffen. Mit der unerwartet stark ansteigenden Nachfrage nach Containertransporten im dritten Quartal haben wir alle verfügbaren Schiffs- und Containerkapazitäten in den Markt gegeben. Zugleich haben wir im Jahr 2020 rund 300.000 TEU an neuer Containerkapazität gekauft oder geleased, um die Nachfrage unserer Kunden zu bedienen.

Welche Auswirkungen hatte die Coronavirus-Pandemie auf Ihren operativen Betrieb und die Mitarbeiter?

Die Coronavirus-Pandemie hat unseren Mitarbeitern eine enorme Flexibilität abverlangt. Da die Sicherheit für uns allerhöchste Priorität hat, haben wir unsere Mitarbeiter ermutigt, wo immer möglich von zu Hause aus zu arbeiten und dafür haben wir in kürzester Zeit die entsprechenden technischen Voraussetzungen geschaffen. Darüber hinaus mussten viele Seeleute leider deutlich länger als ursprünglich geplant an Bord ihrer Schiffe bleiben, da Crewwechsel aufgrund von Reisebeschränkungen in vielen Ländern stark eingeschränkt wurden. Dieses Problem ist nach wie vor nicht zufriedenstellend gelöst und klar ist, dass wir weiterhin nichts unversucht lassen werden, um unsere Kolleginnen und Kollegen so schnell wie möglich wieder sicher an Land zu ihren Familien und Freunden zurückzubringen. Fakt ist auch, dass Seeleute als systemrelevant eingestuft werden sollten, denn sie kümmern sich Tag für Tag und enorm engagiert um die Lieferketten unserer Kunden und leisten dadurch einen unverzichtbaren Beitrag zu einem funktionierenden Welthandel.

Wie hat sich das Marktumfeld auf die Umsetzung Ihrer Strategy 2023 ausgewirkt und welche Fortschritte konnten Sie erzielen?

Wir haben einige Projekte und Investitionen repriorisiert und uns sehr bewusst darauf fokussiert, die Lieferketten unserer Kunden zu sichern. Dabei haben wir unsere Marktposition in strategisch wichtigen Zielmärkten wie Indien und Afrika sowie unsere weltweite Präsenz vor Ort durch neue Büros weiter ausgebaut. Im attraktiven Geschäft mit Kühlcontainern sind wir um mehr als 10 Prozent gewachsen und damit unserem Ziel deutlich nähergekommen, einen Marktanteil von insgesamt 10 Prozent in diesem Segment zu erreichen. Wir haben mehrere Qualitätsversprechen

Rolf Habben Jansen

gestartet, an denen wir uns transparent messen lassen, und zugleich unsere Performance in puncto Qualität für unsere Kunden transparent nachvollziehbar gemacht – ganz komfortabel über unser neues Quality Promise Dashboard. Wir haben zudem unser Onlinegeschäft deutlich ausgebaut und die Anzahl der Buchungen über unseren Web Channel im Vergleich zum Vorjahr um gut 40 Prozent auf mehr als 1,3 Millionen TEU gesteigert. Darüber hinaus haben wir unseren Kunden neue Funktionen wie beispielsweise Verschiffungsgarantien zur Verfügung gestellt. Weiterhin haben wir sechs neue Großcontainerschiffe bestellt, mit denen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel verbessern, unsere Flotte weiter modernisieren und zugleich unseren CO_2-Fußabdruck reduzieren.

Heiko Hoffmann

Wie spiegelt sich das in den Ergebnissen wider und können sich Ihre Aktionäre erneut auf eine Dividende freuen?

Wir haben mit etwa 935 Millionen Euro ein sehr gutes Konzernergebnis erzielt, die Rentabilität auf das investierte Kapital deutlich auf etwa 11 Prozent gesteigert und damit unsere Kapitalkosten im Jahr 2020 mehr als verdient. Zugleich haben wir unsere Finanzschulden im Berichtsjahr um weit mehr als 1 Milliarde Euro reduziert. Mit einem Free Cashflow von mehr als 2 Milliarden Euro und einem Eigenkapital von 6,7 Milliarden Euro blicken wir auf eine sehr stabile Finanz- und Vermögenslage. Unsere Ertragsstärke, unser konsequentes Kostenmanagement und unsere Fortschritte beim Schuldenabbau wurden zudem positiv im Berichtsjahr gewürdigt mit Ratinganhebungen durch Standard & Poor's und Moody's. Von all diesen positiven Ergebnissen und der guten Unternehmensentwicklung sollen auch unsere Aktionäre profitieren, weshalb Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende in Höhe von 3,50 Euro je Aktie auszuschütten.

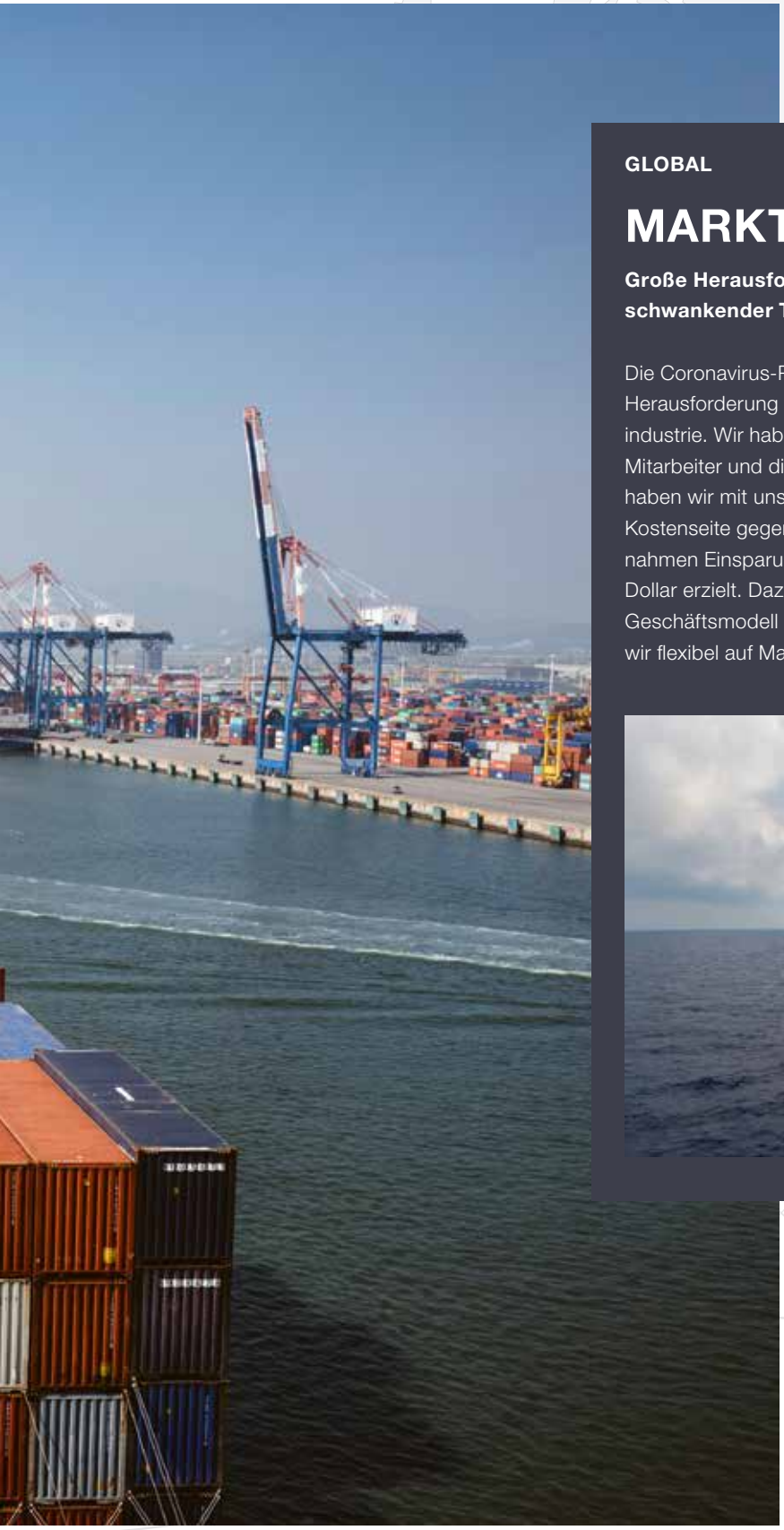
Wie wird es im aktuellen Geschäftsjahr 2021 weitergehen?

Auch wenn sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds zunächst wieder eintrüben, so liegen die Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum und das Welthandelsvolumen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Dies sollte sich auch in einer steigenden Nachfrage nach Containertransporten widerspiegeln. Zugleich bleibt das Angebotswachstum durch einen vergleichsweise geringen Auftragsbestand bei den Schiffsneubauten moderat, sodass Angebot und Nachfrage insgesamt relativ ausgewogen bleiben sollten. Insofern gehen wir im weiteren Jahresverlauf von einer weiteren Normalisierung und graduellen Verbesserung des Marktumfelds aus. Klar ist aber auch, dass die vorliegenden Prognosen aufgrund der Coronavirus-Pandemie mit außergewöhnlich hohen Unsicherheiten behaftet sind. Wir werden unsere Strategy 2023 weiter umsetzen, das Marktumfeld fest im Blick behalten und uns bei Bedarf flexibel anpassen. Dabei werden wir uns weiterhin auf die Lieferketten unserer Kunden fokussieren und Mehrwert für unsere Eigentümer schaffen. Ich bedanke mich bei allen ganz besonders herzlich für die intensive Zusammenarbeit in diesem außergewöhnlichen Geschäftsjahr und das Vertrauen.

Vielen Dank für das Gespräch.

02
OPERATIONS

GLOBAL.
FLEXIBEL.
VERLÄSSLICH.



GLOBAL

MARKTUMFELD

Große Herausforderungen aufgrund stark schwankender Transportmenge

Die Coronavirus-Pandemie war im Geschäftsjahr 2020 die größte Herausforderung für den globalen Handel und die gesamte Logistikindustrie. Wir haben uns deshalb frühzeitig auf die Sicherheit unserer Mitarbeiter und die Lieferketten unserer Kunden konzentriert. Zugleich haben wir mit unserem Performance Safeguarding Program auf der Kostenseite gegengesteuert. So haben wir mit rd. 1.700 Einzelmaßnahmen Einsparungen in Höhe von gut einer halben Milliarde US-Dollar erzielt. Dazu beigetragen hat insbesondere unser fokussiertes Geschäftsmodell und ein effizientes Kapazitätsmanagement, mit dem wir flexibel auf Marktveränderungen reagieren können.

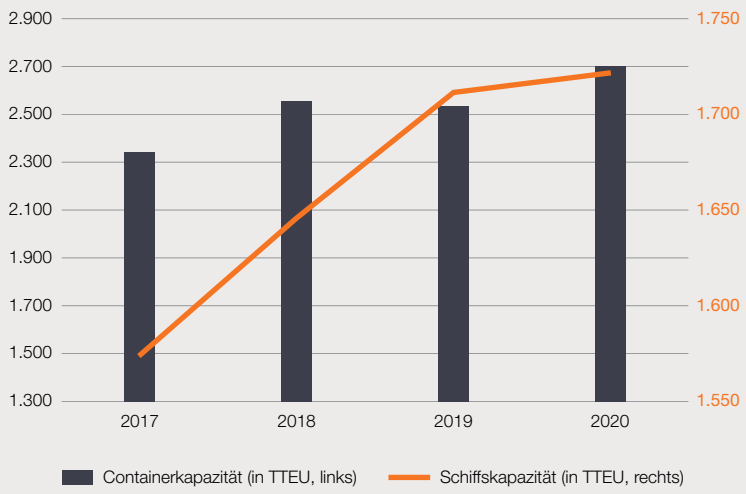
FLEXIBEL UND EFFIZIENT

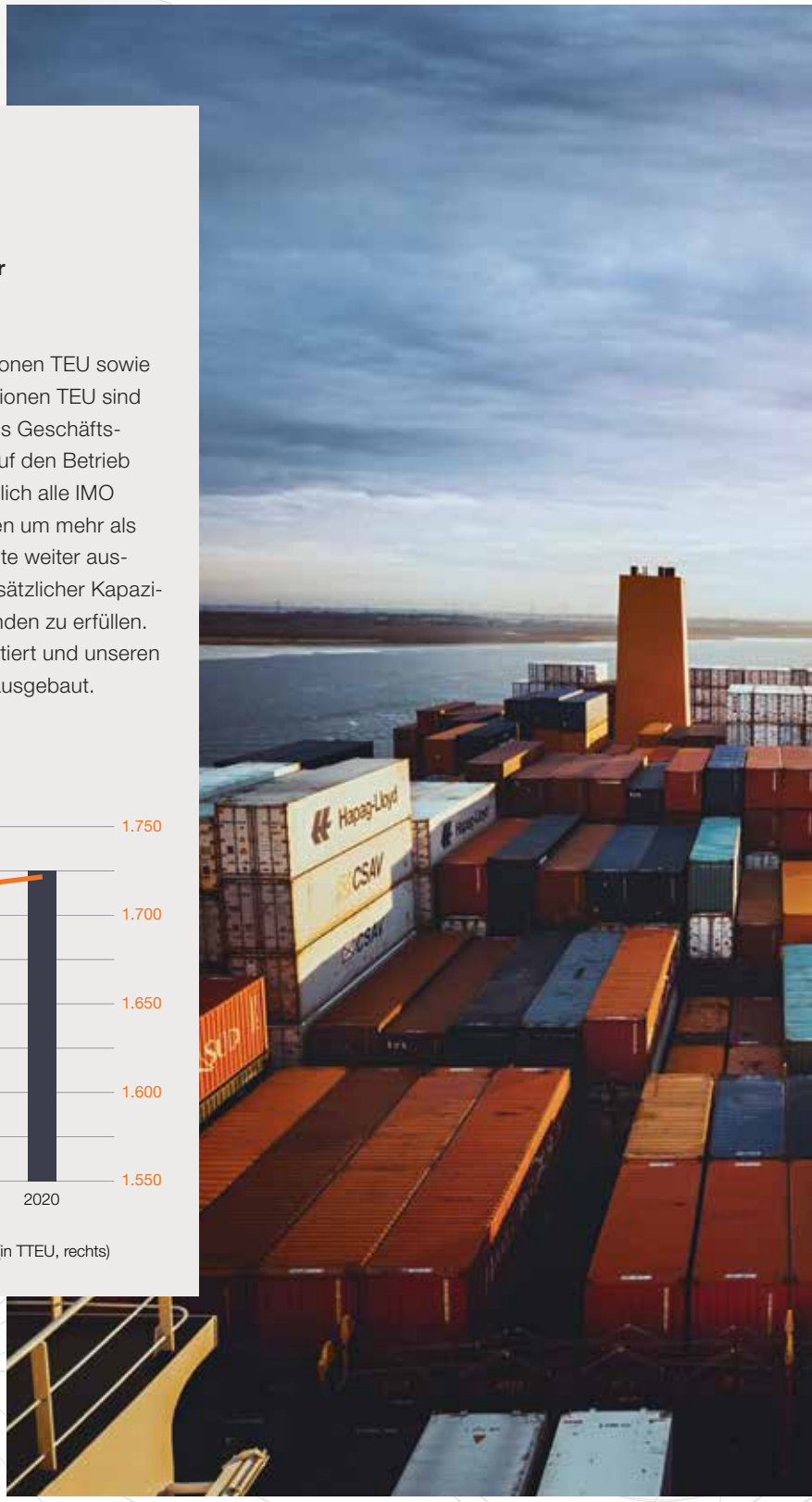
FLOTTE

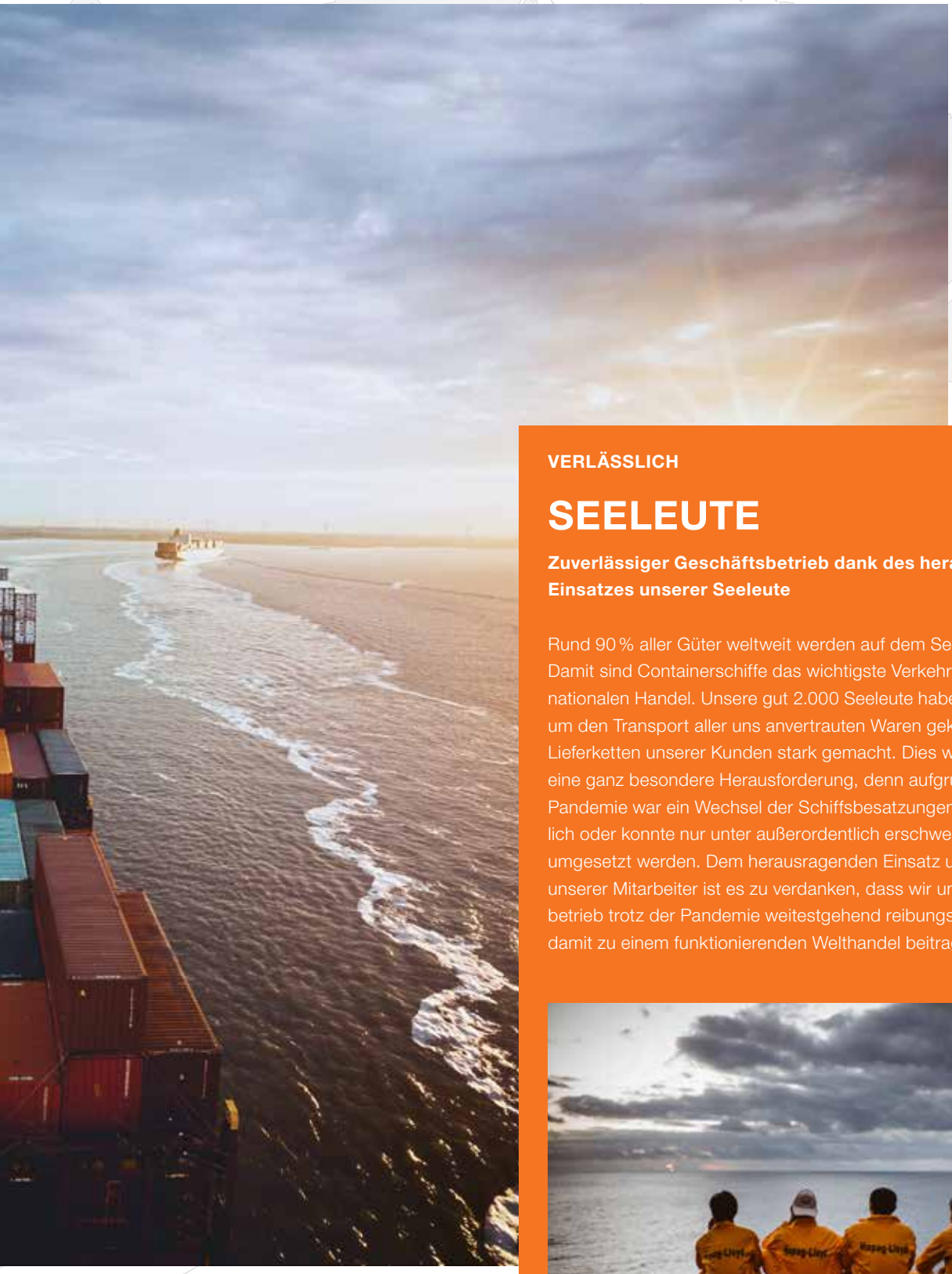
Effizientes und flexibles Management einer weiter wachsenden Flotte

Mit 237 Schiffen und einer Schiffskapazität von 1,7 Millionen TEU sowie 1,6 Millionen Containern mit einer Kapazität von 2,7 Millionen TEU sind wir weltweit für unsere Kunden da. Gleich zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 haben wir unsere Schiffsflotte erfolgreich auf den Betrieb mit schwefelarmen Treibstoffen umgestellt, damit pünktlich alle IMO 2020-Vorgaben erfüllt und die Schwefeldioxidemissionen um mehr als 70 % reduziert. Zugleich haben wir unsere Containerflotte weiter ausgebaut und im Geschäftsjahr 2020 rd. 300 TTEU an zusätzlicher Kapazität gekauft oder geleast, um die Nachfrage unserer Kunden zu erfüllen. Dabei haben wir auch in den Kühlcontainer-Markt investiert und unseren Marktanteil in diesem attraktiven Geschäftsfeld weiter ausgebaut.

Entwicklung der Container- und Schiffsflotte







VERLÄSSLICH

SEELEUTE

Zuverlässiger Geschäftsbetrieb dank des herausragenden Einsatzes unserer Seeleute

Rund 90 % aller Güter weltweit werden auf dem Seeweg transportiert. Damit sind Containerschiffe das wichtigste Verkehrsmittel für den internationalen Handel. Unsere gut 2.000 Seeleute haben sich Tag für Tag um den Transport aller uns anvertrauten Waren gekümmert und für die Lieferketten unserer Kunden stark gemacht. Dies war im Berichtsjahr eine ganz besondere Herausforderung, denn aufgrund der Coronavirus-Pandemie war ein Wechsel der Schiffsbesatzungen vielfach nicht möglich oder konnte nur unter außerordentlich erschwerten Bedingungen umgesetzt werden. Dem herausragenden Einsatz und Engagement unserer Mitarbeiter ist es zu verdanken, dass wir unseren Geschäftsbetrieb trotz der Pandemie weitestgehend reibungslos fortsetzen und damit zu einem funktionierenden Welthandel beitragen konnten.

03

STRATEGY 2023

UNSER WEG NACH VORNE

10 % MARKTANTEIL

GLOBAL PLAYER

Ausbau von strategisch wichtigen Zielmärkten

Hapag-Lloyd zählt zu den weltweit führenden Linienreedereien und profitables Wachstum ist fest in unserer Strategy 2023 verankert: Wir möchten in attraktiven Nischen wachsen und unseren weltweiten Marktanteil von insgesamt 10 % weiter festigen. Trotz Coronavirus-Pandemie haben wir unsere Marktposition im Berichtsjahr in strategisch wichtigen Zielmärkten wie Indien und Afrika ausgebaut und unsere weltweite Präsenz vor Ort durch neue Büros weiter gestärkt. Zugleich sind wir im attraktiven Geschäft mit Kühlcontainern um mehr als 10 % gewachsen – und damit unserem Ziel, einen Marktanteil von insgesamt 10 % in diesem Segment zu erreichen, deutlich nähergekommen.

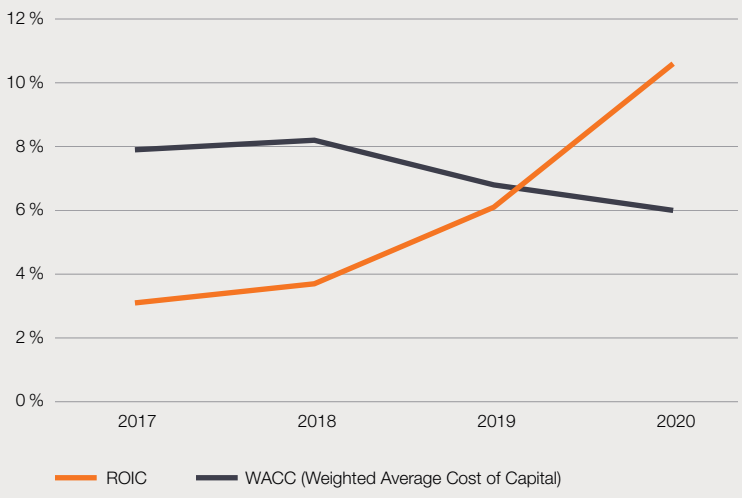
11 % ROIC

NACHHALTIGE PROFITABILITÄT

Profitabilität über den gesamten Wirtschaftszyklus

Nachhaltige Profitabilität über den gesamten Wirtschaftszyklus – dies ist ein wesentlicher Baustein unserer Strategy 2023. Seit den Zusammenschlüssen mit der CSAV und der UASC haben wir unsere Profitabilität kontinuierlich gesteigert. Mit Erfolg: Heute zählt Hapag-Lloyd zu den profitabelsten und finanziell stabilsten Linienreedereien der Welt. Dies zeigt sich auch darin, dass wir unsere Kapitalkosten im Jahr 2020 mehr als verdient haben. Zugleich haben wir unsere Schulden im Berichtsjahr um weit mehr als 1 Mrd. EUR reduziert.

Return on Invested Capital (ROIC)



QUALITÄTSVERSPRECHEN

NUMMER EINS FÜR QUALITÄT

Transparentes Monitoring unserer Qualitätsversprechen

Für unsere Kunden möchten wir die Nummer eins für Qualität sein – das ist unser Anspruch und daran arbeiten wir Tag für Tag. Im Berichtsjahr haben wir unsere ersten 4 von 10 Qualitätsversprechen gestartet, die eine Basis für die Partnerschaft mit unseren Kunden bilden. Zugleich haben wir unsere Performance in puncto Qualität für unsere Kunden mit unserem neuen Quality Promise Dashboard transparent und komfortabel nachvollziehbar gemacht. Mit dem weiteren Ausbau unseres Web Channels haben wir neue Funktionen, wie beispielsweise Verschiffungsgarantien, zur Verfügung gestellt – immer dem Gedanken folgend, das richtige Produkt zum richtigen Zeitpunkt anzubieten und unsere Kunden auch während der Coronavirus-Pandemie an die Hand zu nehmen und Mehrwert über digitale Kanäle zu schaffen. Mit Erfolg, denn wir haben die Anzahl der Buchungen über unseren Web Channel im Vergleich zum Vorjahr um gut 40 % auf mehr als 1,3 Mio. TEU gesteigert.

04
KENNZAHLEN

FINANZIELL STARK. BESTÄNDIG. VERANTWORTUNGS-BEWUSST.

TRANSPORTMENGE

11,8

MIO. STANDARD-CONTAINER

SEITE 78

ERTRAGSLAGE

935

MIO. EUR KONZERNERGEBNIS

SEITE 77

FINANZLAGE

2,4

MRD. EUR FREE CASHFLOW

SEITE 88

VERMÖGENSLAGE

6,7

MRD. EUR EIGENKAPITAL

SEITE 90

ROLF HABBEN JANSEN

Chief Executive Officer (CEO)

- Mitglied des Vorstands seit 2014
- Vorsitzender des Vorstands seit 2014
- Bestellt bis zum 31. März 2024

„Unser Geschäft war im Jahr 2020 sehr stark durch die Coronavirus-Pandemie bestimmt. Dennoch haben wir unser Ergebnis im Vorjahresvergleich sehr deutlich steigern können und unsere Kapitalkosten mehr als verdient. In Summe blicken wir auf ein gutes Geschäftsjahr.“

„Mit unserem Performance Safeguarding Program haben wir frühzeitig auf die Coronavirus-Pandemie reagiert und rund 500 Millionen US-Dollar im Berichtsjahr eingespart. Darüber hinaus haben wir unsere Finanzschulden um weit mehr als 1 Milliarde Euro reduziert.“

MARK FRESE

Chief Financial Officer (CFO)

- Mitglied des Vorstands seit 2019
- Bestellt bis zum 30. November 2022

DR. MAXIMILIAN ROTHKOPF

Chief Operating Officer (COO)

- Mitglied des Vorstands seit 2019
- Bestellt bis zum 30. April 2022

„Wir haben sechs hocheffiziente Dual-Fuel Containerschiffe bestellt, mit denen wir unsere Flotte weiter modernisieren, unseren CO_2-Fußabdruck reduzieren und zugleich unsere Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel verbessern werden.“

JOACHIM SCHLOTFELDT

Chief Personnel and Procurement Officer (CPO)

- Mitglied des Vorstands seit 2018
- Bestellt bis zum 31. März 2023

„Die Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat für uns höchste Priorität, ganz besonders in Zeiten der Coronavirus-Pandemie. Diese hat uns allen eine enorme Kraftanstrengung, Flexibilität und Ausdauer abverlangt – im Homeoffice und an Bord unserer Schiffe.“

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
im Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG alle Aufgaben, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich ist, ordnungsgemäß und gewissenhaft wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens überwacht und ihn sorgfältig und regelmäßig beratend begleitet. Die Wahrung der Interessen der Hapag-Lloyd AG, der für die Konzernentwicklung maßgeblichen operativen Einheit, stand dabei stets im Mittelpunkt.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand
Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr regelmäßig, umfassend und unverzüglich über das Wettbewerbsumfeld, die geplante Geschäftspolitik und alle strategischen und herausragenden operativen Entscheidungen sowie das Risikomanagement informiert. In gleicher Weise erörterte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat die wichtigsten Finanzkennzahlen als Grundlage der Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft. Bedeutender Schwerpunkt der Berichterstattung und Beratung waren im Geschäftsjahr 2020 die unternehmerischen und sozialen Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Weitere Schwerpunkte bildeten die Unternehmensplanung, die Umsetzung der „Hapag-Lloyd Strategy 2023“ sowie die Flottenplanung.

In den Sitzungen des Aufsichtsrats hat der Vorstand mündlich und schriftlich berichtet, in diesem Zuge wurden alle Fragen des Aufsichtsrats vollumfänglich beantwortet. Auch außerhalb der Sitzungen ist durch regelmäßige Berichte zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns und zu den wichtigsten Vorgängen in der Hapag-Lloyd AG die Information an den Aufsichtsrat sichergestellt worden. Des Weiteren ist die Zusammenarbeit des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und des Vorsitzenden des Vorstands von einem regelmäßigen Austausch zur aktuellen Geschäftslage geprägt. Der Aufsichtsratsvorsitzende nahm auch im Geschäftsjahr 2020 turnusmäßig an einigen Vorstandssitzungen teil. Folglich war die unverzügliche Information des Aufsichtsrats zu jeder Zeit gegeben. Die Berichterstattung des Vorstands wurde den vom Gesetz und Aufsichtsrat gestellten Anforderungen gerecht und entsprach den Grundsätzen guter Corporate Governance.

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

Michael Behrendt
(Vorsitzender
des Aufsichtsrats)

Sitzungen des Aufsichtsrats und Themen der Aufsichtsratsarbeit
Der Aufsichtsrat hielt im Berichtszeitraum 4 Sitzungen ab. Die Sitzungen fanden am 19. März 2020, 4. Juni 2020, 16. September 2020 und 11. November 2020 statt. Zu allen Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Jahr 2020 schalteten sich die jeweiligen Mitglieder überwiegend per Video zu.

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

- Sitzungen des Aufsichtsrats: 98,6 %
- Sitzungen des Präsidial- und Personalausschusses: 100 %
- Sitzungen des Prüfungs- und Finanzausschusses: 100 %

Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2020

Sitzung	Sitzungen des Aufsichtsrats				Sitzungen des Präsidial- und Personal-ausschusses			Sitzungen des Prüfungs- und Finanz-ausschusses			
Name	19.3.2020	4.6.2020	16.9.2020	11.11.2020	19.3.2020	16.9.2020	11.11.2020	18.3.2020	14.5.2020	13.8.2020	10.11.2020
Albrecht	✓	✓	✓	✓			✓				
Alnowaiser	✓	✓	○	✓				✓	✓	✓	✓
Al-Thani	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Behrendt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Diekamp	✓	✓			✓						
Gehrt	✓	✓	✓	✓							
Gernandt	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Hasbún	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Klemmt-Nissen	✓	✓			✓			✓	✓		
Kröger	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓
Lipinski	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nieswand	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Niklas			✓	✓		✓	✓			✓	✓
Pérez	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Schroeter	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Schwiegershausen-Güth	✓	✓	✓	✓							
Stawars			✓	✓							
Zimmermann	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ Teilnahme an der Sitzung
○ Keine Teilnahme an der Sitzung
Zum Zeitpunkt der Sitzung nicht Aufsichtsrats- bzw. Ausschussmitglied

Aufsichtsratssitzung am 19. März 2020

In seiner Sitzung am 19. März 2020 beschäftigte sich der Aufsichtsrat zunächst mit der Anpassung des langfristig orientierten Vergütungselements als Bestandteil der jährlichen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder. Im weiteren Verlauf beschäftigte sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit dem Jahresabschluss und billigte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie nach der von ihm vorgenommenen eigenen Prüfung den Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019.

Hiernach stimmte der Aufsichtsrat der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 5. Juni 2020 zu und verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten. Insbesondere beschloss der Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses hinsichtlich des Vorschlags zur Wahl des Jahres- und Konzernabschlussprüfers zu folgen. Auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung Frau Dr. Isabella Niklas als Vertreterin der Anteilseigener zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied vorzuschlagen, da die Amtszeit von Herrn Dr. Klemmt-Nissen als Mitglied des Aufsichtsrats mit Ablauf der Hauptversammlung 2020 endete. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Dividende auszuschütten. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Prüfung des in Übereinstimmung mit §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB erstellten nichtfinanziellen Berichts und der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex 2017, verabschiedete diese und beriet im Anschluss über die aktuelle Geschäftslage.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren stimmte der Aufsichtsrat am 27. April 2020 dem Beschluss des Vorstands zu, die ordentliche Hauptversammlung am 5. Juni 2020 gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie als virtuelle Versammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten durchzuführen.

Aufsichtsratssitzung am 4. Juni 2020

Vor der Hauptversammlung beschloss der Aufsichtsrat, den im Jahr 2021 auslaufenden Dienstvertrag mit dem Vorstandsmitglied Herrn Joachim Schlotfeldt um weitere 2 Jahre zu verlängern. Danach ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die aktuelle Geschäftslage informieren und erörterte insbesondere die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Geschäft. Die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2020 unter Berücksichtigung der mit Ausbruch der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Kostensenkungs- und Steuerungsmaßnahmen sowie Finanzierungsmaßnahmen für Schiffsinvestitionen wurden intensiv erörtert. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den Vorbereitungen für die am nächsten Tag stattfindende Hauptversammlung der Gesellschaft.

Durch Beschlussfassungen im Umlaufverfahren am 10. Juni 2020, das im Anschluss an die Hauptversammlung am 5. Juni 2020 initiiert wurde, fanden die Wahlen in die Ausschüsse statt.

Aufsichtsratssitzung am 16. September 2020

In der Sitzung am 16. September 2020 begrüßte der Aufsichtsrat die durch die Hauptversammlung am 5. Juni gewählte Frau Dr. Isabella Niklas und die mit Wirkung zum 31. Juli 2020 gerichtlich bestellte Frau Svea Stawars als neue Mitglieder des Aufsichtsrats. Im Anschluss befasste sich der Aufsichtsrat mit der Berichterstattung des Vorstands zur aktuellen Geschäftslage. Hierbei berichtete der Vorstand insbesondere über die Zielerreichungsgrade von Kostensenkungsprogrammen und unternehmerischen sowie sozialen Maßnahmen im Rahmen der COVID-19-Pandemie. Im Mittelpunkt der weiteren Beratungen standen die zweite Hochrechnung des Jahresergebnisses 2020, die Flottenplanung sowie der Bericht des Chief Compliance Officers.

Aufsichtsratssitzung am 11. November 2020
Zu Beginn der Sitzung beschloss der Aufsichtsrat die Geschäftsordnungen für Vorstand und Aufsichtsrat anzupassen und befasste sich mit einer vom Vorstand vorbereiteten Richtlinie hinsichtlich der neuen Transparenzvorschriften zu Geschäften mit nahestehenden Personen. Im Zentrum dieser Sitzung stand anschließend neben der Erörterung der aktuellen Geschäftslage das Jahresbudget 2021 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG. Der Vorstand stellte die entsprechenden Planungen ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte auf Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses dem Jahresbudget 2021 des Vorstands zu. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit der Flottenplanung und der Bestellung von 6 Neubauten.

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

Präsidial- und Personalausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (ab 16. September 2020), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Jutta Diekamp (bis 30. Juni 2020), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5. Juni 2020), Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas (ab 10. Juni 2020), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Prüfungs- und Finanzausschuss: Karl Gernandt (Vorsitz ab 10. Juni 2020), Oscar Hasbún Martínez (Vorsitz bis 10. Juni 2020), Turqi Alnowaiser, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5. Juni 2020), Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Dr. Isabella Niklas (ab 10. Juni 2020), Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann.

Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz: Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (ab 16. September 2020), Jutta Diekamp (bis 30. Juni 2020), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter.

Nominierungsausschuss: Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5. Juni 2020), Dr. Isabella Niklas (ab 10. Juni 2020), José Francisco Pérez Mackenna.

Die diesen Ausschüssen zugewiesenen Aufgaben sind im Einzelnen im Rahmen des gemeinsamen Berichts des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) beschrieben.

Der **Präsidial- und Personalausschuss** tagte 2020 in 3 Sitzungen, und zwar am 19. März 2020, 16. September 2020, und 11. November 2020.

Neben der jeweiligen Befassung mit der Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage, befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss am 19. März 2020 zusätzlich mit der Anpassung des langfristig orientierten Vergütungselements als Bestandteil der jährlichen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder.

Durch eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren am 21. Mai 2020 empfahl der Präsidial- und Personalausschuss dem Aufsichtsrat den Dienstvertrag des Vorstandsmitglieds Joachim Schlotfeldt um 2 Jahre zu verlängern.

In seiner Sitzung am 16. September 2020 befasste sich der Präsidial- und Personalausschuss mit der Vorbereitung der nachfolgenden Sitzung des Aufsichtsrats.

Der **Prüfungs- und Finanzausschuss** trat im Geschäftsjahr zu 4 Sitzungen zusammen, und zwar am 18. März 2020, 14. Mai 2020, 13. August 2020, und 10. November 2020.

In der Sitzung am 18. März 2020 standen die Jahresabschlussthemen mit dem Bericht des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2019 im Mittelpunkt der Beratung (siehe dazu auch „Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2019“ im Geschäftsbericht 2019). Der Abhängigkeitsbericht sowie der Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers wurden erörtert und es wurde ein entsprechender Vorschlag an den Aufsichtsrat beschlossen (siehe dazu auch „Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen“ im Geschäftsbericht 2019).

Die zweite Sitzung am 14. Mai 2020 war geprägt von der Beratung über den Finanzbericht über das erste Quartal und der Vorschau auf das zweite Quartal. Finanzierungsmaßnahmen wurden ebenso erörtert wie das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem (IKS) sowie die Risikosituation im Konzern.

In der Sitzung am 13. August 2020 standen die Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht sowie die Vorschau auf das zweite Halbjahr mit besonderem Fokus auf die Konzernliquidität im Vordergrund der Beratungen. Zudem befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss mit dem Bericht der Konzernrevision und dem Bericht über die Sicherungsgeschäfte des Konzerns.

In seiner vierten Sitzung am 10. November 2020 stand das vorgelegte Jahresbudget 2021 einschließlich des Businessplans der Hapag-Lloyd AG im Mittelpunkt der Beratungen. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen insbesondere vor dem Hintergrund der andauernden COVID-19-Pandemie ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, der Planung des Vorstands zuzustimmen. Des Weiteren wurden Investitionen in Neubauten ebenso erörtert wie der Quartalsfinanzbericht über das dritte Quartal und die Prüfungsschwerpunkte im Rahmen der Abschlussprüfung.

In seiner Sitzung am 19. März 2020 schlug der **Nominierungsausschuss** die Bestellung eines auf der ordentlichen Hauptversammlung 2020 zu wählenden Anteilseignervertreters im Aufsichtsrat vor, da ein Aufsichtsratsmitglied der Anteilseignervertreter aus persönlichen Gründen angekündigt hatte, sein Mandat mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 5. Juni 2020 niederzulegen.

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

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand
Herr Dr. Klemmt-Nissen als Anteilseignerverteter im Aufsichtsrat ist in den Ruhestand gegangen und hat sein Mandat mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 5. Juni 2020 niedergelegt. Als Nachfolgerin hat die Hauptversammlung Frau Dr. Isabella Niklas als Anteilseignervertreterin des Aufsichtsrats gewählt. Frau Jutta Diekamp hat das Unternehmen aus Altersgründen am 30. Juni 2020 verlassen. Das Amtsgericht Hamburg hat mit Wirkung zum 31. Juli 2020 Frau Svea Stawars als neue Vertreterin der Arbeitnehmer des Aufsichtsrats bestellt.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 4. Juni 2020 wurde der Dienstvertrag des Vorstandsmitglieds (CPO) Herrn Joachim Schlotfeldt um weitere 2 Jahre verlängert.

Am 29. Februar 2020 schied das Vorstandsmitglied Herr Nicolás Burr aus. Gemäß Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 wurde Herr Mark Frese als Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019 bestellt und trat als neuer CFO die Nachfolge von Herrn Nicolás Burr an.

Corporate Governance
Der Aufsichtsrat bekennt sich zu den Grundsätzen einer guten Unternehmensführung und befasste sich im Geschäftsjahr 2020 kontinuierlich hiermit. Eine wesentliche Grundlage bildeten dabei die Empfehlungen und teilweise auch die Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) auf Grundlage der Fassung vom 7. Februar 2017 (seit Bekanntmachung am 24. April 2017 und in der berichtigten Fassung vom 19. Mai 2017, DCGK 2017). Dies schließt nicht aus, in einzelnen begründeten Aspekten von den Empfehlungen des Kodex abzuweichen. Als börsennotiertes Unternehmen unterliegt die Hapag-Lloyd AG der Pflicht, nach § 161 des Aktiengesetzes zu erklären, inwieweit den Empfehlungen des DCGK entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden, und Abweichungen von Empfehlungen zu begründen (Entsprechenserklärung). Vorstand und Aufsichtsrat haben am 19. März 2020 eine Entsprechenserklärung beschlossen, die auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich ist. Weitere Details zur Corporate Governance sind dem gemeinsamen Bericht des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Corporate Governance (Corporate-Governance-Bericht) zu entnehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Hapag-Lloyd AG sind verpflichtet, etwaige Interessenkonflikte, insbesondere solche, die durch Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten auftreten könnten, dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Entsprechend der Empfehlung des DCGK informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2020 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2020

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

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den vom Vorstand nach den Regeln des HGB aufgestellten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 sowie den gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, aufgestellten Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Den Prüfungsauftrag für die Jahresabschlüsse der Gesellschaft und des Konzerns hat der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrats entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Juni 2020 erteilt.

Die Unterlagen betreffend den Jahres- und Konzernabschluss und die Verwendung des Bilanzgewinns wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 16. März 2021 zur Vorbereitung der Prüfung und Behandlung dieser Unterlagen im Aufsichtsrat im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie im Beisein des Vorstands intensiv behandelt und erörtert; dies schloss die Befragung des Abschlussprüfers zu Art und Umfang der Prüfung sowie zum Prüfungsergebnis ein. Der Prüfungs- und Finanzausschuss konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere auch zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. In diesem Rahmen bestätigte der Abschlussprüfer dem Prüfungs- und Finanzausschuss auch, dass keine Umstände vorliegen, die zu einer Befangenheit führen würden. Darüber hinaus ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss vom Abschlussprüfer über die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems berichten, wobei der Abschlussprüfer erklärte, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 Aktiengesetz geforderten Maßnahmen zur Einrichtung eines Risikofrüherkennungssystems in geeigneter Form getroffen hat und dass das Risikofrüherkennungssystem

geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Diese Einschätzung wurde vom Prüfungs- und Finanzausschuss geteilt. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und, da nach seiner eigenen Beurteilung keine Einwendungen gegen die Vorlagen von Jahres- und Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht des Vorstands zu erheben sind, den Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss nebst zusammengefasstem Lagebericht zu billigen.

Die genannten Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Vorbereitung auf die Sitzung des Aufsichtsrats am 17. März 2021 zugeleitet.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 17. März 2021 das Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer und die Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses behandelt und seiner eigenen eingehenden Prüfung – nach Erläuterung dieser Vorlagen durch den Vorstand – unterzogen. An dieser Sitzung hat auch der Abschlussprüfer teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet sowie Fragen des Aufsichtsrats hinsichtlich der Art und des Umfangs der Prüfung sowie der Prüfungsergebnisse beantwortet. Die Erörterung bezog sich auch auf das Risikofrüherkennungssystem. Der Aufsichtsrat teilt die Auffassung des Prüfungs- und Finanzausschusses zur Wirksamkeit dieses Systems und ließ sich vom Prüfungs- und Finanzausschuss auch über dessen Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung der erbrachten prüfungsfremden Leistungen und dessen Einschätzung berichten, dass der Abschlussprüfer nach wie vor die erforderliche Unabhängigkeit besitzt. Insbesondere seine erweiterten Überwachungsaufgaben bezüglich der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Aufsichtsrat anhand seiner entsprechenden Richtlinie zur Genehmigung von Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vollumfänglich befolgt.

Der Aufsichtsrat konnte sich davon überzeugen, dass die Prüfung durch den Abschlussprüfer ordnungsgemäß durchgeführt worden ist und dass die Prüfung wie auch die Prüfungsberichte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Nach eigener eingehender Prüfung des Jahresabschlusses sowie des Konzernabschlusses nebst zusammengefasstem Lagebericht (einschließlich der Erklärung zur Unternehmensführung) erklärt der Aufsichtsrat, dass er keine Einwendungen gegen den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht erhebt. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend, hat der Aufsichtsrat das Ergebnis des Abschlussprüfers zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss in seiner Sitzung am 17. März 2021 gebilligt. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat stimmt in seiner Einschätzung der Lage von Gesellschaft und Konzern mit der vom Vorstand im zusammengefassten Lagebericht zum Ausdruck gebrachten Einschätzung überein. Den Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns, der eine Dividende in Höhe von 3,50 EUR je dividendenberechtigter Aktie vorsieht, hat der Aufsichtsrat unter den Gesichtspunkten der Ausschüttungspolitik und unter Berücksichtigung der Aktionärsinteressen erörtert. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 631,8 Mio. EUR wird auf neue Rechnung vorgetragen. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns am 17. März 2021 zu.

Prüfung des Berichts des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
Der Vorstand hat den von ihm aufgestellten Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen im Geschäftsjahr 2020 (Abhängigkeitsbericht) dem Aufsichtsrat fristgerecht vorgelegt.

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

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass
1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

Auch der Prüfungsbericht des Abschlussprüfers wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Abhängigkeitsbericht und der Prüfungsbericht hierzu wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Beratung in der Aufsichtsratssitzung am 17. März 2021 rechtzeitig übermittelt.

Zur Vorbereitung der Prüfung und Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat hat sich zunächst der Prüfungs- und Finanzausschuss eingehend mit den vorgenannten Unterlagen befasst. In seiner Sitzung am 16. März 2021 ließ sich der Prüfungs- und Finanzausschuss den Abhängigkeitsbericht eingehend von den Mitgliedern des Vorstands erläutern. Ferner wurden Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet. Der an der Sitzung ebenfalls teilnehmende Abschlussprüfer hat darüber hinaus über seine Prüfung, insbesondere seine Prüfungsschwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung, berichtet sowie seinen Prüfungsbericht erläutert. Die Mitglieder des Prüfungs- und Finanzausschusses haben den Prüfungsbericht und den Bestätigungsvermerk zur Kenntnis genommen, kritisch gewürdigt und diese Unterlagen ebenso wie die Prüfung selbst mit dem Abschlussprüfer diskutiert, was die Befragung zu Art und Umfang der Prüfung sowie zu den Prüfungsergebnissen einschloss. Dabei konnte sich der Prüfungs- und Finanzausschuss von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungs- und Finanzausschuss hat dem Aufsichtsrat empfohlen, dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zuzustimmen und, da nach seiner Beurteilung keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben sind, eine entsprechende Beurteilung zu beschließen.

Die abschließende Prüfung durch den Aufsichtsrat erfolgte in der Aufsichtsratssitzung am 17. März 2021 unter Berücksichtigung des Beschlusses und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses sowie des Prüfungsberichts des Abschlussprüfers. Der Vorstand erläuterte in dieser Sitzung den Abhängigkeitsbericht und beantwortete die Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Der Abschlussprüfer nahm an dieser Sitzung ebenfalls teil, berichtete über seine Prüfung des Abhängigkeitsberichts und seine wesentlichen Prüfungsergebnisse, erläuterte seinen Prüfungsbericht und beantwortete Fragen der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Art und Umfang der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und zu den Prüfungsergebnissen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften geprüft, ob nach den Umständen, die im Zeitpunkt ihrer Vornahme bekannt waren, die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind. Dazu hat er sich insbesondere die Rechtsgeschäfte von wesentlicher Bedeutung erläutern lassen, nach welchen Grundsätzen die Leistungen der Gesellschaft und die dafür erhaltenen Gegenleistungen festgesetzt worden sind. Hierdurch und auf der Grundlage des vom Prüfungs- und Finanzausschuss erstatteten Berichts konnte sich der Aufsichtsrat von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung des Abhängigkeitsberichts und des Prüfungsberichts überzeugen. Er gelangte insbesondere zu der Überzeugung, dass der Prüfungsbericht – wie auch die vom Abschlussprüfer durchgeführte Prüfung selbst – den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Aufsichtsrat hat den Abhängigkeitsbericht insbesondere auf Richtigkeit geprüft und hat sich dabei auch vergewissert, dass der Kreis der verbundenen Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt festgestellt und notwendige Vorkehrungen zur Erfassung der berichtspflichtigen Rechtsgeschäfte und Maßnahmen getroffen wurden. Anhaltspunkte für Beanstandungen des Abhängigkeitsberichts sind bei dieser Prüfung nicht ersichtlich geworden. Der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses folgend hat der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer zugestimmt. Nach dem abschließenden Ergebnis der vom Aufsichtsrat durchgeführten eigenen Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands zum Abhängigkeitsbericht zu erheben.

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

Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2020

Der Vorstand hat den Mitgliedern des Aufsichtsrats den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Hapag-Lloyd AG (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht") rechtzeitig zur Vorbereitung der eigenen Prüfung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat eine externe inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt, hat eine externe inhaltliche Prüfung des nichtfinanziellen Berichts nach dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) im Rahmen einer Limited Assurance durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des nichtfinanziellen Berichts 2020 keine Einwendungen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 17. März 2021 das Ergebnis der Prüfung des nichtfinanziellen Berichts behandelt und seiner eingehenden Prüfung – nach Erläuterung der Vorlage durch den Vorstand und im Beisein des Prüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete – unterzogen. Der Aufsichtsrat konnte sich dabei von der Ordnungsmäßigkeit der Prüfung und des Prüfungsberichts überzeugen, nahm das Ergebnis des Prüfers zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete den nichtfinanziellen Bericht in seiner Sitzung am 17. März 2021.

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

Dank

Für die im vergangenen Geschäftsjahr erbrachten Leistungen und das dabei gezeigte große persönliche Engagement möchten wir dem Vorstand und allen Mitarbeitern des Hapag-Lloyd Konzerns unseren herzlichen Dank aussprechen.

Verabschiedung dieses Berichts

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht mit Beschluss vom 17. März 2021 gemäß § 171 Abs. 2 AktG verabschiedet.

Hamburg, den 17. März 2021

Für den Aufsichtsrat

Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

CORPORATE GOVERNANCE

GRUNDLAGEN DER CORPORATE GOVERNANCE UND UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Corporate Governance umfasst alle Grundsätze für die Leitung und Überwachung eines Unternehmens. In diesem Sinne ist Corporate Governance als Ausdruck von guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung ein wesentlicher Bestandteil der Führungsphilosophie von Hapag-Lloyd. Die Grundsätze von Corporate Governance betreffen vor allem die Zusammenarbeit im Vorstand, im Aufsichtsrat und zwischen beiden Gremien sowie zwischen den Organen und den Aktionären, insbesondere in der Hauptversammlung. Sie betreffen auch das Verhältnis der Gesellschaft zu anderen Personen und Einrichtungen, die in einer wirtschaftlichen Beziehung zu Hapag-Lloyd stehen.

Bekenntnis zum Deutschen Corporate Governance Kodex
Die Hapag-Lloyd AG ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Den Ausgangspunkt für die Sicherstellung einer verantwortungsbewussten, auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichteten Leitung und Kontrolle des Unternehmens bildet für Hapag-Lloyd – neben der Befolgung der einschlägigen gesetzlichen Normen – die Anerkennung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK).

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG haben sich wie in der Vergangenheit auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehend mit dem Corporate-Governance-System des Unternehmens beschäftigt. Vorstand und Aufsichtsrat bekennen sich ausdrücklich zu einer verantwortungsvollen Corporate Governance und identifizieren sich mit den Zielen des DCGK. Grundlage hierfür waren die Empfehlungen und teilweise auch die Anregungen des Kodex 2017. Dies schließt gemäß der Präambel des DCGK im Sinne einer guten Unternehmensführung und aktiven Corporate-Governance-Kultur nicht aus, in einzelnen Aspekten den Kodexvorgaben nicht zu entsprechen, wenn die Abweichungen aufgrund von Unternehmensspezifika sachgerecht sind. Darüber hinaus sind die Änderungen durch den neuen Deutschen Corporate Governance Kodex 2019 in den Blick gerückt, zu denen sich das Unternehmen in seiner nächsten turnusmäßigen Entsprechenserklärung bekennen wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG UND CORPORATE GOVERNANCE

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

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft erklären, dass die Gesellschaft für den Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 12. Juni 2019 den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Fassung vom 7. Februar 2017 mit der folgenden Ausnahme entsprochen hat und künftig entsprechen wird:

> Ziffer 5.3.2 Satz 5 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (bekannt gemacht am 24. April 2017 und in der berichtigten Fassung bekannt gemacht am 19. Mai 2017, DCGK) enthält unter anderem die Empfehlung, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses unabhängig sein soll. Diese Empfehlung wird derzeit nicht befolgt. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses, Oscar Hasbún Martínez, ist zugleich Geschäftsführer bei einem direkt an der Hapag-Lloyd AG wesentlich beteiligten Aktionär und damit nicht als unabhängig im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK anzusehen. Nach Überzeugung des Aufsichtsrats liegt die Ausübung des Amtes als Vorsitzender des Prüfungs- und Finanzausschusses durch Herrn Hasbún Martínez im dringenden Interesse der Gesellschaft und ihrer sämtlichen Aktionäre, da Herr Hasbún Martínez bestens für den Vorsitz des Prüfungs- und Finanzausschusses geeignet ist. Zweifel an der unabhängigen Ausübung seines Amtes bestehen nicht. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass auch andere Kandidaten für den Vorsitz im Prüfungs- und Finanzausschuss aus vergleichbaren Gründen nicht unabhängig im Sinne von Ziffer 5.3.2 Satz 5 DCGK wären.
>
> Hamburg, 19. März 2020
> Vorstand und Aufsichtsrat
> Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

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

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

Neben der Befolgung hoher gesetzlicher und ethischer Standards durch verantwortungsbewusste Mitarbeiter legt Hapag-Lloyd aufgrund seines Selbstverständnisses besonderen Wert auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche, Wirtschaftlichkeit sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter.

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

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

Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Corporate Governance

Die Gesellschaft beachtet – mit der in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahme – die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex 2017 (siehe vorstehend).

Compliance

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

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

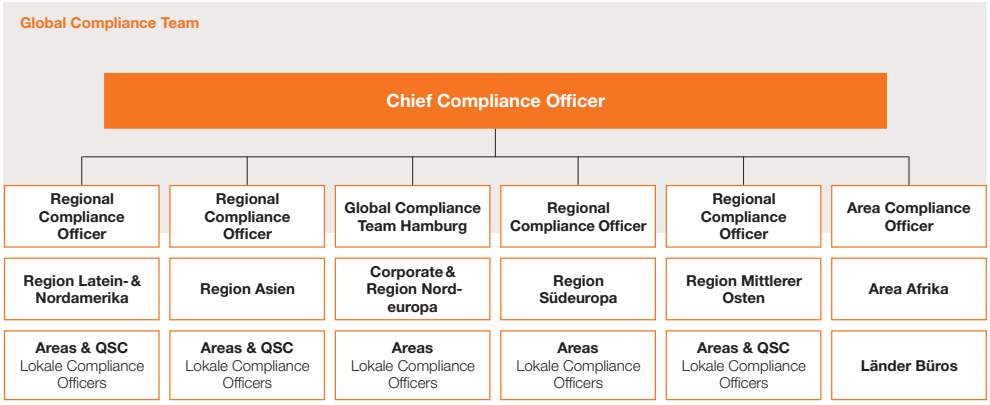
Das Compliance-Programm der Hapag-Lloyd AG, für dessen Umsetzung die Compliance-Organisation sorgt, setzt sich primär aus den Bausteinen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Korruptionsbekämpfung sowie der Einhaltung von Embargos und Sanktionen zusammen.

Compliance-Organisation

Das bis zum Stichtag direkt unter dem Chief Financial Officer der Hapag-Lloyd AG und seit dem 1. Januar 2021 direkt unter dem Chief Executive Officer angesiedelte und zentrale Global Compliance Team und die Compliance-Beauftragten in den Regionszentralen sowie den Ländergesellschaften sorgen dafür, dass das Hapag-Lloyd Compliance-Programm konzernweit, beispielsweise durch internetbasierte Schulungen und Präsenzschulungen, umgesetzt wird. Der Vorstand sowie der Aufsichtsrat werden regelmäßig durch Compliance-Berichte informiert.

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

Compliance-Organisation



Ethikrichtlinie

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

Corporate Responsibility

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

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

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

Transparenz

Die zeitnahe und gleichmäßige Information der Öffentlichkeit ist für Hapag-Lloyd ein wichtiger Baustein guter Corporate Governance. Hierzu wird unter Investor Relations auf der Hapag-Lloyd Website ein ausführliches Informationsangebot auf Deutsch und Englisch vorgehalten.

Einen schnellen Überblick über wesentliche Veröffentlichungstermine gibt ein Finanzkalender.

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

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

Kapitalmarktrechtliche Pflichtveröffentlichungen – wie Ad-hoc-Mitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen oder Informationen über Managers' Transactions – werden unverzüglich ebenfalls auf die Investor-Relations-Internetseite gestellt.

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

Vorstand und Aufsichtsrat

Das Aktiengesetz ist die gesetzliche Grundlage der Unternehmensverfassung der Hapag-Lloyd AG. Näher ausgestaltet wird sie durch die Satzung der Gesellschaft und die Vorgaben des DCGK 2017 (siehe hierzu oben).

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

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

Der Vorstand bestand zum Bilanzstichtag aus 4 Mitgliedern. Ein Mitglied, Herr Rolf Habben Jansen, ist zum Vorsitzenden ernannt. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Zusammenarbeit des Vorstands und die Informationsversorgung des Aufsichtsrats. Er hält darüber hinaus mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden regelmäßigen Kontakt. Die Vorstandsmitglieder arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

Mitglieder des Vorstands waren zum 31. Dezember 2020 Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands), Mark Frese, Dr. Maximilian Rothkopf und Joachim Schlotfeldt.

Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd AG (31. Dezember 2020)

Rolf Habben Jansen Jahrgang 1966	**Vorsitzender des Vorstands / CEO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014 Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2014
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2024

Mark Frese Jahrgang 1964	**Mitglied des Vorstands / CFO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2019
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. November 2022

Dr. Maximilian Rothkopf Jahrgang 1980	**Mitglied des Vorstands / COO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2019
Aktuelle Bestellung:	bis zum 30. April 2022

Joachim Schlotfeldt Jahrgang 1954	**Mitglied des Vorstands / CPO**
Erste Bestellung:	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG seit 2018
Aktuelle Bestellung:	bis zum 31. März 2023

Bis zum 29. Februar 2020 war Herr Nicolás Burr Mitglied des Vorstands. Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 wurde Herr Mark Frese zum Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019 bestellt und trat als CFO die Nachfolge von Herrn Nicolás Burr an.

Der Aufsichtsrat sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung im Vorstand. Bei der Sichtung von Kandidaten und Kandidatinnen für eine Vorstandsposition stellen ihre fachliche Qualifikation für das jeweilige Ressort, Führungsqualitäten, bisherige Leistungen sowie Kenntnisse über das Geschäftsmodell des Unternehmens aus Sicht des Aufsichtsrats die grundlegenden Eignungskriterien dar. Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands ein Diversitätskonzept verabschiedet, das die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex 2017 berücksichtigt und bei der Zusammensetzung des Vorstands die Achtung der Vielfalt (Diversity) sicherstellt.

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

- die durch den Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand gemäß § 111 Abs. 5 AktG;
- Bestellungen als Mitglied des Vorstands sollen in der Regel ein Jahr nach Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei sich dieses Alter entsprechend der Entwicklung der Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erhöht und sich der Aufsichtsrat Ausnahmen im Einzelfall vorbehält;
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Berufen mitbringen;
- mindestens 2 Vorstandsmitglieder sollen über internationale Führungserfahrung verfügen;
- der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Finanzen und Personalführung verfügen.

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 ist es nicht zu Interessenkonflikten bei Vorstandsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG gekommen.

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

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

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstands und ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum bzw. zur Vorstandsvorsitzenden und beruft diese gegebenenfalls ab. Er legt die Vergütung der Vorstandsmitglieder fest. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für deren Feststellung bzw. Billigung zuständig. Ferner prüft er den Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie den zusammengefassten Lagebericht. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

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

- Genehmigung des Businessplans und des jährlichen Budgets;
- Investitionen von mehr als 100 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Verfügungen über Vermögensgegenstände im Wert von mehr als 75 Mio. EUR, sofern nicht im jährlichen Budget vorgesehen;
- Rechtsgeschäfte zwischen der Gesellschaft oder einer Tochtergesellschaft der Gesellschaft und einem verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 ff. AktG, sofern diese nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehören oder einem Drittvergleich nicht standhalten;
- Kreditaufnahmen außerhalb des Jahresbudgets mit einem Volumen von mehr als 75 Mio. EUR;
- Übernahme von Bürgschaften, Garantien oder ähnlichen Haftungen sowie Bestellung von Sicherheiten, jeweils für fremde Verbindlichkeiten außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, falls der Wert im Einzelfall 2 Mio. EUR übersteigt;
- Abschluss, Änderung oder die Beendigung von Unternehmensverträgen im Sinne der §§ 291 ff. AktG, an denen die Gesellschaft beteiligt ist;
- Zustimmungsbedürftige Geschäfte mit nahestehenden Personen im Sinne der §§ 111a ff. AktG.

Der Aufsichtsrat setzt sich derzeit aus 16 Mitgliedern zusammen.

Für den Aufsichtsrat gilt das Mitbestimmungsgesetz. Demgemäß werden die derzeit 8 Vertreter der Anteilseigner grundsätzlich von der Hauptversammlung und die derzeit 8 Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Zum Stichtag waren 4 Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt.

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

Berater- und sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge eines Aufsichtsratsmitglieds mit der Gesellschaft bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Solche Verträge bestanden im Geschäftsjahr 2020 ebenso wenig wie Interessenkonflikte bei Aufsichtsratsmitgliedern der Hapag-Lloyd AG. Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung erlassen, die auch die Bildung und die Aufgaben der Ausschüsse regelt. Die Geschäftsordnung ist abrufbar über die Internetseite der Gesellschaft. In jedem Kalenderhalbjahr werden 2 ordentliche Aufsichtsratssitzungen abgehalten. Darüber hinaus werden nach Bedarf Aufsichtsratssitzungen einberufen bzw. Beschlüsse des Aufsichtsrats außerhalb von Sitzungen gefasst. Bei einer Abstimmung im Aufsichtsrat hat bei Stimmengleichheit der Vorsitzende des Aufsichtsrats die ausschlaggebende Stimme, falls eine zweite Abstimmung erneut zu einer Stimmengleichheit führt.

Besetzungsziele und Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

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

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

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich für seine Zusammensetzung folgende Ziele gegeben:

- mindestens ein Aufsichtsratssitz auf Anteilseignerseite für eine Person, die keine potenziellen Interessenkonflikte aufweist und unabhängig im Sinne von Ziffer 5.4.2 des DCGK 2017 ist;
- dem Aufsichtsrat sollen gemäß Ziffer 5.4.2 des DCGK 2017 nicht mehr als 2 ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 20 Jahren angehören.

Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat das folgende Kompetenzprofil für sich erarbeitet:

- mindestens 2 Aufsichtsratssitze für Personen, die aufgrund ihrer Herkunft und / oder Berufserfahrung mit internationalem Bezug vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen in Regionen besitzen, in denen der Hapag-Lloyd Konzern außerhalb Deutschlands maßgebliches Geschäft betreibt;
- mindestens ein Aufsichtsratssitz für eine Person, die über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügt und damit als Finanzexperte gemäß § 100 Abs. 5 AktG gilt;
- mindestens 2 Aufsichtsratssitze für Personen, die über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Risikomanagement und Controlling verfügen;
- mindestens 2 Aufsichtsratssitze für Personen, die über Sektorkenntnis in der Schifffahrt verfügen;
- mindestens 2 Aufsichtsratssitze für Personen, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines Großunternehmens besitzen;
- mindestens 2 Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Governance und Compliance verfügen;
- mindestens 2 Aufsichtsratssitze für Personen, die über besondere Kenntnisse im Bereich Personal verfügen;
- mindestens einen Aufsichtsratssitz für eine Person, die über besondere Kenntnisse im Bereich Informationstechnologie oder Digitalisierung verfügt.

Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat

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

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

Der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung entspricht gemäß einer Selbsteinschätzung des Aufsichtsrats diesen Zielvorgaben zum Stichtag am 31. Dezember 2020. Insbesondere erfüllt der Aufsichtsrat zum Stichtag seine Zielvorgabe, dass mindestens ein Vertreter / eine Vertreterin auf Anteilseignerseite unabhängig ist. Dabei stuft der Aufsichtsrat Frau Nicola Gehrt als unabhängig ein. Der Aufsichtsrat und dessen Nominierungsausschuss werden die Einhaltung des gesetzten Zielbildes entsprechend nachverfolgen.

Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG:

Michael Behrendt
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Klaus Schroeter
Tarifkoordinator, Bundesfachgruppe Verkehr, Bundesverwaltung ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin
(Erster Stellvertretender Aufsichtsrats-vorsitzender)

Karl Gernandt
Executive Chairman
Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsratsvor-sitzender bis 10.6.2020)

Oscar Eduardo Hasbún Martínez
Vorstandsvorsitzender
Compañía Sud Americana de Vapores S.A., Santiago de Chile, Chile
(Zweiter Stellvertretender Aufsichtsrats-vorsitzender seit 10.6.2020)

Felix Albrecht
Vorsitzender des Seebetriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Turqi Alnowaiser
Head of International Investments
Public Investment Fund, Riad, Königreich Saudi-Arabien

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani
Berater des CEO
Qatar Investment Authority, Doha, Katar

Jutta Diekamp (bis 30.6.2020)
Seebetriebsrat
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Nicola Gehrt
Director
Head of Group Investor Relations
TUI Group, Hannover

Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5.6.2020)
Ehemaliger Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungs-management mbH, Hamburg

Annabell Kröger
Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Arnold Lipinski
Leiter Personal See
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sabine Nieswand
Vorsitzende des Betriebsrats
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Dr. Isabella Niklas (seit 5.6.2020)
Sprecherin der Geschäftsführung HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

José Francisco Pérez Mackenna
Vorstandsvorsitzender
Quiñenco S.A., Santiago de Chile, Chile

Maya Schwiegershausen-Güth
Leiterin Vertragsbüro der ITF Billigflaggen-kampagne,
Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft, ver.di Bundesverwaltung, Berlin

Svea Stawars (seit 31.7.2020)
Kaufmännische Angestellte
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Uwe Zimmermann
Kaufmännischer Angestellter
Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

Ausschüsse des Aufsichtsrats
Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat folgende Ausschüsse gebildet:

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt 4 Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd AG

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

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (seit 16. September 2020), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Jutta Diekamp (bis 30. Juni 2020), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5. Juni 2020), Arnold Lipinski, Sabine Nieswand, Dr. Isabella Niklas (seit 10. Juni 2020), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

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

Mitglieder:
Karl Gernandt (Vorsitz seit 10. Juni 2020), Oscar Eduardo Hasbún Martínez (Vorsitz bis 10. Juni 2020), Turqi Alnowaiser, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5. Juni 2020), Annabell Kröger, Arnold Lipinski, Dr. Isabella Niklas (seit 10. Juni 2020), Klaus Schroeter, Uwe Zimmermann

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

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Scheich Ali bin Jassim Al-Thani, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen (bis 5. Juni 2020), Dr. Isabella Niklas (seit 10. Juni 2020), José Francisco Pérez Mackenna

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

Mitglieder:
Michael Behrendt (Vorsitz), Felix Albrecht (seit 16. September 2020), Jutta Diekamp (bis 30. Juni 2020), José Francisco Pérez Mackenna, Klaus Schroeter

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

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

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

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

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Vergütung für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden im Vergütungsbericht als Bestandteil des Lageberichts dargestellt.

Aktionäre
Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr. Die Hauptversammlung wählt den Abschlussprüfer sowie die Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und beschließt insbesondere über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, Kapitalmaßnahmen und Satzungsänderungen. Die Aktien lauten auf den Namen. Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind diejenigen Aktionäre berechtigt, die im Aktienregister eingetragen sind und sich rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Jede Aktie gewährt eine Stimme. Im Geschäftsjahr 2020 fand die Hauptversammlung der Gesellschaft aufgrund der COVID-19-Pandemie als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten statt. Ordnungsgemäß angemeldete Aktionäre oder ihre Bevollmächtigten hatten die Möglichkeit sich zur virtuellen Hauptversammlung zuzuschalten und ihr Stimmrecht durch Briefwahl sowie Vollmachtserteilung auszuüben.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG waren am 31. Dezember 2020:

in %	31.12.2020
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	**100,0**

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Die Hauptversammlung hat am 5. Juni 2020 auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, (KPMG) zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2020 gewählt. Der Aufsichtsrat hatte sich zuvor von der Unabhängigkeit des Prüfers überzeugt. Die unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer für den Jahres- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG sind Niels Madsen (seit dem Geschäftsjahr 2017) und Dr. Victoria Röhricht (seit dem Geschäftsjahr 2018). Die Prüfungen umfassten neben dem Rechnungswesen auch das Risikofrüherkennungssystem.

Risikomanagement und internes Kontrollsystem (IKS)

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

Angaben zu gesetzlichen Diversity-Vorgaben

Als börsennotierte Gesellschaft, die zugleich dem Mitbestimmungsgesetz unterliegt, gilt für den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG eine fixe Geschlechterquote. Danach muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2020 gehören 6 Frauen dem Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG an. Damit waren zum Stichtag 38 % der Aufsichtsratsmitglieder Frauen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

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

Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst verlangt zudem, dass Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands sowie Fristen zu deren Erreichung festgelegt werden.

Die erstmals festzulegende Frist zur Erreichung der Zielgröße durfte nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Der Aufsichtsrat hatte für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2017 eine Zielgröße von 0 % für den Vorstand festgelegt und den aus damaliger Sicht aktuellen Stand festgehalten. Zum Stichtag 30. Juni 2017 waren keine Frauen als Vorstandsmitglieder bestellt. Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Vorstand von 20 % beschlossen.

Für die ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hatte der Vorstand seinerzeit unter Berücksichtigung der Nachfolgeplanungen, Zielgrößen von 0 % für die erste, und 14 % für die zweite Führungsebene festgelegt und die Frist zur Erreichung ebenfalls auf den 30. Juni 2017 gesetzt. Zum Stichtag 30. Juni 2017 betrug der Frauenanteil in der ersten Führungsebene 0 % und in der zweiten Führungsebene 14 %. Für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2022 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG als Zielgröße für den Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands 5 % und für die zweite Führungsebene 15 % festgelegt.

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

Rolf Habben Jansen
Stolt-Nielsen Limited
World Shipping Council – Stellvertretender Vorsitzender

Mark Frese
x+bricks S.A. (seit 23. November 2020)

Dr. Maximilian Rothkopf
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

Joachim Schlotfeldt
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH

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

S. E. Scheich Ali bin Jassim Al-Thani
SCI Elysees 26
Libyan Qatari Bank – Stellvertretender Vorsitzender
Qatar Holding LLC
Al Rayan Bank

Turqi Alnowaiser
Lucid Motors
Noon Investment
Sanabil Investments (seit 1. Juli 2020)
Saudi Information Technology Company (SITCO)

Michael Behrendt
Barmenia Versicherungen a.G. – Stellvertretender Vorsitzender
Barmenia Allgemeine Versicherungs-AG – Stellvertretender Vorsitzender
Barmenia Krankenversicherung AG – Stellvertretender Vorsitzender
Barmenia Lebensversicherung a.G. – Stellvertretender Vorsitzender
EXXON Mobil Central Europe Holding GmbH
MAN SE
MAN Energy Solutions SE
MAN Truck & Bus SE
Renk AG (bis 6. Oktober 2020)

Nicola Gehrt
TUI Deutschland GmbH

Karl Gernandt
Hochgebirgsklinik Davos AG – Präsident
Kühne + Nagel International AG – Stellvertretender Vorsitzender
Kühne Holding AG – Präsident / Vorsitzender
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG – Vorsitzender
Kühne & Nagel A.G, Luxemburg – Vorsitzender
Kühne Holding (Management) AG – Vorsitzender (bis 22. Mai 2020)
Kühne Logistics University – Vorsitzender
Kühne Real Estate AG – Vorsitzender
Signa Prime Selection AG (seit 23. September 2020)

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

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

Dr. Isabella Niklas (seit 5. Juni 2020)
Börsenrat der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg
GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH
HADAG Seetouristik und Fährdienst AG
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG
Stromnetz Hamburg GmbH
Wärme Hamburg GmbH
SBH Schulbau Hamburg

Maya Schwiegershausen-Güth
HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG

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

ZIELE, WERTE UND STRATEGIE

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

Werte

Hapag-Lloyd ist ein multikulturelles Unternehmen mit über 13.000 Mitarbeitern auf 6 Kontinenten. Um ein gemeinsames Verständnis darüber zu erlangen „wer wir sind“ und „ wer wir sein wollen“, hat Hapag-Lloyd mit seinen Mitarbeitern und in Zusammenarbeit mit seinen Kunden und vielen weiteren verschiedenen Interessengruppen im abgelaufenen Geschäftsjahr Unternehmenswerte definiert. Diese sind im Einzelnen:

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

Unsere gemeinsamen Werte dienen uns als Orientierungshilfe und Unterstützung bei der täglichen Arbeit. Sie sollen uns aber auch motivieren und inspirieren auf dem Weg zu unserem dauerhaften Ziel die Nummer 1 für Qualität zu sein.

Strategy 2023

Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG geht davon aus, dass in der Zukunft die Containerschiff-fahrtsbranche nicht mehr einzig und allein von Stückkosten und Skaleneffekten bestimmt wird. Vielmehr ist er der Überzeugung, dass Dienstleistungsqualität und Zuverlässigkeit entscheidende Wettbewerbsfaktoren sein werden und dass Kunden bereit sind, für Qualität, Service und höhere Zuverlässigkeit zu zahlen. Denn insbesondere hinsichtlich der Zuverlässigkeit – unter anderem gemessen an der Fahrplantreue – besteht für die Branche insgesamt und damit auch für Hapag-Lloyd Handlungsbedarf.

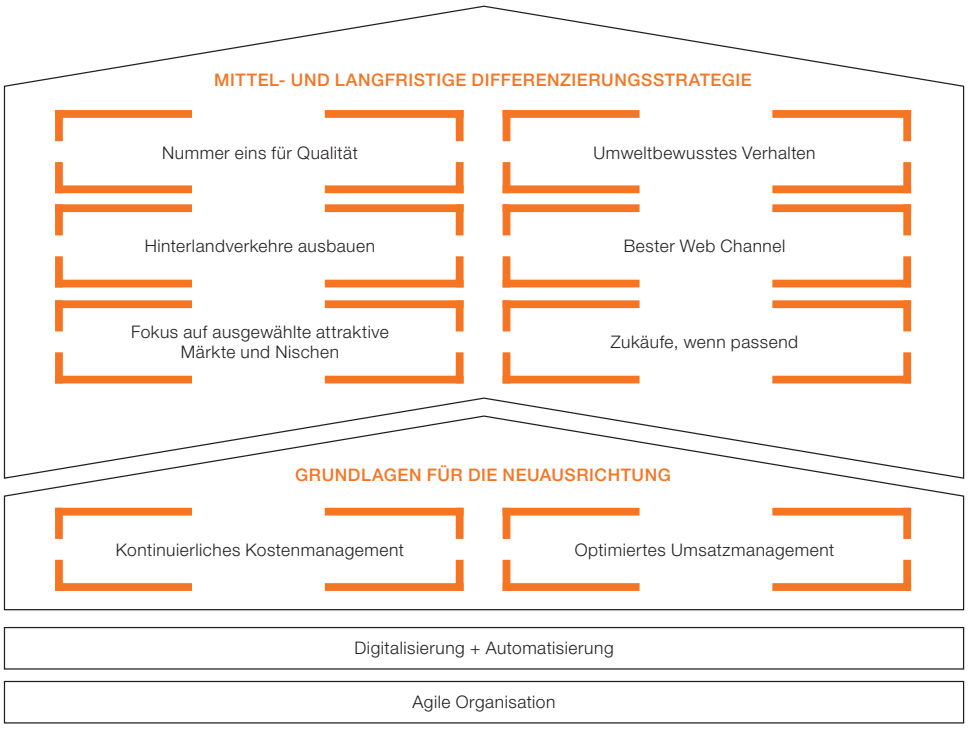
Unter diesen Prämissen hat Hapag-Lloyd 2018 seine Mittelfriststrategie entwickelt und präsentiert. Mit der erfolgreichen Umsetzung soll die Zukunft gesichert und die Basis für weiteres, organisches Wachstum gelegt werden.

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

Die wichtigsten Elemente der Strategy 2023 sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt.

Die Grundlagen für die Neuausrichtung



Kontinuierliches Kosten- und Umsatzmanagement

Zur Sicherstellung einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur hat Hapag-Lloyd in der Vergangenheit eine Vielzahl von Projekten initiiert und erfolgreich umgesetzt. Im Rahmen der Strategy 2023 waren weitere Kosteneinsparungen in einer Größenordnung zwischen 350 – 400 Mio. USD bis zum Ende des Jahr 2021 geplant. Ein Großteil dieser Einsparungen wurde bereits im Geschäftsjahr 2019 erreicht. Für das Geschäftsjahr 2020 wurde daher an einer Erweiterung des Kostensparprogramms gearbeitet. Wegen des mit der COVID-19-Pandemie zusammenhängenden Nachfrageeinbruchs und somit einer akuten Notwendigkeit, die Kostenbasis schnell und signifikant zu senken, wurden bereits geplante Maßnahmen im Rahmen der Strategy 2023 mit zusätzlichen, kurzfristigen Einsparungen kombiniert. Im Ergebnis führte das sog. Performance Safeguarding Program (PSP) im Geschäftsjahr 2020 zu einer Senkung der Transport- und Overheadkosten um etwa 500 Mio. USD. Ziel für 2021 ist es einen Teil der PSP-Einsparungen zu verstetigen.

Im Bereich Umsatzmanagement arbeitet Hapag-Lloyd an einer kontinuierlichen Optimierung des Ladungsmixes, der Erhöhung von Nebeneinkünften sowie einer steigenden Automatisierung der Preisquotierung, zum Beispiel über den Web Channel Quick Quotes.

Agile Organisation

Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG ist die Fortentwicklung der Hapag-Lloyd Organisation zu mehr Agilität ein Schlüsselfaktor für den Erfolg der Strategy 2023. Das Ziel ist, kommerzielle Entscheidungen schneller und besser mithilfe von datenbasierten Analysetools zu treffen. Dies ermöglicht unter anderem eine schnellere und flexiblere Reaktion auf Marktveränderungen bei Nachfrage und Angebot. Agilität erfordert zudem die Bereitschaft, kontinuierlich zu lernen. Zugleich bedeutet Agilität, dass Hapag-Lloyd flexibler in der Projektentwicklung sein muss und Partnerschaften offen gegenübersteht. Hierzu wurden in ersten Abteilungen der Organisation unter anderem ein 90 Tage Planungs-Framework und die sog. Objective-and-Key-Results-Methode (OKR) eingeführt und kontinuierlich angewendet.

Digitalisierung und Automatisierung

Neue Technologien und Automatisierung sollen zu einer kontinuierlichen Verbesserung der internen Prozesse und Systeme beitragen und somit zeitaufwändige manuelle Tätigkeiten minimieren.

Hapag-Lloyd sieht sich gut gerüstet für die Digitalisierung und Automatisierung. Unser „Single Operating System“ stellt das Rückgrat unserer operativen Prozesse dar. Dies bedeutet auch, dass Hapag-Lloyd aus Sicht des Vorstands bei der Implementierung und Nutzung neuer Technologien eine gute Ausgangsposition hat, wie beispielsweise mit der Einführung und der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Web Channels bewiesen werden konnte.

Qualitätsführerschaft

Hapag-Lloyd verfolgt das Ziel dauerhaft die Nummer 1 für Qualität in der Branche zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden 10 Qualitätsversprechen formuliert, die bis Ende 2021 implementiert werden. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden bereits 4 Versprechen veröffentlicht. Diese umfassen eine zeitnahe und korrekte Dokumentation (schnelle Buchungsbestätigung, schnelle und akkurate Ausstellung der Bill of Lading (BL), korrekte Rechnungsstellung) sowie das Versprechen, dass Ladung in mindestens 95 % der Fälle auf der gebuchten Schiffsreise transportiert wird. Über das neue „Customer Dashboard“ erhalten Kunden individuelle Informationen darüber, wie die Qualitätsversprechen erfüllt werden.

Die Kundenzufriedenheit wird über einen Net Promoter Score (NPS) gemessen. Der NPS misst die Kundenloyalität, wobei ein Wert über null bedeutet, dass die Mehrzahl der Kunden das Unternehmen weiterempfehlen. Die zuletzt im vierten Quartal 2020 durchgeführte Kundenbefragung weist eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr aus. Diese Verschlechterung ist nach Einschätzung des Vorstands der Hapag-Lloyd AG auf das coronabedingt schwierige Marktumfeld, eine Containerknappheit, Überlastungen der Hafeninfrastrukturen und einen erheblichen Buchungsanstieg im vierten Quartal bei gleichzeitig begrenzter Kapazität zurückzuführen. Hier gilt es im Jahr 2021 wieder vermehrt den Fokus auf die Umsetzung unserer Qualitätsversprechen zu legen und die Kundenzufriedenheit wieder zu erhöhen. Hapag-Lloyd strebt grundsätzlich an, den NPS dauerhaft im deutlich positiven Bereich zu halten.

Hinterlandverkehre ausbauen

Hapag-Lloyd hat das Ziel, bis 2023 den Anteil von Containertransporten mit Inlandsanteil (sog. „Door-to-Door"-Geschäfte) auf über 40 % zu steigern. Diese Ladung erfordert zusätzliche Dienstleistungen, die Hapag-Lloyd den Kunden anbietet und durch die ein höherer Umsatz und eine bessere Marge erzielt werden sollen. Im Berichtsjahr 2020 lag der Anteil der Ladung mit einem Inlandstransportanteil bei rd. 31 % (Vorjahr 32 %). Der leichte Rückgang des Inlandanteils ist durch Änderungen der Ladungsströme aufgrund der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Bester Web Channel

Hapag-Lloyd war eines der ersten Unternehmen der Branche, das den Kunden eine Möglichkeit geboten hat über das Internet Preisquotierungen anzufragen, Buchungen zu tätigen und den Transport zu überwachen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das Onlinebuchungstool Quick Quotes weiterentwickelt und um neue Funktionen und Produkte ergänzt. Hierzu wurden unter anderem neue Tools wie beispielsweise der Navigator und die Onlineprodukte Shipping Guarantee, Additional Freetime und Bill of Lading Draft Approval eingeführt, um das Geschäft für den Kunden einfacher und digitaler zu machen. Neben einer hohen Benutzerfreundlichkeit und einfachen Bedienung ist es das Ziel, den Buchungsanteil über die Plattform bis 2023 auf 15 % der gesamten Transportmenge bei Hapag-Lloyd zu erhöhen. Im Geschäftsjahr 2020 lag dieser bereits bei 11,1 % (Vorjahr: 7,9 %). Damit wurden über Quick Quotes mehr als 1,3 Mio. TEU gebucht, rd. 40 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 1 Mio. TEU). Im vierten Quartal 2020 wurde mit 13,8 % Ladungsanteil der bisher höchste Anteil an Buchungen über Quick Quotes verzeichnet.

Umweltbewusstes Verhalten

Die gesamte kommerzielle Schifffahrtsbranche ist laut der IMO Greenhouse Study für rd. 3 % des jährlichen Treibhausgasausstoßes verantwortlich. Hapag-Lloyd arbeitet mit internationalen Organisationen wie zum Beispiel der International Maritime Organization (IMO) an einer insgesamt umweltfreundlichen Schifffahrt. Von 2008 bis 2019 hat Hapag-Lloyd den CO_2-Ausstoß pro TEU-km um rd. 50 % reduziert. Um eine weitere Reduktion der Treibhausgase zu erzielen, werden unter anderem auch alternative Treibstoffarten getestet. Hierzu hat Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2020 als erste Reederei weltweit ein Großschiff auf Flüssiggas (LNG) als Treibstoff umgerüstet. Der Test ist für das Frühjahr 2021 geplant. Zudem hat Hapag-Lloyd Ende 2020 den Neubau von 6 Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.500 TEU beauftragt, deren Auslieferung zwischen April und Dezember 2023 erwartet wird. Diese Schiffe werden mit modernen und kraftstoffeffizienten Hochdruck-Dual-Fuel-Motoren ausgestattet, die sowohl mit Flüssigerdgas (LNG) als auch mit konventionellem Treibstoff betrieben werden können. LNG bietet gegenüber herkömmlichen ölbasierten Kraftstoffen eine Reihe von Vorteilen beim Umweltschutz, insbesondere wird der Ausstoß von CO_2-Emissionen um 15 % – 25 % verringert. Zugleich ist für 2021 die Erarbeitung einer neuen und umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie geplant, welche die bestehende Strategy 2023 in dem Strategie-Element „Umweltbewusstes Verhalten" konkretisiert und weiterentwickelt.

Im Rahmen der seit 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes hat Hapag-Lloyd im abgelaufenen Geschäftsjahr 2020 überwiegend auf die Nutzung von schwefelarmen Treibstoffen gesetzt. Ergänzend wurden wenige Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche ausgestattet. Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG ist die Umstellung auf die neuen Abgasgrenzwerte und der damit einhergehende Wechsel auf schwefelarmen Treibstoff planmäßig verlaufen, sodass das Ziel für 2020 erreicht wurde.

Global Player

Hapag-Lloyd strebt einen globalen Marktanteil (exklusive Intra-Asien) von etwa 10 % an. Per 31. Dezember 2020 betrug der Marktanteil (exklusive Intra-Asien) rd. 10,9 % (Vorjahr: 10,4 %). Hapag-Lloyd plant, mit dem Markt zu wachsen und somit seinen Marktanteil zu halten. Darüber hinaus möchte Hapag-Lloyd insbesondere in attraktiven Wachstumsmärkten sowie im Bereich der Spezialtransporte seine Präsenz ausbauen. Hierzu zählt unter anderem auch der Transport von Kühlcontainern (Reefer-Container), in dem Hapag-Lloyd bereits heute eine Stärke sieht. Hier soll ebenfalls ein Marktanteil von etwa 10 % erreicht werden. Per 31. Dezember 2020 betrug der Marktanteil Hapag-Lloyds am globalen Reefer-Markt rd. 9,1 % (Vorjahr: 8,6 %). Als Maßnahme, um das Ziel in diesem Segment zu erreichen, wurden im Berichtsjahr 12.875 neue Reefer-Container bestellt und übernommen. Als weiteren Bestandteil der Strategy 2023 hat Hapag-Lloyd attraktive Wachstumsmärkte definiert. Hierzu zählen unter anderem Afrika, Indien und Südostasien. In diesen Märkten wurden in 2020 zusätzliche neue Dienste eingerichtet. Zudem wurde die Organisation in Afrika erweitert, um dem wachsenden Geschäft Rechnung zu tragen.

Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus

Im Rahmen der Strategy 2023 verfolgt Hapag-Lloyd das Ziel eines profitablen Wachstums über den gesamten Wirtschaftszyklus, das sich in einer adäquaten Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital) widerspiegelt und das mindestens den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Zudem wird eine Stärkung der Bilanzstruktur angestrebt.

Adäquate Kapitalverzinsung

Der Return on Invested Capital (ROIC) wird als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzernebene als Kenngröße ermittelt. Für das Geschäftsjahr 2020 ergab sich eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 10,6 % nach 6,1 % im Vorjahr. Durch diese deutliche Verbesserung liegt die Kapitalverzinsung in 2020 erstmals seitdem die Kennzahl berichtet wird (2015), über den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt zum Bilanzstichtag 6,0 % (31. Dezember 2019: 6,8 %). Ursächlich für den Rückgang der gewichteten Kapitalkosten ist im Wesentlichen ein geringerer Basiszinssatz.

Stärkung der Bilanzstruktur

Die Bilanzstruktur soll durch ein steigendes Eigenkapital, den Abbau von Schulden und eine adäquate Liquiditätsreserve weiter verbessert werden.

Im Rahmen der Strategy 2023 strebt Hapag-Lloyd eine Eigenkapitalquote von über 45 % an. Dieses Ziel soll durch die teilweise Thesaurierung der erzielten Gewinne erreicht werden. Zum 31. Dezember 2020 stieg die Eigenkapitalquote aufgrund der verbesserten Ergebnisentwicklung auf 44,3 % (Vorjahr: 40,9 %) und lag damit bereits nahe der Zielquote.

Der Schuldenabbau und die Erreichung eines optimalen Verschuldungsgrades haben eine hohe Priorität für Hapag-Lloyd. Seit der Übernahme der UASC im Mai 2017 wurde der dynamische Verschuldungsgrad, gemessen an dem Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA (in US-Dollar), durch den Abbau von Schulden und steigende Erträge kontinuierlich gesenkt. Entsprechend verbesserte sich der Verschuldungsgrad von 5,7 x zum 31. Dezember 2017 auf 1,8 x zum 31. Dezember 2020 (Vorjahr: 3,0 x). Hapag-Lloyd verfolgt das Ziel, das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA nachhaltig bei oder unter 3,0 x einzuhalten.

Die Liquiditätsreserve soll gleichzeitig bei mindestens 1,1 Mrd. USD liegen. Als Vorsorgemaßnahme für die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie wurde die Liquidität in der ersten Jahreshälfte durch die erweiterte Nutzung des Forderungsverbriefungsprogramms, die Ziehung von Kreditlinien sowie die Refinanzierung von Schiffen und Containern deutlich erhöht. Zudem wurde das Investitionsbudget fortlaufend überprüft und eine Priorisierung der Investitionen festgelegt. Aufgrund der besser als zum Zeitpunkt des Pandemieausbruchs erwarteten Geschäftsentwicklung wurde die Liquidität ab der zweiten Jahreshälfte 2020 zugunsten einer weiteren Schuldenreduzierung wieder zurückgefahren, befand sich aber zum Jahresende 2020 mit 1,2 Mrd. EUR weiterhin über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR).

Die deutliche Verbesserung der Bilanzkennzahlen wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr durch 2 internationale Rating-Agenturen honoriert. Am 5. und 14. Oktober 2020 erhöhten die Ratingagenturen Standard & Poor‘s und Moody‘s ihre Bonitätseinstufung für Hapag-Lloyd von „B+“ auf „BB–“ bzw. von „B1“ auf „Ba3“. Dies ist die höchste Bonitätseinstufung, die Hapag-Lloyd seit der ersten Vergabe der Ratings im Jahr 2010 erhalten hat.

Strategische Ziele für 2021

Im Geschäftsjahr 2021 liegt der Fokus auf:

- Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter
- Flexible Anpassung an sich verändernde Marktbedingungen im Zusammenhang mit den weltweiten wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie
- Fortsetzung einer vorsichtigen Finanzpolitik mit Fokus auf Kosten und risikoadäquate Liquiditätssteuerung
- Verstetigung der Profitabilität und Rentabilität
- Weitere Umsetzung der Strategy 2023
- Veröffentlichung der restlichen Qualitätsversprechen
- Erarbeitung, Verabschiedung und Veröffentlichung der neuen Nachhaltigkeitsstrategie
- Test und erstmaliger Betrieb eines Schiffs mit LNG als Treibstoff

Zusammen-gefasster Lagebericht

58 GRUNDLAGEN DES KONZERNS
58 Geschäftstätigkeit
59 Konzernstruktur
60 Geschäfts- und Wettbewerbsumfeld
61 Konzernsteuerung
63 Grundlagen und Leistungsindikatoren
69 Forschung und Entwicklung
70 Mitarbeiter
71 Aktionärsstruktur und Dividende

72 WIRTSCHAFTSBERICHT
72 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
73 Branchenspezifische Rahmenbedingungen
75 Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Geschäftsentwicklung
76 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
76 Ertragslage des Konzerns
83 Finanzlage des Konzerns
90 Vermögenslage des Konzerns
92 Zielerreichungsgrad der Prognose
93 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung

94 PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT
94 Prognosebericht
97 Risiko- und Chancenbericht

112 ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS
112 Allgemeine Grundlagen / Vorbemerkungen
113 Wirtschaftsbericht
119 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
120 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

121 VERGÜTUNGSBERICHT

139 SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

GRUNDLAGEN DES KONZERNS

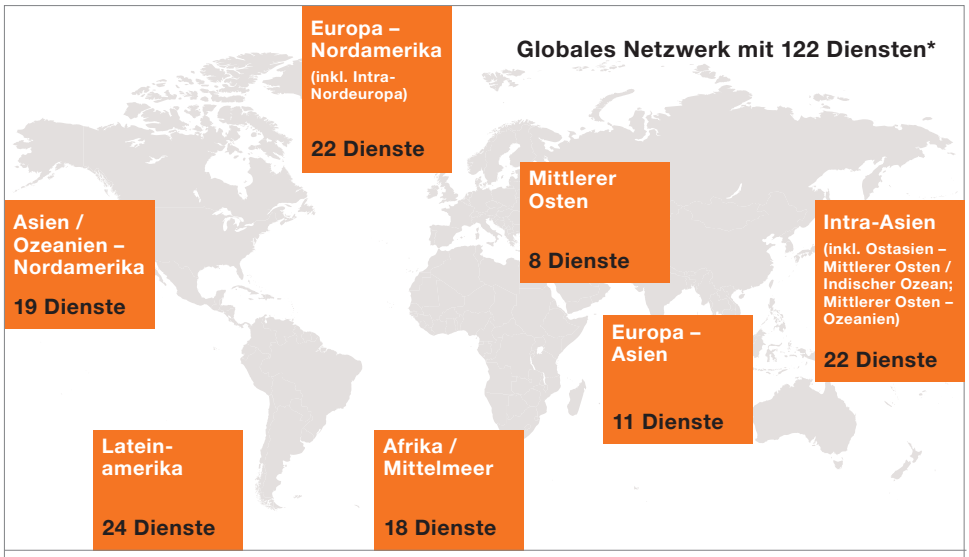
Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach §§ 315 Abs. 5 in Verbindung mit 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

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 besteht zum 31. Dezember 2020 aus 237 Containerschiffen (Vorjahr: 239) mit einer Transportkapazität von ca. 1,7 Mio. TEU (Vorjahr: 1,7 Mio. TEU). Der Konzern verfügt derzeit über 395 Vertriebsstellen in 129 Ländern (Vorjahr: 392 Vertriebsstellen in 129 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 122 Diensten (Vorjahr: 121) weltweit. Im Geschäftsjahr 2020 betreute Hapag-Lloyd global rd. 30.400 Kunden (Vorjahr: rd. 30.600).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



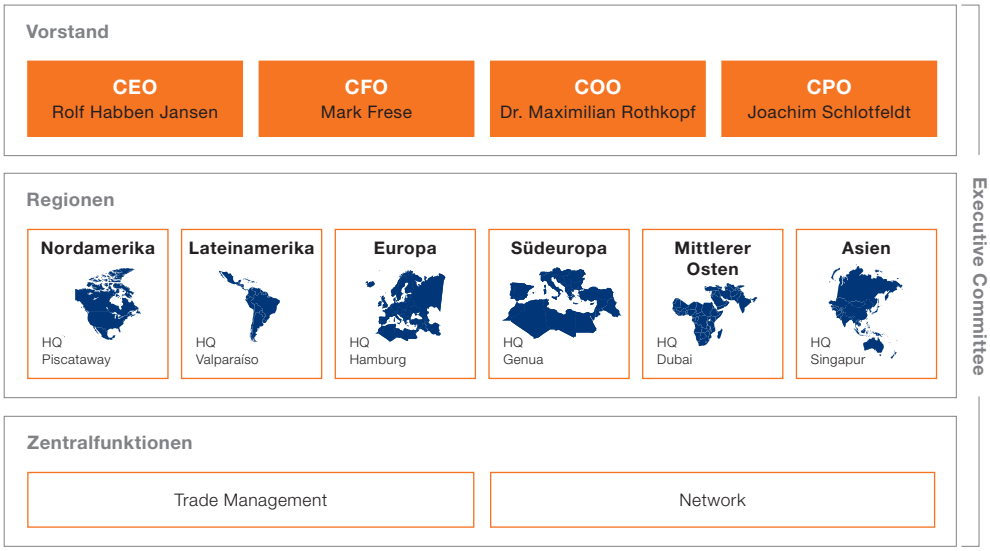
Quelle: Unternehmensdaten;
Hinweis: *FP1 und FP2 Dienste doppelt aufgeführt (Asien – Nordamerika / Europa – Asien)

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

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

KONZERNSTRUKTUR

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

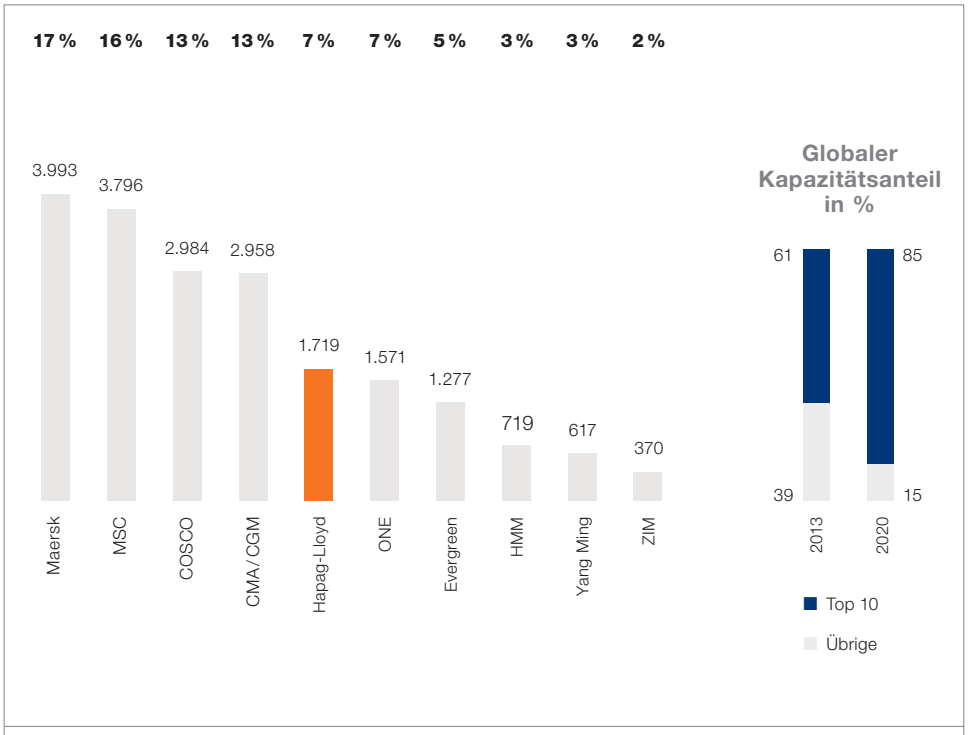


Alle 6 Regionen weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Die sog. „Blueprint Organization“ ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den Regionen.

GESCHÄFTS- UND WETTBEWERBSUMFELD

Branchenkonsolidierung und Allianzen in der Containerschifffahrt
In den Jahren 2014 bis 2018 durchlief die Containerschifffahrtsbranche eine weitere, starke Konsolidierungsphase. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Januar 2021) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 85 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. In 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 %.

Flottenkapazität und Marktanteil der größten Containerlinienreedereien in TTEU 2020 vs. 2013



Quelle: Drewry (Q4 2020), MDS Transmodal (Januar 2021, Oktober 2013)

Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren 3 global agierende Allianzen. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur), Yang Ming (Taiwan) und seit dem 1. April 2020 auch Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) die THE Alliance. Zum 31. Dezember 2020 deckte die THE Alliance mit 274 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. Dezember 2019: 251 Containerschiffe und 29 Dienste). Derzeit ist wegen des Nachfragerückgangs durch die COVID-19-Pandemie noch ein Dienst der THE Alliance auf dem Atlantik zeitweise ausgesetzt (31. Dezember 2019: kein Dienst, zum Höhepunkt der Krise per. 30. Juni 2020: 4 Dienste in den Ost-West-Fahrtgebieten).

Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die 2M Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Maersk (Dänemark) und MSC (Schweiz). Dahinter folgt die Ocean Alliance bestehend aus CMA CGM (Frankreich), COSCO (China) und Evergreen (Taiwan).

Kapazitätsanteile der Allianzen auf Ost-West-Fahrtgebieten

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	38	21	48
Ocean Alliance	36	44	14
THE Alliance	**26**	**28**	**33**
Sonstige	0	7	5

Quelle: Alphaliner (Januar 2021)

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

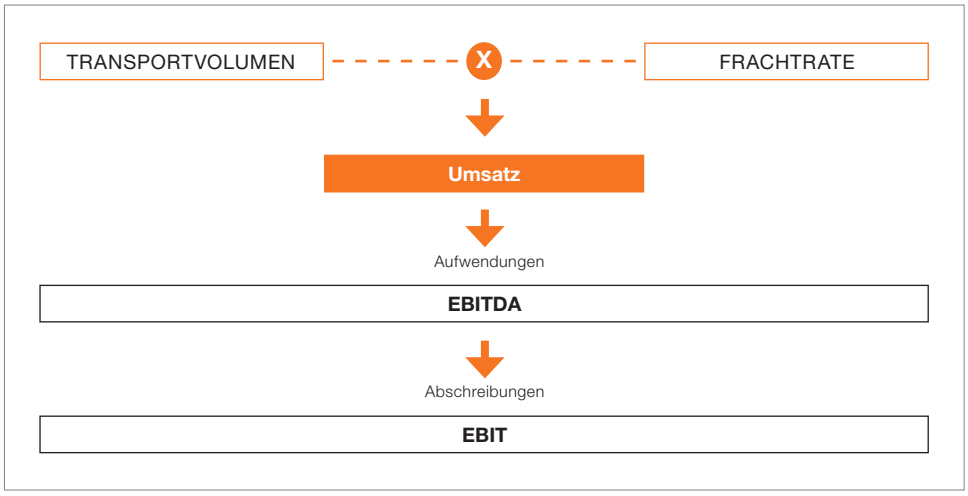
Rechtliche Rahmenbedingungen

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-) Codes, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs regelt, sowie des ISPS-(International Ship and Port Facility Security-) Codes hervorzuheben. Letzterer schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien, wie zum Beispiel sog. „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bezüglich der Ladung des Schiffs festschreiben. Die Einhaltung internationaler Regularien und Bestimmungen wie zum Beispiel Embargo- und Sanktionsvorschriften sind Grundvoraussetzungen für die Leistungserbringung.

KONZERNSTEUERUNG

Steuerungsgrößen

Die finanziellen Steuerungsgrößen des Konzerns für das operative Geschäft sind das EBITDA sowie das EBIT. Während das EBIT ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse ist, ist das EBITDA ein wichtiger 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 auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) ergibt sich aus den in einer Periode erzielten Umsatzerlösen, dem sonstigen betrieblichen Ergebnis, dem Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Gesellschaften und dem Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren abzüglich der angefallenen Transport- und Personalaufwendungen ohne Berücksichtigung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Für die Berechnung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT) wird das EBITDA um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen 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 zentralen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von einer integrierten Informationstechnologie unterstützt, die frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen liefert. Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in Abhängigkeit von der Wettbewerbssituation über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlags kompensiert werden. Im Rahmen der Vorbereitung auf die neue Abgasnorm, die seit dem 1. Januar 2020 weltweit gilt („IMO 2020“) und der damit verbundenen überwiegenden Verwendung schwefelarmen Bunkertreibstoffs, hat Hapag-Lloyd die Bunkerzuschläge neu geregelt und aktualisiert. Eine neue transparente und auf Marktdaten basierende Preisanpassungsformel wurde bereits in 2019 etabliert (Marine Fuel Recovery Surcharge – „MFR“) und wird auf die Kontraktladung (d. h. für Verträge mit einer Laufzeit über 3 Monaten) angewendet. Die Durchsetzbarkeit von Bunkerzuschlägen hängt grundsätzlich jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

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

GRUNDLAGEN UND LEISTUNGSINDIKATOREN

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige 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 „Unternehmenssteuerung“ enthalten.

Rendite auf das investierte Kapital

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

Berechnung Return on Invested Capital auf Konzernbasis

	Mio. EUR		Mio. USD	
	2020	2019	**2020**	2019
Langfristige Vermögenswerte	12.633,0	13.811,8	15.508,3	15.501,0
Vorräte	172,3	248,5	211,5	278,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.362,6	1.239,8	1.672,8	1.391,4
Sonstige Aktiva	335,0	388,8	411,3	436,4
Summe Vermögenswerte	**14.503,0**	**15.688,8**	**17.803,9**	**17.607,6**
Rückstellungen	827,4	805,2	1.015,7	903,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.748,1	1.779,4	2.146,0	1.997,1
Sonstige Verbindlichkeiten	749,9	598,0	920,5	671,2
Summe Schulden	**3.325,4**	**3.182,6**	**4.082,3**	**3.571,8**
Invested Capital	**11.177,6**	**12.506,3**	**13.721,6**	**14.035,8**
EBIT	1.315,2	811,4	1.501,0	908,3
Steuern	45,8	42,9	52,3	48,1
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	**1.269,4**	**768,4**	**1.448,7**	**860,2**
Return on Invested Capital (ROIC)			**10,6 %**	**6,1 %**

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 2020 ergab sich eine Rendite auf das Investierte Kapital (ROIC) von 10,6 % nach 6,1 % im Vorjahr. Durch diese deutliche Verbesserung liegt die Kapitalverzinsung in 2020 erstmals seitdem die Kennzahl berichtet wird (2015) über den durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt zum Bilanzstichtag 6,0 % (31. Dezember 2019: 6,8 %). Ursächlich für den Rückgang der gewichteten Kapitalkosten ist im Wesentlichen ein geringerer Basiszinssatz.

WICHTIGE 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 Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 werden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert.

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. Dezember 2020 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt aus 237 Containerschiffen (Vorjahr: 239). 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 2020 1.718.771 TEU und hat sich somit gegenüber dem Vorjahr (1.706.656 TEU) leicht um 12.115 TEU (0,7 %) erhöht. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. Dezember 2020 rd. 61 % der Flotte in Eigentum (Vorjahr: rd. 62 %).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum Bilanzstichtag (kapazitätsgewichtet) 9,5 Jahre (Vorjahr: 8,9) und liegt damit knapp unter dem Durchschnitt der 10 größten Containerlinienreedereien von 9,6 Jahren (Vorjahr: 9,0 Jahre, Quelle: MDS Transmodal). Die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns betrug zum 31. Dezember 2020 rd. 7.252 TEU (Vorjahr: 7.141 TEU) und lag damit um rd. 15 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 weltweit größten Containerlinienreedereien zum 31. Dezember 2020 von 6.317 TEU (Vorjahr: 6.133 TEU; Quelle: MDS Transmodal).

Um die Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel zu verbessern, hat Hapag-Lloyd Ende 2020 einen Auftrag über den Neubau von 6 Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.500 TEU erteilt. Die Schiffe werden von der koreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering gebaut und sollen zwischen April und Dezember 2023 ausgeliefert werden. Die Investition wird sich auf rd. 1 Mrd. USD belaufen, die entsprechende Finanzierung ist bereits gesichert. Der Kaufpreis wird in mehreren Tranchen bis zur Auslieferung beglichen, wobei der Großteil der Zahlungen erst mit Auslieferung fällig wird. Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd werden die Schiffe mit einem modernen und kraftstoffeffizienten Hochdruck-Dual-Fuel-Motor ausgestattet, der sowohl mit Flüssigerdgas (LNG) als auch mit konventionellem Treibstoff betrieben werden kann. LNG bietet gegenüber herkömmlichen ölbasierten Kraftstoffen eine Reihe von Vorteilen beim Umweltschutz, insbesondere wird der Ausstoß von CO_2-Emissionen um rd. 20 % verringert.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum Bilanzstichtag über 1.634.911 (Vorjahr: 1.545.587) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.703.943 TEU (Vorjahr: 2.540.199 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der Container in Eigentum betrug zum 31. Dezember 2020 rd. 55 % (Vorjahr: rd. 54 %). Durch eine Flotte von rd. 121.000 Kühlcontainern (sog. Reefer) mit einer Kapazität von rd. 233.000 TEU (Vorjahr: rd. 107.000 Container, 206.000 TEU) verfügt Hapag-Lloyd aus Sicht des Vorstands über eine solide Wettbewerbsposition in dem attraktiven Marktsegment der Kühltransporte. Zur Unterstützung des weiteren Wachstums in dem strategisch wichtigen Reefer-Segment hat Hapag-Lloyd im Jahr 2020 Bestellungen für 12.875 neue Kühlcontainer in Auftrag gegeben und abgenommen. Zudem schritt die flottenweite Ausstattung der Reefer-Flotte mit IoT-Monitoring-Technologie (Internet of Things) weiter voran. Die daraus entstehenden Kundenprodukte werden unter dem Namen Hapag-Lloyd LIVE vermarktet und umfassen unter anderem GPS-Ortung in Echtzeit, Informationen zur Temperatur im Inneren des Containers und den Download der Daten zur weiteren Verwendung.

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017
Anzahl der Schiffe	237	239	227	219
davon				
Eigene Schiffe[1]	112	112	112	116
Gecharterte Schiffe	125	127	115	103
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.719	1.707	1.643	1.573
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.704	2.540	2.559	2.349
Anzahl Dienste	122	121	119	120

[1] Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Zum 31. Dezember 2020 hatte Hapag-Lloyd keine Schiffe für die Beförderung von Leercontainern eingechartert (Vorjahr: 5 Schiffe mit einer Transportkapazität von rd. 16.500 TEU). Im vierten Quartal 2020 waren jedoch 9 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rd. 30.000 TEU zur Beförderung von Leercontainern eingesetzt, um der angespannten Containerverfügbarkeit in Asien soweit möglich zu begegnen. Die Schiffe werden nicht in einem Liniendienst eingesetzt und sind deshalb nicht in der Flottendarstellung enthalten.

Die Effizienz der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd zeigt sich in den Bunkerverbrauchsdaten. Bei einer um 1,6 % geringeren transportierten Menge sank der absolute Bunkerverbrauch überproportional um 6,1 % gegenüber 2019 auf 4.108.666 Tonnen. Der Bunkerverbrauch pro transportierter Menge verringerte sich somit erneut von 0,36 t/TEU im Vorjahr auf 0,35 t/TEU. Verglichen mit 2009 konnte der Bunkerverbrauch pro TEU um rd. 42 % gesenkt werden (2019: rd. 40 %). Auch der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) konnte weiter reduziert werden auf 2,4 t/Slot (Vorjahreszeitraum: 2,6 t/Slot).

Bunkerverbrauch des Hapag-Lloyd Konzerns

Tonnen (t)	2020	2019
MFO (High Sulphur)	247.933	3.658.488
MDO, MFO (Low Sulphur)	3.860.733	718.066
Gesamter Bunkerverbrauch	**4.108.666**	**4.376.554**

Effiziente Transportleistung

In der Containerlinienschifffahrt gibt es strukturell unterschiedlich große Warenströme zu und von einzelnen geografischen Regionen. Diese 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	2020	2019
Fahrtgebiete Transatlantik		
Europa – Nordamerika	4.445	4.642
Nordamerika – Europa	2.486	2.697
Fahrtgebiete Fernost		
Asien – Europa	13.758	14.468
Europa – Asien	6.498	6.467
Fahrtgebiete Transpazifik		
Asien – Nordamerika	16.856	17.383
Nordamerika – Asien	7.002	6.982

Quelle: Seabury (November 2020). 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 95,6 % (Vorjahreszeitraum: 94,2 %).

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 in die Regionen mit hoher Nachfrage auf dem kürzesten, schnellsten und kostengünstigsten Weg repositioniert werden.

Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt [1]

	Hapag-Lloyd AG	Durchschnitt Industrie
Transpazifik	4,3	4,2
Atlantik	6,9	5,6
Europa-Fernost	4,9	4,7

[1] Anzahl der vollen Container auf dem „Non-dominant Leg" per 10 vollen Containern auf dem „Dominant Leg". (Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)

Quelle: Seabury (November 2020); Hapag-Lloyd 2020

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 2020 4,5-mal (Vorjahreszeitraum: 4,7-mal) umgeschlagen. Der Grund für der Reduzierung zum Vorjahr liegt hauptsächlich im Transportrückgang im zweiten Quartal aufgrund der COVID-19-Einschränkungen. Des Weiteren hat die hohe Belastung der Terminal- und Hinterland-Infrastrukturen und daraus resultierende Verzögerungen im vierten Quartal dazu geführt, dass Container länger in Transporten gebunden sind.

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 12 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 2020 Transportaufträge für rd. 30.400 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 30.600 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 17 % (Vorjahr: 16 %).

Aufteilung der Transportmenge nach Produktkategorien 2020

Produktgruppe	Anteil 2020 in %	Anteil 2019 in %
Nahrungsmittel	17	16
Plastik	14	14
Chemieprodukte	14	13
Papier- und Holzprodukte	10	9
Maschinenbauprodukte	9	9
Rohstoffe	8	8
Textilien	7	8
Automobilteile	5	6
Elektronikprodukte	5	5
Möbel	5	5
Sonstige Produkte	6	7
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

Im Rahmen der seit 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes wird Hapag-Lloyd durch die Umrüstung eines Großschiffs (15.000 TEU Schiff „Brussels Express“, ehemals „Sajir“) den Betrieb mit Flüssiggas (Liquified Natural Gas – LNG) testen. Das Maschinensystem wird künftig mit einem dualen Treibstoffsystem betrieben werden können, d. h. der Betrieb ist sowohl mit LNG als auch mit schwefelarmem Treibstoff möglich. Mit dem Umbau der „Brussels Express“ wird Hapag-Lloyd als erste Reederei weltweit ein Containerschiff dieser Größe auf LNG-Antrieb umrüsten. Es ist ein bis dato einmaliges Pilotprojekt, durch das sich Hapag-Lloyd Erkenntnisse erhofft, die für die Zukunft Wegbereiter für Umrüstungen von Großschiffen auf diesen alternativen Treibstoff sind. Die „Brussels Express“ mit neuem LNG-Antrieb wird Mitte März 2021 die Werft verlassen und im Fahrtgebiet Europa-Fernost eingesetzt werden.

Die „Brussels Express“ ist eines der 17 Schiffe in der Hapag-Lloyd Flotte, die ursprünglich für die LNG-Bereitschaft konzipiert wurden. Auch die 16 Schwesterschiffe sind technisch für die Nachrüstung vorbereitet. Mit dem Umbau der „Brussels Express“ setzt Hapag-Lloyd eine technologische Option ein, um die Umweltbelastung durch große Schiffe zu reduzieren. Die Verwendung von LNG in der Schifffahrtsindustrie könnte die CO_2-Emissionen teilweise und den Ausstoß von Schwefeldioxid, Stickoxiden und Feinstaub zu einem großen Anteil reduzieren. Mittelfristig ist unser Ziel das Schiff mit synthetischem SNG CO_2 neutral zu betreiben.

Die IT-Systeme werden kontinuierlich weiterentwickelt und neue Möglichkeiten, die sich insbesondere durch die Digitalisierung ergeben, eruiert. So gibt es seit 2017 die Fachabteilung Digital Business and Transformation, die mit den Regionen und der IT-Abteilung sowie weiteren Fachabteilungen eng zusammenarbeitet, um neue, digital verfügbare Dienstleistungen und Geschäftsmodelle zu entwickeln. Zusätzlich wurde zur Stärkung der IT Entwicklungskapazität in der zweiten Jahreshälfte 2019 eine neue IT-Produktentwicklungseinheit in Danzig (Polen) gegründet, in der unter anderem Lösungen zur weiteren Automatisierung von Geschäftsprozessen mithilfe von Robotic Process Automation und künstlicher Intelligenz entwickelt werden. Im Fokus steht dabei die Verbesserung unserer Servicequalität dem Kunden gegenüber auf dem Weg zu unserem strategischen Ziel, Qualitätsführer zu sein.

Darüber hinaus betreibt Hapag-Lloyd keine nennenswerten eigenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2020 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 13.117 Mitarbeiter (Vorjahr: 12.996 Mitarbeiter). Im Seebereich waren zum 31. Dezember 2020 2.023 Personen beschäftigt (Vorjahr: 2.072). Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich stieg von 10.691 im Vorjahr um 176 Personen auf 10.867 Mitarbeiter. Die Steigerung ergibt sich hauptsächlich aus dem Ausbau der Quality Service Center, insbesondere in Europa. Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiter an Land betrug durchschnittlich 8,5 Jahre (Vorjahr: 8,5 Jahre). Trotz des zwischenzeitlichen Nachfragerückgangs wegen der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie konnten alle Arbeitsplätze erhalten bleiben und es mussten keine Maßnahmen wie Kurzarbeit eingeführt werden.

Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017
Seebereich	2.023	2.072	1.970	2.007
Landbereich	10.867	10.691	10.561	10.304
Auszubildende	227	233	234	256
Gesamt	**13.117**	**12.996**	**12.765**	**12.567**

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 % (2020: 85 %). Per 31. Dezember 2020 beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 116 Auszubildende an Land sowie 111 auf See (Vorjahr: 132 an Land und 101 auf See).

AKTIONÄRSSTRUKTUR UND DIVIDENDE

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch 5 Großaktionäre aus, die zusammen rd. 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.

Im Januar 2020 erwarb die CSAV von QIA ein Aktienpaket von 3.890.899 Aktien (entspricht einem Anteil von rd. 2,2 %) und im März weitere 1.000 Aktien und hält seitdem einen Anteil von rd. 30 %. Im März erwarb die Kühne Maritime GmbH 656.526 Aktien, wodurch sich der Anteil von Kühne ebenso auf rd. 30 % erhöhte.

Zum 31. Dezember 2020 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

in %	31.12.2020
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 auszuschütten. Ausschüttungsgrundlage ist der handelsrechtliche Bilanzgewinn der Hapag-Lloyd AG, über dessen Verwendung gemäß deutschem Recht die Hauptversammlung beschließt. Im Zuge der positiven Geschäftsentwicklung schlägt der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 die Zahlung einer Dividende von 3,50 EUR je Aktie vor (Vorjahr: 1,10 EUR je Aktie). Dies entspricht einer Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzerngewinn von rd. 66 % (Vorjahr: rd. 52 %).

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 Auswirkungen der COVID-19-Pandemie waren im Frühjahr 2020 zunächst weitgehend auf China begrenzt. Die chinesische Wirtschaftsleistung brach im ersten Quartal 2020 um 6,8 % ein. Die nationale Statistikbehörde Chinas meldete aber bereits in den Folgequartalen deutliches Wachstum. Im vierten Quartal betrug das Wachstum gegenüber dem Vorjahr 6,5 %. Auf Jahressicht ist die chinesische Wirtschaft 2020 um 2,3 % gegenüber dem Vorjahr gewachsen. In der restlichen Welt waren die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie insbesondere im zweiten Quartal 2020 erheblich. Die starken Eindämmungsmaßnahmen führten dazu, dass die Wirtschaftsleistung in der EU im zweiten Quartal gegenüber dem Vorjahresquartal 2020 um 11,4 % einbrach, dem höchsten Rückgang seit Beginn der Aufzeichnungen 1995. Die USA verzeichneten im gleichen Zeitraum ebenfalls einen deutlichen Rückgang, wenngleich dieser mit rd. 7,1 % etwas geringer ausfiel (annualisiert 31,4 %). Nach einer spürbaren wirtschaftlichen Erholung im dritten Quartal 2020 führten steigende Infektionszahlen in Europa und den USA zu einer erneuten Verschärfung der Eindämmungsmaßnahmen mit entsprechend negativen Folgen für die Wirtschaft. Die Statistikbehörden in der EU und den USA meldeten für 2020 einen Rückgang der Wirtschaftsleistung von 6,4 % und 3,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Der internationale Warenverkehr war in einem noch stärkeren Ausmaß von den Eindämmungsmaßnahmen betroffen. Der Im- und Export von Waren brach nach Angaben der nationalen Statistikbehörden sowohl in der EU als auch in den USA in den Monaten April und Mai 2020 um über 20 % ein, konnte sich aber anschließend etwas erholen. Im Gesamtjahr 2020 lag das Minus in den USA bei 9,2 % und der EU bei 10,8 %.

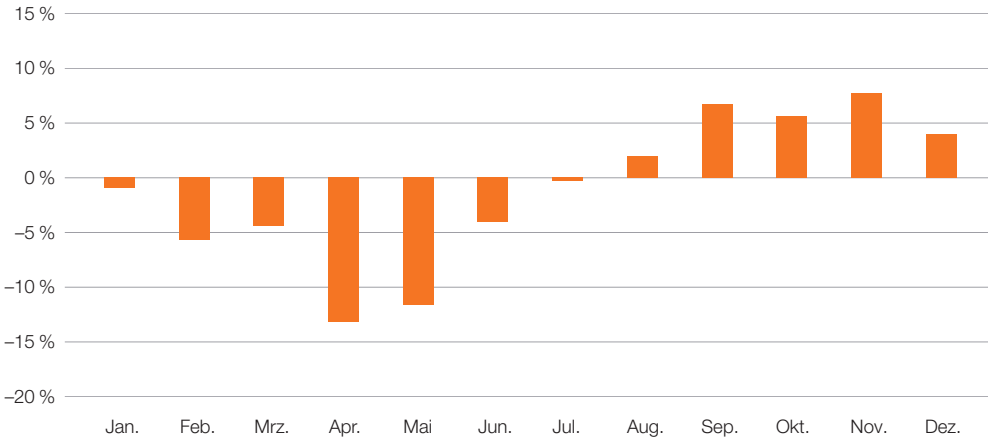
Zur Minderung der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie haben über 190 Staaten sowie nationale und supranationale Notenbanken fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen ergriffen. Die amerikanische Notenbank FED und die Europäische Zentralbank haben ihre Leitzinsen gesenkt und Anleihekäufe ausgeweitet. Die Fiskalmaßnahmen umfassen unter anderem direkte Subventionen, (zinslose) Kredite oder Steuererleichterungen an Unternehmen und Privatleute.

Der Ölpreis zeigte sich vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 sehr volatil. Während die Sorte Brent Öl zum Jahresanfang noch zu über 60 USD pro Barrel notierte, stürzte der Preis bis Ende April 2020 um über 60 % auf rd. 20 USD ab, ehe er sich bei rd. 40 USD stabilisieren konnte. Die Aussicht auf ein baldiges Ende der Pandemie durch die Entwicklung von Impfstoffen und somit auf eine steigende Ölnachfrage ließen den Ölpreis zum Jahresende auf 51,80 USD pro Barrel steigen (Vorjahr: 66,00 USD pro Barrel).

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

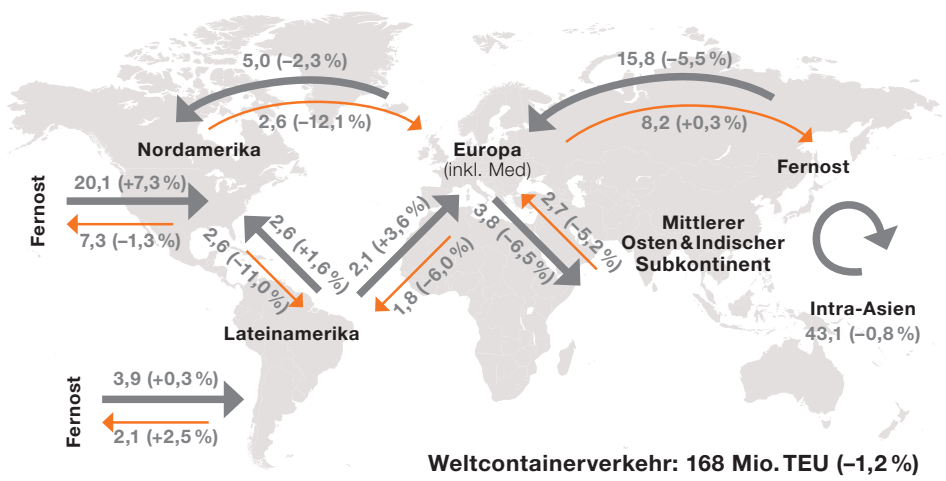
Die globalen Containertransportmengen unterlagen im Jahresverlauf starken Schwankungen. Als Folge der weltweit eingeführten Eindämmungsmaßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie brachen im April und Mai 2020 die globalen Containertransporte um 13 % bzw. 12 % ein, ehe es in den anschließenden Sommermonaten zu einer schrittweisen Belebung der Nachfrage gekommen ist. Spätestens seit September führten Nachholeffekte sowie eine steigende Nachfrage nach Konsumgütern zu einem starken Anstieg der Containertransportmengen insbesondere auf den Relationen von Asien nach Nordamerika und Europa. Infolgedessen kam es in China zu einer Knappheit von Containern für den Export, was sich wiederum negativ auf die Transportmengen ausgewirkt hat. Auf Jahressicht sank das weltweit transportierte Containervolumen 2020 um 1,2 % (CTS, Februar 2021). Die stärksten prozentualen Volumenrückgänge wurden in diesem Zeitraum auf dem Atlantik verzeichnet, während das Fahrtgebiet Transpazifik gegenüber 2019 zulegen konnte.

Monatliches Wachstum der globalen Containertransportmenge 2020 gegenüber dem Vorjahr in %



Quelle: CTS (Februar 2021)

Transportvolumen und Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs pro Trade (Volumen 2020 in Mio. TEU; in Klammern: 2020 vs. 2019, Veränderung in %)



Quelle: CTS (Februar 2021)

Die volatile Nachfragesituation zeigte sich auch in der Entwicklung der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Diese stieg bis Ende Mai 2020 auf rd. 2,7 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juni 2020), was rd. 12 % der Weltflotte entsprach. Aufgrund der anschließend steigenden Nachfrage nach Containertransporten wurden ausgesetzte Dienste seit dem Sommer sukzessive reaktiviert und beschäftigungslose Schiffe wieder in Dienst gestellt. Zum Jahresende 2020 lag die Kapazität der aufliegenden Schiffe bei rd. 0,6 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Januar 2021). Dies entsprach rd. 2,7 % der Weltflotte.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden 2020 insgesamt 124 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 0,8 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 126 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,0 Mio. TEU). Die Verschrottung veralteter Schiffe lag im selben Zeitraum bei rd. 189.000 TEU und damit rd. 3,3 % über dem Vorjahreswert (Vorjahreszeitraum: rd. 183.000 TEU). Entsprechend lag der Nettozuwachs der Containerschiffsflotte bei rd. 641.000 TEU auf 23,6 Mio. TEU. Im Vorjahr lag der Zuwachs bei 796.000 TEU (MDS Transmodal, Januar 2021).

2020 wurden Aufträge für den Bau von 100 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 990.000 TEU vergeben, ein Plus von rd. 49 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Januar 2021). Die Kapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe lag zum Jahresende 2020 bei ca. 2,4 Mio. TEU (MDS Transmodal, Januar 2021). Der Auftragsbestand im Verhältnis zur Weltcontainerflottenkapazität lag mit rd. 10 % auch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 14 %).

Der Bunkerpreis zeigte sich vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 sehr volatil. Der ab Anfang Januar 2020 hauptsächlich verwendete Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt kostete am ersten Handelstag des Jahres rd. 560 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Im Verlauf des ersten Halbjahres 2020 sank der Bunkerpreis aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig durch einen Fördermengenstreit führender Ölstaaten bedingten stark gesunkenen Ölpreises jedoch deutlich und lag Ende April 2020 kurzfristig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Zum Ende des ersten Halbjahres kam es jedoch wieder zu einem deutlichen Preisanstieg. In der zweiten Jahreshälfte war der Bunkerpreis vergleichsweise stabil und notierte meist um 300 USD/t, ehe es zum Jahresende zu einem deutlicheren Preisanstieg kam. Per Ende Dezember 2020 kostete Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt in Rotterdam rd. 367 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam).

Bedingt durch die Einführung der neuen Treibstoffsorte und unterschiedliche Angebotssituationen in den Häfen, gab es deutliche Preisunterschiede zu Beginn des Jahres für den MFO 0,5 % Bunker. In Singapur lag beispielsweise zu Jahresanfang der Preis mit rd. 700 USD/t um mehr als 140 USD/t über dem Preis in Rotterdam. Im Jahresverlauf normalisierte sich der Preisunterschied wieder und lag per Ende Dezember 2020 nur noch bei rd. 20 USD/t.

AUSWIRKUNGEN DER COVID-19-PANDEMIE AUF DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die Geschäftsentwicklung 2020 war wesentlich geprägt vom Ausbruch der COVID-19-Pandemie. Einem abrupten und deutlichen Nachfragerückgang im zweiten Quartal folgte eine ebenso starke Nachfrageerholung in der zweiten Jahreshälfte. Die damit einhergehenden wirtschaftlichen Auswirkungen sind im Detail im Abschnitt Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beschrieben.

Die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs war zu Beginn der Pandemie durch die nahezu weltweit implementierten Eindämmungsmaßnahmen in Form von Ausgeh- und Kontaktbeschränkungen teilweise erschwert. Hapag-Lloyd hat frühzeitig auf die Krise reagiert und seit Anfang März 2020 ein zentrales Krisenkomitee unter Leitung des Vorstands eingerichtet, das regelmäßig die aktuelle Lage beurteilt und, sofern erforderlich, Maßnahmen einleitet. Zur Gewährleistung der Sicherheit des Personals und eines stabilen Geschäftsbetriebs an Land wie auch an Bord der Schiffe bestehen für jede Abteilung und jedes Büro Notfallpläne (sog. Business-Continuity-Pläne). Die Mitarbeiter von Hapag-Lloyd werden über die aktuelle Situation und die Schutzmaßnahmen umfänglich über das Intranet informiert.

Dadurch konnte der operative Geschäftsbetrieb trotz umfangreicher Schutzmaßnahmen und vielfach geschlossener Büros weitestgehend sichergestellt werden. In der Spitze haben mehr als 90 % der Landmitarbeiter von zu Hause aus gearbeitet. Hierzu wurden weltweit zusätzliche IT-Kapazitäten geschaffen. Auch auf den Schiffen hat die Sicherheit der Besatzung für die Unternehmensleitung oberste Priorität. Hapag-Lloyd hat daher zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen an Bord der Schiffe eingeführt, um die Sicherheit der Besatzungen bestmöglich zu gewährleisten. Der Schiffsbetrieb erfolgte bisher weitestgehend ohne nennenswerte Einschränkungen. Weltweite Reisebeschränkungen sowie nationale Restriktionen erschweren oder verhindern weiterhin den Besatzungswechsel in diversen Häfen. Hapag-Lloyd arbeitet in engem Austausch mit den lokalen Behörden und anderen Marktteilnehmern, um eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

Neben der Sicherstellung des operativen Geschäfts, war der zweite Schwerpunkt, die negativen Auswirkungen des im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie stehenden Nachfragerückgangs zu minimieren und die finanzielle Solidität des Unternehmens jederzeit sicherzustellen. Zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität wurde daher ein umfangreiches Maßnahmenpaket unter dem Projektnamen Performance Safeguarding Program (PSP) erarbeitet und implementiert. Dieses beinhaltete unter anderem Kosteneinsparungen, die Überprüfung sämtlicher Investitionen und Maßnahmen zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens.

In Zusammenarbeit mit den anderen THE Alliance Partnern wurde der Fahrplan für die großen Ost-West-Verbindungen überarbeitet und einzelne Dienste temporär zusammengelegt oder gestrichen. Diese Maßnahmen haben es den Allianzpartnern vor allem im zweiten Quartal ermöglicht trotz des zweistelligen prozentualen Nachfrageeinbruchs eine adäquate Auslastung ihrer Schiffe zu gewährleisten und so Kosten einzusparen. Angesichts der deutlichen Nachfrageerholung im zweiten Halbjahr wurden die Kapazitäten wieder sukzessive hochgefahren. Gleichzeitig wurden Einsparungen bei den Kosten für das Handling und den Transport von Containern, den Kosten für das Equipment (im Wesentlichen für Container) sowie den Schiffssystem- und Overheadkosten realisiert. Das zwischenzeitlich günstige Preisniveau bei Charterschiffen wurde genutzt, um Charterverträge neu zu verhandeln und dabei sowohl Laufzeiten als auch Konditionen anzupassen. Die Umsetzung der beschriebenen Kapazitäts- und Einsparmaßnahmen führte zu Einsparungen im mittleren dreistelligen US-Dollar-Millionenbereich im Vergleich zur ursprünglich geplanten Kostenbasis.

Die Liquidität wurde zwischenzeitlich durch die erweiterte Nutzung des Forderungsverbriefungsprogramms, die Ziehung von Kreditlinien sowie die Refinanzierung von Schiffen und Containern deutlich erhöht. Zudem wurde das Investitionsbudget fortlaufend überprüft und eine Priorisierung der Investitionen festgelegt. Aufgrund der besser als zum Zeitpunkt des Pandemieausbruchs erwarteten Geschäftsentwicklung wurde die Liquiditätsreserve ab der zweiten Jahreshälfte 2020 zu Gunsten einer weiteren Schuldenreduzierung zurückgefahren, befand sich aber zum Jahresende 2020 mit 1,2 Mrd. EUR weiterhin über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Das Geschäftsjahr 2020 war vornehmlich geprägt durch den Ausbruch und die globale Verbreitung der COVID-19-Pandemie, durch das in diesem Zusammenhang eingeleitete Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms sowie durch einen vergleichsweise niedrigen durchschnittlichen Bunkerpreis bei gleichzeitig gestiegenen Frachtraten im Jahresverlauf.

Die Transportmengen konnten sich nach einem deutlichen Rückgang im zweiten Quartal im weiteren Geschäftsjahresverlauf, insbesondere im vierten Quartal, zwar stärker erholen als zunächst erwartet, insgesamt blieben die Transportmengen jedoch mit –1,6 % weiterhin leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse lagen mit 1,3 % hingegen über dem Vorjahresniveau. Leicht gestiegene Frachtraten bei gleichzeitig moderat gesunkenen Bunkerpreisen sowie aktiv reduzierte Kosten im Rahmen des PSP-Programms wirkten sich positiv auf das Ergebnis im Geschäftsjahr aus.

Hapag-Lloyd erzielte auf Basis der oben genannten Einflussfaktoren im Geschäftsjahr 2020 ein gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessertes operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) in Höhe von 2.700,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.985,8 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) belief sich nach der im Dezember beschlossenen Optimierung des Schiffsportfolios mit einem Bewertungseffekt in Höhe von –98,8 Mio. EUR auf 1.315,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 811,4 Mio. EUR). Das Konzernergebnis 2020 verbesserte sich signifikant von 373,4 Mio. EUR auf 935,4 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Der durchschnittliche USD / EUR-Kurs notierte mit 1,14 USD / EUR schwächer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,12 USD / EUR). Die Entwicklung des USD / EUR-Kurses wirkte somit der erwirtschafteten positiven Ertragslage entgegen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Umsatzerlöse	12.772,4	12.607,9
Transportaufwendungen	9.140,2	9.707,0
Personalaufwendungen	683,0	682,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.385,2	1.174,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–279,7	–268,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1.284,4**	**775,2**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	32,1	35,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	–1,2	0,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**1.315,2**	**811,4**
Zinsergebnis	–330,5	–396,7
Übrige Finanzposten	–3,5	1,6
Ertragsteuern	45,8	42,9
Konzernergebnis	**935,4**	**373,4**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	926,8	362,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	8,6	11,4
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,27	2,06
EBITDA	**2.700,4**	**1.985,8**
EBITDA-Marge (%)	**21,1**	**15,8**
EBIT	**1.315,2**	**811,4**
EBIT-Marge (%)	**10,3**	**6,4**

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	1.817	1.960
Transpazifik	1.851	1.945
Fernost	2.286	2.327
Mittlerer Osten	1.476	1.391
Intra-Asien	831	900
Lateinamerika	2.889	2.837
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	689	676
Gesamt	**11.838**	**12.037**

Die Transportmenge des Geschäftsjahres 2020 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 199 TTEU auf 11.838 TTEU (Vorjahreszeitraum: 12.037 TTEU), was einem Rückgang von 1,6 % entspricht. Der Rückgang ist vor allem auf das zweite Quartal des Jahres zurückzuführen, in welchem die globalen Auswirkungen der politischen Maßnahmen im Kampf gegen die COVID-19-Pandemie mengenmäßig in allen Fahrtgebieten zu spüren waren. Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres 2020 hat sich die Transportmenge kontinuierlich erholt und lag im vierten Quartal 2020 mit 3,8 %, ähnlich wie im ersten Quartal 2020, wieder leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Der Anstieg der Transportmengen im vierten Quartal 2020 ist vor allem durch die Fahrtgebiete Fernost, Lateinamerika und Mittlerer Osten getrieben. Diese Entwicklung ergab sich durch eine gestiegene Nachfrage nach Seefracht und Containertransporten, im Wesentlichen durch Nachholeffekte aus zuvor niedrigeren Volumenentwicklungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie.

Das Fahrtgebiet Intra-Asien lag hingegen aufgrund von ausgesetzten Reisen und Netzwerkoptimierungen im vierten Quartal 2020 deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Der Rückgang der Transportmengen in den Fahrtgebieten Atlantik und Transpazifik ist weiterhin vor allem auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen, wobei sich auch in diesen Fahrtgebieten eine langsame Erholung im vierten Quartal 2020 abgezeichnet hat. In dem Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) gab es keine nennenswerten Veränderungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Frachtrate pro Fahrtgebiet

USD / TEU	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	1.383	1.389
Transpazifik	1.467	1.318
Fernost	979	910
Mittlerer Osten	837	744
Intra-Asien	605	541
Lateinamerika	1.131	1.153
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.051	1.046
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	**1.115**	**1.072**

Im Geschäftsjahr 2020 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.115 USD/TEU und lag damit um 43 USD/TEU bzw. 4,0 % über dem Wert der Vorjahresperiode (1.072 USD/TEU).

Die Frachtratensteigerung ist vor allem auf eine coronabedingt starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien im zweiten Halbjahr und insbesondere zum Ende des Jahres zurückzuführen. Diese unerwartet starke Nachfrage nach Containertransporten führte zu einem deutlichen Anstieg der Spotraten für Exportgüter aus Asien und insbesondere aus China.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	2.201,6	2.431,9
Transpazifik	2.379,9	2.290,8
Fernost	1.961,7	1.891,7
Mittlerer Osten	1.081,6	924,8
Intra-Asien	440,0	435,4
Lateinamerika	2.863,2	2.921,6
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	634,8	631,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.209,6	1.080,0
Gesamt	**12.772,4**	**12.607,9**

Im Geschäftsjahr 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 164,5 Mio. EUR auf 12.772,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.607,9 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 1,3 % entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtraten um 4,0 % im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. 3,3 % ergeben. Der Transportmengenrückgang um –1,6 % im Vergleich zum Vorjahr milderte ebenfalls den Umsatzanstieg ab.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Transportaufwendungen	9.140,2	9.707,0
davon:		
Brennstoffe	1.407,3	1.625,6
Handling und Haulage	4.716,7	4.922,7
Container und Repositionierung [1]	1.134,7	1.205,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) [1]	1.830,8	1.967,8
Veränderungen der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen [2]	50,6	–14,0
Personalaufwendungen	683,0	682,5
Abschreibungen	1.385,2	1.174,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–279,7	–268,8
Gesamte operative Aufwendungen	**11.488,0**	**11.832,7**

[1] Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge
[2] Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen 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 2020 um 566,8 Mio. EUR auf 9.140,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.707,0 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 5,8 %. Dieser Rückgang ist vor allem auf den volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen, den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis sowie auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Des Weiteren führte der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. ca. 4,0 % ergeben.

Der Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe in Höhe von 218,3 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis, der um 1,6 % gesunkenen Transportmenge und den enthaltenen Währungskurseffekten (USD / EUR).

Der Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im Geschäftsjahr 2020 mit 379 USD / t um 37 USD / t(– 8,9 %) unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 416 USD / t. Während die Preise für den Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt zu Beginn des Berichtszeitraums noch auf einem sehr hohen Niveau lagen (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam, rd. 560 USD / t), sanken sie im Verlauf des ersten Halbjahres 2020 aufgrund eines weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig stattfindenden Fördermengenstreits zwischen wichtigen Ölstaaten hingegen deutlich und notierten Ende April kurzzeitig bei rd. 135 USD / t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Anschließend stiegen die Bunkerpreise jedoch wieder an und bewegten sich ab dem dritten Quartal 2020 auf einem vergleichsweise stabilen Level bei rd. 300 USD / t. Zum Jahresende kam es zu einem erneuten Preisanstieg, sodass Ende Dezember der Bunkertreibstoffpreis mit niedrigem Schwefelgehalt bei rd. 367 USD / t notierte (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Der Rückgang des Bunkerverbrauchspreises wurde gemindert durch die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020.

Der Rückgang der Aufwendungen für das Handling von Containern in Höhe von 206,0 Mio. EUR auf 4.716,7 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang, auf geringere Inlandstransportaufwendungen sowie ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen.

Der Rückgang für Container- und Repositionierungsaufwendungen in Höhe von 70,2 Mio. EUR auf 1.134,7 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms, die daraus resultierenden geringeren Aufwendungen für das Laden und Löschen von Leercontainern an den Terminals sowie auf die Optimierung der Containerauslastungen auf Reisen von Europa und nach Asien im vierten Quartal 2020 zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 137,0 Mio. EUR auf 1.830,8 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Ausgesetzte Dienste, eine reduzierte Anzahl von Reisen, Netzwerkoptimierungen sowie ein höherer Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum führten im Wesentlichen zum Rückgang der Aufwendungen.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2020 28,4 % (Vorjahreszeitraum: 23,0 %).

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2020 um 0,5 Mio. EUR (0,1 %) auf 683,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 682,5 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem ein Anstieg der Mitarbeiterzahl, ein höher zu berücksichtigender Bonus für das Geschäftsjahr 2020 sowie geleistete COVID-19-Sonderzahlungen an die Mitarbeiter aus. Demgegenüber stand der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro und führte zu einer Minderung der Personalaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Personalaufwendungen von rd. 14 Mio. EUR ergeben.

Der Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 13.085 Mitarbeiter (Vorjahreszeitraum: 12.905 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote (gemessen an den Umsatzerlösen) verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 5,4 % auf 5,3 %.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2020 betrugen 1.385,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.174,4 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen der im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 528,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 459,2 Mio. EUR). Des Weiteren sind Wertminderungen im Rahmen der Schiffsportfoliooptimierung in Höhe von 98,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie Mehrabschreibung aus der verkürzten planmäßigen Abschreibung der Marken „UASC“ und „CSAV“ in Höhe von insgesamt 36,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) enthalten.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –279,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –268,8 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf insgesamt 348,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 350,0 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (175,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 155,7 Mio. EUR), Verwaltungskosten (33,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 41,8 Mio. EUR) und Beratungskosten (32,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 35,8 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 69,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 81,2 Mio. EUR) resultierten im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (13,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 11,4 Mio. EUR) und dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten (13,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 20,2 Mio. EUR). Eine detaillierte Übersicht über das sonstige betriebliche Ergebnis enthält der Konzernanhang in Anmerkung (5) Sonstiges betriebliches Ergebnis.

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ist im Geschäftsjahr 2020 um 3,4 Mio. EUR auf 32,1 Mio. EUR gesunken. Ursächlich für den Rückgang war im Wesentlichen ein niedrigeres anteiliges Ergebnis aus der Beteiligung an der HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Operatives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2020 lag das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) mit 1.315,2 Mio. EUR deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (811,4 Mio. EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 2.700,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.985,8 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2020 ergab sich eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 10,6 % (Vorjahreszeitraum: 6,1 %). Das unverwässerte Ergebnis je Aktie betrug im Berichtszeitraum 5,27 EUR je Aktie (Vorjahreszeitraum: 2,06 EUR je Aktie).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	2020	2019
Umsatz	12.772,4	12.607,9
EBIT	1.315,2	811,4
EBITDA	2.700,4	1.985,8
EBIT-Marge (%)	10,3	6,4
EBITDA-Marge (%)	21,1	15,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,27	2,06
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%)[1]	10,6	6,1

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

Zinsergebnis

Im Geschäftsjahr 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –330,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –396,7 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 vorzeitig zurückgeführte Anleihe sowie für die im November 2020 teilweise zurückgeführte Anleihe in Höhe von 22,2 Mio. EUR. Außerdem ergaben sich weitere verringerte Zinsaufwendungen bei den Bankfinanzierungen in Höhe von 61,0 Mio. EUR, die insbesondere auf die vergangenen Schuldentilgungen zurückzuführen sind und zu einer entsprechenden Verbesserung des übrigen Zinsergebnisses beitrugen.

Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats in Höhe von –3,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 23,6 Mio. EUR), der sich zum einen aus der mit der im November erfolgten Teilrückzahlung der Anleihe zusammenhängenden Ausbuchung des Marktwerts in Höhe von –8,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –10,0 Mio. EUR aus den Rückführungen der Anleihe im Februar und Juni 2019) und zum anderen aus einem Bewertungseffekt in Höhe von 4,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,6 Mio. EUR) zusammensetzt, wirkte sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

Ertragsteuern

Der Anstieg der Ertragsteuern um 2,9 Mio. EUR auf 45,8 Mio. EUR ist vor allem auf wechselkursbedingte Effekte auf latente Steuern sowie auf einen im Jahr 2019 entstandenen Ertrag aus höheren aktiven latenten Steuern aus Verlustvorträgen zurückzuführen. Kompensiert wurde der Anstieg durch einen Rückgang der laufenden Ertragsteuern in Höhe von 6,4 Mio. EUR.

Konzernergebnis
Insgesamt ergab sich ein gegenüber dem Vorjahr signifikant gesteigerter Konzernjahresüberschuss in Höhe von 935,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 373,4 Mio. EUR). Der Konzernjahresüberschuss setzt sich aus dem Ergebnis der Anteilseigner der Muttergesellschaft in Höhe von 926,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 362,0 Mio. EUR) und dem Ergebnis nicht beherrschender Gesellschafter in Höhe von 8,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,4 Mio. EUR) zusammen.

Das Konzerngesamtergebnis in Höhe von 273,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 406,5 Mio. EUR) setzt sich zusammen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 935,4 Mio. EUR sowie dem sonstigen Ergebnis in Höhe von –661,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,1 Mio. EUR). Das sonstige Ergebnis beinhaltet ein Ergebnis aus der Währungsumrechnung in Höhe von –603,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 121,2 Mio. EUR) und Ergebniseffekte aus Sicherungsinstrumenten in Cashflow Hedges in Höhe von 5,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –13,2 Mio. EUR), aus Kosten der Absicherung in Höhe von –27,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –14,1 Mio. EUR) sowie aus der Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen aufgrund eines gesunkenen Marktzinssatzes in Höhe von –36,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –60,8 Mio. EUR).

FINANZLAGE DES KONZERNS

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

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

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

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

Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar abgewickelt. Daneben sind die Währungen Euro, Chinesischer Renminbi (CNY), Hongkong-Dollar (HKD), Kanadischer Dollar (CAD), Singapur-Dollar (SGD) und Indische Rupie (INR) von Bedeutung. Transaktionsrisiken bestehen ferner aus in Euro denominierten Finanzschulden (insb. begebenen Anleihen).

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

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

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

Emittenten-Ratings

Rating / Ausblick	31.12.2020	31.12.2019
Standard & Poor's	BB- / Positiv	B+ / Positiv
Moody's	Ba3 / Stabil	B1 / Stabil

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 5. Oktober 2020 mit der Note „BB-“ und einem positiven Ausblick eingestuft. Die Ratingagentur Moody's verbesserte am 14. Oktober 2020 das Emittenten-Rating der Hapag-Lloyd AG auf die Note „Ba3“ mit einem stabilen Ausblick.

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 2020 standen die Finanzierung von getätigten Investitionen in Container sowie die Umsetzung bzw. Umstrukturierung von Finanzierungen zur Optimierung der bestehenden Kapitalstruktur und -kosten im Vordergrund.

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

Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten

Im Berichtsjahr 2020 hat der Konzern folgende wesentliche Finanzierungs- und Investitionsaktivitäten vorgenommen:

Container

- Während des Geschäftsjahres 2020 wurden durch die Hapag-Lloyd AG neue Container mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 529,0 Mio. USD (430,9 Mio. EUR) bestellt. Die Auslieferung der Container an Hapag-Lloyd erfolgte anteilig zum Ende des Berichtsjahres und soll im ersten Halbjahr 2021 abgeschlossen sein.
- Zur Refinanzierung dieser Investitionen sowie bereits im Bestand befindlicher Container hat Hapag-Lloyd mehrere Sale-and-Lease-Back-Transaktionen mit einem Volumen in Höhe von 433,7 Mio. USD (378,6 Mio. EUR) abgeschlossen. Dabei wurden die neu angeschafften und gebrauchten Container im Rahmen von sog. Japanese Operating Leases und Chinese Leases an Investorengruppen verkauft und anschließend über unterschiedliche Laufzeiten (von 3 bis 12 Jahren) zurückgemietet – mit der Option (und im Fall des Chinese Lease mit der Verpflichtung), die Container am Ende der Laufzeit zurückzuerwerben. Die Gestaltung der Leasingvereinbarungen entspricht im Wesentlichen einer Kreditaufnahme, verbunden mit einer Sicherungsübereignung der Container. Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2020 verfügbare Kreditzusagen zur Finanzierung von Investitionen in Container in Höhe von 195,5 Mio. USD (159,3 Mio. EUR).

Schiffe

- Im Juni 2020 erfolgte eine Refinanzierung von 7 im Bestand befindlichen Containerschiffen im Rahmen eines sog. Chinese Lease. Hierbei wurden die Containerschiffe an eine chinesische Leasinggesellschaft verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu 12 Jahren zurückgemietet mit der Option, die Schiffe zum Laufzeitende zurückzuerwerben. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt Kreditfinanzierungen mit Sicherungsübereignung der Schiffe. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 458,2 Mio. USD (405,6 Mio. EUR). Die im Zusammenhang mit den Schiffen ausstehenden Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 235,1 Mio. USD (208,1 Mio. EUR) zum Zeitpunkt der Refinanzierung wurden vollständig zurückgezahlt.
- Im Juli 2020 erfolgte eine Refinanzierung von 4 im Bestand befindlichen Containerschiffen im Rahmen einer Hypothekenfinanzierung über eine Laufzeit von 6 Jahren. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 60,0 Mio. USD (51,0 Mio. EUR). Die vormals bestehende Finanzierung ist regulär zum Juli 2020 ausgelaufen.
- Im September 2020 wurde Hapag-Lloyd eine Kreditzusage über 40,0 Mio. USD (32,6 Mio. EUR) zur Finanzierung von Investitionen in Abgaswaschanlagen (sog. Scrubber) auf eigenen Schiffen zur Verfügung gestellt. Die Kreditzusage hat eine Laufzeit bis zum 30. Juni 2022. Ziehungen unter der Kreditzusage haben eine Laufzeit von bis zu 4 Jahren. Zum Bilanzstichtag wurden bislang keine Ziehungen in Anspruch genommen. Als Sicherheit für die Finanzierung werden 2 im Bestand befindliche Containerschiffe zur Verfügung gestellt.
- Im November 2020 erfolgte eine Refinanzierung von einem im Bestand befindlichen Containerschiff im Rahmen eines sog. Chinese Lease. Hierbei wurde das Containerschiff an ein chinesisches Leasinghaus verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu 12 Jahren zurückgemietet mit der Verpflichtung, das Schiff zum Laufzeitende zurückzuerwerben.

Die Transaktion entspricht in ihrem wirtschaftlichen Gehalt einer Kreditfinanzierung mit Sicherungsübereignung des Schiffs. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 100,0 Mio. USD (84,6 Mio. EUR). Die vormals mit dem Schiff im Zusammenhang stehende Kreditverbindlichkeit wurde vollständig zurückgezahlt. Weiterhin besteht unter dem im November umgesetzten Chinese Lease die Zusage zur Refinanzierung eines zweiten Containerschiffs in Höhe von bis zu 100,0 Mio. USD (81,5 Mio. EUR).

- Im November 2020 erfolgte eine Refinanzierung von einem im Bestand befindlichen Containerschiff im Rahmen eines sog. Japanese Operating Lease. Hierbei wurde das Containerschiff an eine Investorengruppe verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu 7 Jahren und 5 Monaten zurückgemietet mit der Option, das Schiff nach einer Laufzeit von 6 Jahren und 10 Monaten zurückzuerwerben. Die Transaktion entspricht in ihrem wirtschaftlichen Gehalt einer Kreditfinanzierung mit Sicherungsübereignung des Schiffs. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen betrug insgesamt 70,0 Mio. USD (58,9 Mio. EUR). Die vormals mit dem Schiff im Zusammenhang stehende Kreditverbindlichkeit wurde vollständig zurückgezahlt. Weiterhin besteht unter dem im November umgesetzten Japanese Operating Lease die Zusage zur Refinanzierung eines zweiten Containerschiffs in Höhe von bis zu 68,0 Mio. USD (55,4 Mio. EUR).
- Im Dezember 2020 wurde Hapag-Lloyd eine Kreditzusage in Form eines sog. Chinese Lease über 472,3 Mio. USD (384,7 Mio. EUR) zur Finanzierung von Investitionen in 3 neue Großcontainerschiffe zur Verfügung gestellt. Die Kreditzusage deckt die Anzahlungen unter dem Herstellervertrag bis zur Ablieferung der Containerschiffe, die voraussichtlich 2023 stattfinden wird. Im Rahmen der Finanzierung werden die Containerschiffe nach Abnahme von der Werft direkt an ein chinesisches Leasinghaus verkauft und anschließend über eine Laufzeit von bis zu 17 Jahren zurückgemietet. Es besteht die Verpflichtung, die Schiffe zum Laufzeitende zurückzuerwerben. Die Transaktionen entsprechen in ihrem wirtschaftlichen Gehalt einer Kreditfinanzierung mit Sicherungsübereignung der Schiffe.
- Im Dezember 2020 wurde Hapag-Lloyd eine Kreditzusage in Form einer Hypothekenfinanzierung über 417,0 Mio. USD (339,7 Mio. EUR) zur Finanzierung von Investitionen in 3 neue Großcontainerschiffe zur Verfügung gestellt. Die Kreditzusage kann mit Abnahme der Containerschiffe von der Werft in Anspruch genommen werden. Die Hypothekenfinanzierung hat eine Laufzeit von bis zu 12 Jahren und wird durch die koreanische Exportkreditversicherung K-Sure abgesichert.

Sonstiges

- Hapag-Lloyd hat im November 2020 150,0 Mio. EUR der ursprünglich in 2024 auslaufenden Euro-Anleihe aus eigener Liquidität vorzeitig zurückgeführt. Somit verbleiben 300,0 Mio. EUR der ursprünglich in 2024 auslaufenden Euro-Anleihe zum 31. Dezember 2020 ausstehend.

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.

Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass in 2021 sämtliche Covenants unverändert eingehalten werden.

Nettoverschuldung

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.136,2	6.397,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	681,3	511,6
Nettoverschuldung	**4.454,9**	**5.885,6**
Verschuldungsgrad (%)[1]	66,3	88,9
Frei verfügbare Kreditlinien	**476,5**	**521,3**
Eigenkapitalquote (%)	**44,3**	**40,9**

[1] Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 31. Dezember 2020 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 4.454,9 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2019 von 5.885,6 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 1.430,7 Mio. EUR (- 24,3 %) zurückgegangen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 44,3 % im Vergleich zum 31. Dezember 2019 mit 40,9 % um 3,4 %-Punkte gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Finanzverbindlichkeiten für Schiffsfinanzierungen zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 102,1 Mio. EUR und beträgt zum 31. Dezember 2020 6.722,7 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 1.157,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.032,8 Mio. EUR). Die Erhöhung des Zahlungsmittelbestandes erfolgte, um die Unsicherheit der Geschäftsentwicklung im Zusammenhang mit COVID-19 abzusichern. Erläuterungen zu Verfügungsbeschränkungen der liquiden Mittel enthält der Konzernanhang in Anmerkung (16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Kapitalflussrechnung und Investitionen

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
EBITDA	**2.700,4**	**1.985,8**
Working-Capital-Veränderungen	207,1	121,0
Übrige Effekte	–9,6	–78,6
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.897,9	2.028,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–477,6	–369,5
Free Cashflow	**2.420,3**	**1.658,7**
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–2.192,1	–1.817,6
Veränderung des Finanzmittelbestands	**228,2**	**–158,9**

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 2020 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.897,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.028,2 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr sowie durch eine im Vorjahresvergleich positive Entwicklung des Working Capital.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 insgesamt auf 477,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 369,5 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 534,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 426,1 Mio. EUR), insbesondere für Containerneubauten sowie Schiffsausrüstungen, die im Zusammenhang mit der Einhaltung der IMO-2020-Regularien stehen. In diesen Auszahlungen sind Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 48,9 Mio. EUR enthalten. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 31,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 41,6 Mio. EUR) im Wesentlichen aus dem erfolgten Verkauf von Containern und Dividendeneinzahlungen in Höhe von 35,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 30,2 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 2.192,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.817,6 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten für Schiffsfinanzierungen in Höhe von 1.638,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 644,5 Mio. EUR). Zusätzlich entstanden Mittelabflüsse aus Zinszahlungen in Höhe von 245,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 324,7 Mio. EUR) sowie Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 584,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 529,3 Mio. EUR). Weiterhin wurde ein Teil der bestehenden Unternehmensanleihe in Höhe von 157,3 Mio. EUR zurückgeführt. Die Ausschüttung der Dividende an Gesellschafter für das Geschäftsjahr 2019 führte zu einem zusätzlichen Mittelabfluss in Höhe von 193,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26,4 Mio. EUR). Die zur Sicherung der Liquidität im Rahmen des PSP-Programms im ersten Halbjahr 2020 aufgenommenen Mittel aus revolvierenden Kreditlinien in Höhe von 350,5 Mio. EUR wurden im dritten Quartal vollständig zurückgeführt.

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse zur Sicherung der Liquidität im Rahmen des PSP-Programms gegenüber. Aus der Finanzierung von Schiffen und Containern mittels Sale-and-Lease-Back-Transaktionen flossen Mittel in Höhe von 869,1 Mio. EUR zu.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Bestand am Anfang der Periode	**511,6**	**657,1**
Wechselkursbedingte Veränderungen	–58,5	13,4
Zahlungswirksame Veränderungen	228,2	–158,9
Bestand am Ende der Periode	**681,3**	**511,6**

Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2020 ein Zahlungsmittelzufluss von 228,2 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von –58,5 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. Dezember 2020 ein Finanzmittelbestand von 681,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 511,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 476,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 521,3 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (liquide Mittel und nicht genutzte Kreditlinien) von insgesamt 1.157,8 Mio. EUR ergab (31. Dezember 2019: 1.032,8 Mio. EUR).

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernabschluss enthalten.

Investitionen und außerbilanzielle Verpflichtungen

Im Geschäftsjahr 2020 wurden weitere Investitionen in Container sowie Investitionen in Ausrüstung auf eigenen und gemieteten Schiffen getätigt. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt „Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang in Anmerkung (11) Sachanlagen.

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

VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	12.633,0	13.811,8
davon Anlagevermögen	12.555,6	13.716,1
Kurzfristige Vermögenswerte	2.551,2	2.388,6
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	681,3	511,6
Bilanzsumme	**15.184,3**	**16.200,4**
Passiva		
Eigenkapital	6.722,7	6.620,6
Fremdkapital	8.461,6	9.579,8
davon langfristige Schulden	4.668,7	5.586,2
davon kurzfristige Schulden	3.792,9	3.993,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.136,2	6.397,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.170,4	5.156,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	965,7	1.241,2
Bilanzsumme	**15.184,3**	**16.200,4**
Nettoverschuldung	4.454,9	5.885,6
Eigenkapitalquote (%)	44,3	40,9

Zum 31. Dezember 2020 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 15.184,3 Mio. EUR und lag um 1.016,1 Mio. EUR unter dem Wert vom Jahresende 2019. Die Veränderung ergab sich unter anderem aus der Reduzierung des Anlagevermögens, der Rückführung von Finanzschulden sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des schwächeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. Dezember 2020 bei 1,23 (31. Dezember 2019: 1,12).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.160,4 Mio. EUR auf 12.555,6 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.716,1 Mio. EUR). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 1.286,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.174,4 Mio. EUR) und außerplanmäßigen Abschreibungen auf Schiffe in Höhe von 98,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). In den planmäßigen Abschreibungen waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 528,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 459,2 Mio. EUR) enthalten. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 1.139,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 269,3 Mio. EUR) führten ebenfalls zu einem Rückgang des Anlagevermögens. Gegenläufig wirkten sich erhöhend die neu eingegangenen Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte auf das Anlagevermögen in Höhe von 892,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 608,7 Mio. EUR) aus, insbesondere für im Rahmen des PSP-Programms verlängerte Charterverträge für Schiffe.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg um 169,7 Mio. EUR auf 681,3 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2019 (511,6 Mio. EUR). Wesentlicher Grund hierfür waren neben dem positiven operativen Cashflow die Einzahlungsüberschüsse aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in Höhe von 661,0 Mio. EUR zur Sicherung der Liquidität im Rahmen des PSP-Programms.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 102,1 Mio. EUR auf 6.722,7 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Konzernergebnis in Höhe von 935,4 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Ausschüttungen an Gesellschafter aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 193,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26,4 Mio. EUR) sowie die negative Veränderung der Währungsrücklage in Höhe von 602,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: positive Veränderung in Höhe von 120,8 Mio. EUR) aufgrund des schwächeren US-Dollars im Vergleich zum Euro aus. Zum 31. Dezember 2020 betrug die Eigenkapitalquote 44,3 % (31. Dezember 2019: 40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2019 um 1.118,2 Mio. EUR auf 8.461,6 Mio. EUR gesunken, was im Wesentlichen auf Tilgungsleistungen für Finanzschulden für Schiffe in Höhe von insgesamt 1.638,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 644,5 Mio. EUR) sowie die vorzeitige Teilrückführung einer Euro-Anleihe in Höhe von 150,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 450,0 Mio. EUR) zurückzuführen ist. Demgegenüber stand eine Erhöhung der Finanzschulden im Zusammenhang mit Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in Höhe von 869,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 372,8 Mio. EUR). Zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 847,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 591,4 Mio. EUR) standen Tilgungen in Höhe von 514,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 456,7 Mio. EUR) entgegen. Wechselkurseffekte bei den Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von –435,1 Mio. EUR trugen ebenfalls zu einer Verminderung des Fremdkapitals bei (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um 123,4 Mio. EUR). Die zur Sicherung der Liquidität im Rahmen des PSP-Programms unterjährig aufgenommenen Mittel aus revolvierenden Kreditlinien wurden im dritten Quartal 2020 vollständig zurückgeführt.

Zum 31. Dezember 2020 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 4.454,9 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5.885,6 Mio. EUR).

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

ZIELERREICHUNGSGRAD DER PROGNOSE

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2020 lag trotz eines leicht gefallenen Transportvolumens aufgrund leicht steigender Frachtraten, moderat gefallener Bunkerpreise und eines aktiven Kostenmanagements deutlich über den ursprünglichen Erwartungen des Vorstands. Die wesentlichen Gründe für diese Entwicklung sind in den vorherigen Kapiteln des Wirtschaftsberichts ausführlich beschrieben. Die am 8. Dezember 2020 aktualisierte und deutlich über den ursprünglichen Prognosen liegende Prognose wurde erreicht. Die nachfolgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über den Zielerreichungsgrad der Prognose im Geschäftsjahr 2020.

	Ist-Wert 2019	Prognose vom 20. März 2020	Prognose vom 15. Oktober 2020	Prognose vom 8. Dezember 2020	Ist-Wert 2020
Transportmenge	12,0 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht fallend	Leicht fallend	11,8 Mio. TEU
Durchschnittliche Frachtrate Hapag-Lloyd	1.072 USD/TEU	Leicht steigend	Leicht steigend	Leicht steigend	1.115 USD/TEU
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis	416 USD/t	Deutlich steigend	Moderat fallend	Moderat fallend	379 USD/t
EBITDA	2,0 Mrd. EUR	1,7–2,2 Mrd. EUR	2,4–2,6 Mrd. EUR	2,6–2,7 Mrd. EUR	2,7 Mrd. EUR
EBIT	0,8 Mrd. EUR	0,5–1,0 Mrd. EUR	1,1–1,3 Mrd. EUR	1,25–1,35 Mrd. EUR	1,3 Mrd. EUR

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

Das Geschäftsjahr 2020 war für Hapag-Lloyd in hohem Maße von der COVID-19-Pandemie und den daraus resultierenden Folgen für den operativen Geschäftsverlauf geprägt. Im Zuge der weltweiten Ausbreitung der Pandemie, der Maßnahmen zur Eindämmung und der daraus resultierenden Folgen für den internationalen Warenverkehr verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 insgesamt ein negatives Wachstum. Nachdem vor allem das zweite Quartal durch einen starken Rückgang der Weltwirtschaft und stark gesunkene Transportmengen gekennzeichnet war, entwickelte sich die Nachfrage ab dem dritten Quartal indes stärker, als dies angenommen werden konnte. Neben einer graduellen Erholung der Weltwirtschaft stieg das Transportvolumen insbesondere aufgrund eines coronabedingten Anstiegs der Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien und lag schließlich nur leicht unter dem des Vorjahres, jedoch spürbar unter dem zu Beginn des Jahres erwarteten Volumen. Die starke Nachfrage führte in der zweiten Jahreshälfte zu einem starken Anstieg der Spotraten für Exportgüter aus Asien und insbesondere aus China. Während zu Beginn der Pandemie und aufgrund des rückläufigen Transportvolumens die Optimierung des Flotteneinsatzes und die Sicherung der reibungslosen Lieferketten unserer Kunden im Mittelpunkt der operativen Bemühungen standen, lag die Fokussierung zum Ende des Jahres aufgrund der starken Nachfrage und bestehender Nachholeffekte vor allem auf der Allokation unserer Schiffs- und Containerbestände.

Sowohl das EBITDA als auch das EBIT lagen zum Jahresende innerhalb der zuletzt im Dezember angepassten prognostizierten Bandbreiten und sowohl deutlich über der Prognose zu Beginn des Jahres als auch deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. Das deutlich bessere operative Ergebnis 2020 lässt sich vor allem auf die positive Entwicklung der Frachtraten zum Ende des Jahres 2020, den moderat unter dem Vorjahr liegenden durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis sowie die erfolgreiche Umsetzung des PSP-Programms zur aktiven Kostensenkung zur Mitte des Jahres 2020 zurückführen. Die Frachtratensteigerung zum Ende des Jahres ist vor allem auf eine coronabedingt starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien zurückzuführen, was einen deutlichen Anstieg der Spotraten insbesondere in den Fahrtgebieten Transpazifik und Fernost zur Folge hatte. In den ersten Wochen des Jahres 2021 hält die gute Nachfragesituation in diesen Fahrtgebieten gepaart mit dem gestiegenen Frachtratenniveau an. Die Umsetzung des PSP-Programms mit Kosteneinsparungen von rd. 500 Mio. USD sowie ein niedrigerer durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis haben darüber hinaus in 2020 dazu geführt, dass die Transportaufwendungen leicht gesenkt werden konnten.

Während die Entwicklung der Frachtraten im Jahr 2020 letztlich den Erwartungen zum Anfang des Jahres entsprach, wurde aufgrund der IMO-2020-Anforderungen noch zu Beginn des Jahres mit einem deutlichen Anstieg der durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreise gerechnet.

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 für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) aufgrund gestiegener Infektionszahlen zum Jahresanfang 2021 und der damit verbundenen restriktiveren Eindämmungsmaßnahmen in vielen Ländern der Welt zunächst wieder eintrüben, ehe es im weiteren Jahresverlauf zu einer spürbaren Erholung kommen sollte. Diese Einschätzung basiert insbesondere auf der Annahme, dass wirksame COVID-19-Impfstoffe im Sommer einer breiten Öffentlichkeit in den Industrienationen und einigen Schwellenländern zugänglich gemacht werden und spätestens ab der zweiten Jahreshälfte 2021 Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie stückweise zurückgeführt werden können. Neben der weiterhin lockeren Geldpolitik vieler Zentralbanken, dürften zusätzliche fiskalpolitische Maßnahmen in den großen Volkswirtschaften wie der EU, den USA und Japan die Weltwirtschaft stützen. Entsprechend erwartet der IWF nach dem pandemiebedingten Einbruch der Weltwirtschaft im abgelaufenen Jahr um 3,5 %, in seiner Basisprognose für das laufende Jahr 2021 ein Wachstum von 5,5 % (IWF, Januar 2021). Das Welthandelsvolumen dürfte dabei um 8,1 % zulegen, nach einem Rückgang von 9,6 % in 2020. Der IWF weist zugleich darauf hin, dass die Prognosen mit einer außergewöhnlich hohen Unsicherheit behaftet sind.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2022e	2021e	2020	2019	2018
Wachstum Weltwirtschaft	4,2	5,5	–3,5	2,8	3,5
Industrienationen	3,1	4,3	–4,9	1,6	2,2
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,0	6,3	–2,4	3,6	4,5
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	6,3	8,1	–9,6	1,0	3,9

Quelle: IWF (Januar 2021)

Branchenspezifischer Ausblick

Nach dem erstmaligen Rückgang des weltweiten Containertransportvolumens seit dem Ausbruch der Finanzkrise 2009, geht der Branchendienst Seabury für 2021 wieder von einem leichten Anstieg der Transportmenge von 4,8 % auf 154,8 Mio. TEU aus. Das Transportvolumen läge damit wieder über dem Niveau des Jahres 2019.

Entwicklung der Containertransportmenge

	2022e	2021e	2020	2019	2018
Mio. TEU	160,7	154,8	147,8	152,5	150,0
Wachstumsrate (%)	3,8	4,8	–3,1	1,7	4,1

Quellen: Seabury (November 2020)

Die Nachfrageerholung wird nach Ansicht von Seabury durch die wieder wachsende Weltwirtschaft getrieben sein und sich auf allen großen Fahrtgebieten bemerkbar machen.

Auf der Angebotsseite dürfte das Wachstum etwas schwächer ausfallen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,4 Mio. TEU (MDS Transmodal, Januar 2021) liegt mit rd. 10 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23,7 Mio. TEU per Dezember 2020) auch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 14 %). Dieser niedrige Auftragsbestand dürfte sich nach Ansicht des Branchendienstes Drewry in einem niedrigen Nettokapazitätszuwachs in den nächsten Jahren niederschlagen. Für 2021 erwartet Drewry einen Nettokapazitätszuwachs von 4,5 % oder 1,1 Mio. TEU auf 24,6 Mio. TEU. Im Folgejahr wird ein Zuwachs von 1,8 % prognostiziert.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2022e	2021e	2020	2019	2018
Kapazität Jahresanfang	24,6	23,6	23,0	22,1	20,9
Geplante Auslieferungen	0,8	1,5	1,1	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2
Nettokapazitätszuwachs	**0,4**	**1,1**	**0,6**	**0,9**	**1,2**
Nettokapazitätszuwachs (%)	1,8	4,5	2,6	4,0	5,6

Quelle: Drewry Container Forecaster (Q4 2020, Dezember 2020)

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete aufgrund einer außerordentlich guten Nachfragesituation, die zu einem deutlich gestiegenen Frachtratenniveau geführt hat, einen sehr positiven Jahresauftakt 2021.

Aufbauend auf dem bisherigen Geschäftsverlauf und der Erwartung einer Normalisierung der derzeitigen Ausnahmesituation im weiteren Jahresverlauf, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2021, dass die operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT jeweils deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden, wobei ein Großteil der Ergebniserwirtschaftung, anders als in Vorjahren, bereits im ersten bzw. in den ersten beiden Quartalen zu erwarten ist. Diese Einschätzung basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht und die durchschnittliche Frachtrate deutlich gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden können. Gleichzeitig wird von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises ausgegangen, welcher sich dämpfend auf die Ergebnisentwicklung auswirken sollte. Unsere Ergebnisperspektive basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,21 USD / EUR.

Angesichts einer derzeit überdurchschnittlich hohen Volatilität der Frachtraten, operativen Herausforderungen unter anderem aufgrund bestehender infrastruktureller Engpässe sowie dem unvorhersehbaren weiteren Verlauf der COVID-19-Pandemie und ihrer ökonomischen Auswirkungen, ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Entsprechend ist ein detaillierterer Ergebnisausblick zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht darstellbar.

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 2021.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2021

	Ist 2020	Prognose 2021
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Jan. 2021)	–3,5 %	5,5 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Jan. 2021)	–9,6 %	8,1 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (Seabury, Nov. 2020)	–3,1 %	4,8 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	379 USD/t	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	1.115 USD/TEU	Deutlich steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	2,7 Mrd. EUR	Deutlich steigend
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	1,3 Mrd. EUR	Deutlich steigend

Die Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht ausführlich dargestellt. Die maßgeblichen Risiken für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns sind insbesondere eine Verlangsamung des Wachstums von Weltwirtschaft und Welthandelsvolumen, auch bedingt durch internationale Krisen und geopolitische Auseinandersetzungen, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg der Bunkerpreise und Charterraten über die erwartete Entwicklung hinaus, ein deutlicher und nachhaltiger Anstieg des Euros gegenüber dem US-Dollar sowie ein nachhaltiger Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate.

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 2021 ausüben, wodurch sich auch negative Auswirkungen auf die Liquidität und auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

CHANCEN

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

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

RISIKOMANAGEMENT

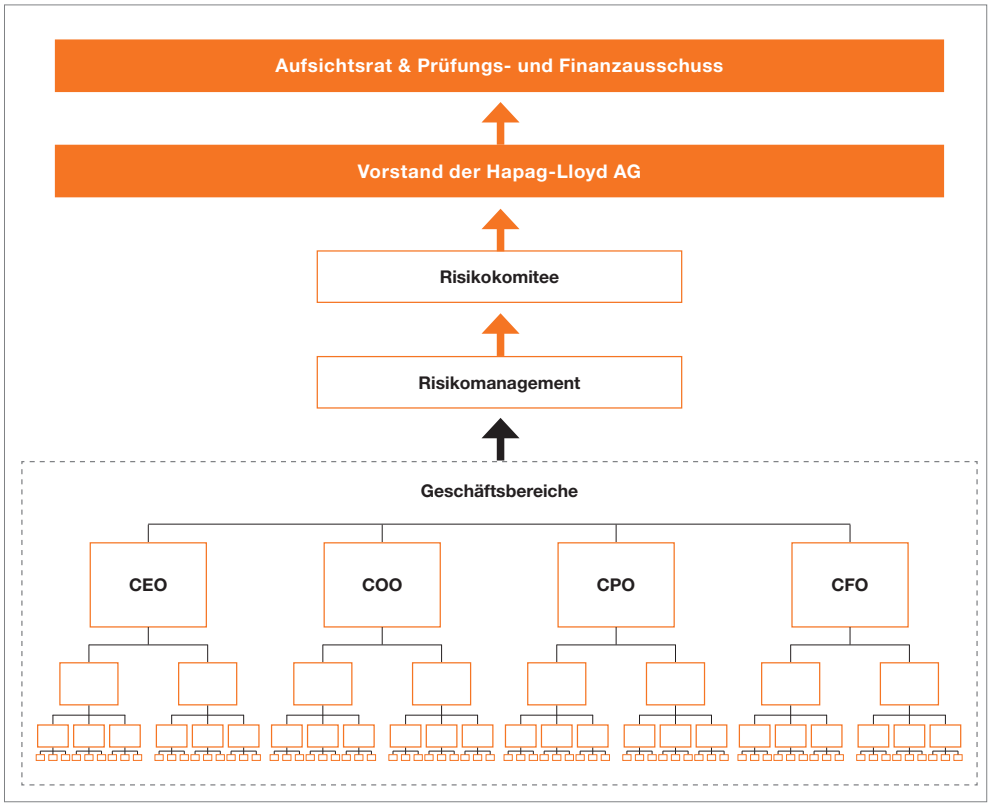
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit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

Die Funktionstrennung und das damit verbundene Rollenkonzept sind in Anlehnung an das Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors konzipiert. Dieser und weitere Grundsätze, Rollen und Zuständigkeiten, Prozesse sowie Schwellenwerte des Risikomanagements sind in einer Konzernrichtlinie definiert, die für den gesamten Konzern gültig ist. Im Kontext der dezentralen Organisation des Risikomanagements sind konzernweit Risikomanager 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 dezentralen Rollen erfolgt anhand von mindestens einem Szenario. Optional können weitere Szenarien zur Vervollständigung der Risikoquantifizierung ergänzt werden. Die quantitative Beschreibung der Szenarien beinhaltet die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der potenziellen finanziellen Auswirkungen. Ausgehend von der initialen Bruttobetrachtung wird die Nettobetrachtung unter Berücksichtigung der bereits implementierten Bewältigungsmaßnahmen, die auf die Risiken wirken, abgeleitet. Auf dieser Basis werden die Risiken in standardisierte Größenklassen unterteilt und anhand dieser intern in Risikoklassen eingeteilt und überwacht. Risikoberichte werden üblicherweise quartalsweise an das Risikomanagementsystem im zentralen Fachbereich Accounting übermittelt. Eine außerplanmäßige Berichterstattung an das Risikomanagementsystem ist erforderlich, sofern Risiken neu identifiziert oder neu bewertet werden und dabei festgelegte Meldegrenzen übertroffen werden oder außerordentliche Sachverhalte auftreten, die ein potenziell kritisches Schadenausmaß erreichen könnten (Ad-hoc-Meldungen).

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

Risikomanagementsystem von Hapag-Lloyd



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

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

Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS / RMS gemäß § 315 Abs. 4 HGB

Konzeption und Zielsetzung

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

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

Organisation und wesentliche Prozesse in der Rechnungslegung sowie der Konsolidierung

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

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung und 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 Experten und Gutachter, 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 insbesondere 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 grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich sollen die systemseitig eingerichteten Berechtigungskonzepte sicherstellen, dass der Zugriff auf die Buchungssysteme nur befugten Mitarbeitern 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 direkt an den Vorstandsvorsitzenden 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. In 2016 erfolgte ein externes Quality Assessment der Konzernrevision hinsichtlich der Einhaltung der berufsständischen Regularien des Deutschen Instituts für Interne Revision (DIIR).

IKS-Nachweisprozess

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

RISIKEN UND CHANCEN

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

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

Die Entwicklung der Konjunktur der Weltwirtschaft und damit mittelbar auch der zu erwartenden Containertransportmengen unterliegt auch für 2021 hoher Unsicherheit. Die detaillierten Erwartungen sind im Kapitel „Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen“ sowie im „Prognosebericht“ dargestellt.

Die Dynamik des globalen Wirtschaftswachstums und die sich daraus ergebende Zunahme des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und damit für die Entwicklung des Ladungsaufkommens der Containerreedereien von großer Bedeutung. Ausnahmeereignisse können die Wachstumserwartungen negativ beeinflussen. Auch zu Jahresbeginn 2021 halten global deutlich negative Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft durch die COVID-19-Pandemie weiter an. Weltweit wiederholt auftretende Infektionsausbrüche trüben weiterhin die konjunkturelle Erholung trotz des verhalten positiven Ausblicks aufgrund der Erfolge in der Impfstoffforschung und der fortschreitenden Impfanstrengungen. Die dadurch bedingten Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der COVID-19-Pandemie sind für den restlichen Jahresverlauf nicht abschließend einschätzbar.

Nach Einschätzungen des Branchendienstes Seabury sollte das weltweite Containertransportvolumen in 2021 um 4,8 % ansteigen und damit über dem Vorpandemieniveau liegen. Sollten die konjunkturelle Erholung und damit auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen im laufenden Jahr stärker als derzeit prognostiziert ausfallen, ergäbe sich hieraus die Chance auf ein zusätzliches Mengenwachstum.

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

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

Die zunehmende Industrialisierung der aufstrebenden Wirtschaftsregionen in Lateinamerika, Asien und Afrika sowie der steigende Konsumbedarf in den dortigen Ländern dürften zu einem stärkeren Warenaustausch dieser Länder untereinander wie auch mit den Industrienationen führen. Dies könnte in 2021 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 Transportmenge in der Containerschifffahrt traditionell starken saisonalen Schwankungen. Die Frachtratenentwicklung wird stark von den in einem Fahrtgebiet verfügbaren und nachgefragten Transportkapazitäten bestimmt. Für die Abdeckung aller wichtigen Fahrtgebiete und das Angebot eines globalen Servicenetzwerkes ist die Mitgliedschaft in einer Allianz für Hapag-Lloyd wichtig. Die Mitgliedschaft in der THE Alliance versetzt Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassenderes 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.

Angesichts einer mittelfristig weiter absehbaren Erhöhung der Transportkapazitäten im Markt unter anderem durch neu beauftragte Schiffsneubauten, kann ein intensiverer Wettbewerb zwischen den Reedereien auch in 2021, wie bereits in den vergangenen Jahren, zu einem verschärften Preiswettbewerb in einzelnen Fahrtgebieten führen. Staatliche Wettbewerbsförderungen mittels vergünstigter Schiffsfinanzierung für die Kunden der heimischen Werften sowie der stark vorangetriebene und staatlich gestützte Ausbau von Schiffsfinanzierungsaktivitäten können dazu führen, dass zu viele Schiffe bestellt werden und das Kapazitätsangebot dadurch schneller wächst als die Nachfrage – mit negativen Auswirkungen auf die Frachtraten. Zudem unterliegen die konjunkturelle Entwicklung und somit mittelbar auch die Nachfragesituation einem hohen Maß an Unsicherheit durch die möglichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Sollten die Frachtraten und Transportmengen nicht den erwarteten Ergebnisbeitrag leisten, könnte dies einen negativen Einfluss auf die Ergebnissituation 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 Containerschifffahrtsbranche. Im Geschäftsjahr 2020 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 11,0 % der Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns.

Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen unterliegt und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Zu Jahresbeginn 2020 hielt sich zunächst das hohe Preisniveau vom Jahresende 2019. Mit Fortschreiten der pandemischen Lage und dem weltweiten Nachfrageeinbruch setzte jedoch zum Ende des ersten Quartals ein Preisverfall ein, der sich erst zur Jahresmitte auf einem niedrigen Niveau stabilisierte. Zum Jahresbeginn 2021 setzt sich der Anstieg der Bunkerpreise vom Jahresende 2020 weiter fort. Sollte dieser Trend weiter anhalten, dürfte dies die Treibstoffkosten deutlicher als in der Prognose angenommen ansteigen lassen. Sinkende Bunkerpreise würden einen gegenläufigen Effekt haben.

2019 ersetzte Hapag-Lloyd die Bunkerzuschläge, die bis dahin Bestandteil der durchschnittlichen Frachtrate waren, durch den sog. Marine-Fuel-Recovery-(MFR-)Mechanismus. Die höheren Treibstoffpreise für schwefelarmen Treibstoff (LSFO 0,5 % und 0,1 % Schwefel) werden automatisch im MFR berücksichtigt, sobald die Schiffe von Hapag-Lloyd schwefelarmen Treibstoff nutzen. Der MFR-Mechanismus berücksichtigt, neben unterschiedlichen Parametern, auch Preisschwankungen durch eine optimierte Abdeckung von Aufwärts- und Abwärtsbewegungen der Marktpreise für Treibstoff. Zur Begrenzung der Auswirkung steigender Bunkerverbrauchspreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Teil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate mit dem MFR-Mechanismus zu kompensieren. 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.

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Strategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu dem Umfang und der Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag wird auf Anmerkung (26) Finanzinstrumente des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen. Per Ende Dezember 2020 waren insgesamt rd. 5 % der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2021 gesichert.

Schwankung von Charterraten

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 Charterraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung nach Schiffskapazitäten – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe.

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

Es ist nicht auszuschließen, dass die Charterraten in Zukunft deutlich anziehen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Die Auswirkung dieses Risikos auf die Ertragslage wird als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingestuft. Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten 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 durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten

In den letzten Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Mit dem weiteren Ausbau der Kapazitäten 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 kann in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe sowie zu höheren Lagerkosten führen und damit zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis. Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der weiteren Entwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte

zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Kostenvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken, was sich positiv auf die Ertragslage auswirken könnte.

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 würde die Einhaltung der Fahrpläne erschweren und könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage von Hapag-Lloyd führen.

Informationstechnologie und -sicherheit

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

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

Risiken beim Betrieb von Schiffen

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

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

Risiken aus dem Verlust des US-Flag-Geschäfts

Als eine von 3 internationalen Containerreedereien erbringt Hapag-Lloyd Containertransportdienstleistungen für staatliche Organisationen der USA (US-Flag-Geschäft). Sollte Hapag-Lloyd die hierfür notwendigen Voraussetzungen nicht mehr erfüllen, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben. Das US-Flag-Geschäft wird über die Gesellschaft Hapag-Lloyd USA LLC betrieben.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

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

Wechselkursschwankungen in Bezug auf den US-Dollar

In der internationalen Containerschifffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charterraten 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. Die Auswirkungen werden als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel 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 sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Zudem werden typischerweise in Schiffskrediten Beleihungsgrenzen (sog. Loan-to-Value-Quoten) vereinbart, die fortlaufend (i. d. R. halbjährlich) durch die Kreditgeber überprüft werden. Eine Unterschreitung dieser Loan-to-Value-Quoten hat i. d. R. zur Folge, dass adäquate Ersatzsicherheit beschafft werden muss oder eine entsprechende Sondertilgung unter dem Kredit zu erfolgen hat. Sollte dies nicht möglich sein, könnte sich die Unterschreitung der Quoten negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken. Zum Bilanzstichtag besteht auf Basis aktueller Gebrauchtmarktpreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinanzierungen des Unternehmens. Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital und die Liquidität auf Ebene des Hapag-Lloyd Konzerns sowie bestimmte Loan-to-Value-Quoten für Finanzierungen von Schiffsinvestitionen. Die Einhaltung der betreffenden Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen wird regelmäßig überwacht. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Klauseln könnte sich negativ auf den Liquiditätsrahmen und die Finanzlage von Hapag-Lloyd auswirken.

Diese Liquiditätsreserve betrug zum 31. Dezember 2020 1.157,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.032,8 Mio. EUR). Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem.

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

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

Per 31. Dezember 2020 belaufen sich die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte auf 1.466,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.600,7 Mio. EUR). Die Summe der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 weitere 1.459,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1.716,9 Mio. EUR). Insgesamt entspricht dies zusammen 19,3 % der Konzernbilanzsumme (Vorjahr: 20,5 %). 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 2020 ergab keinen Wertminderungsbedarf. Deshalb wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte zum Zeitpunkt der Berichterstellung als gering eingeschätzt.

Risiken aus Beteiligungen

Hapag-Lloyd besitzt eine 25,1 %ige Beteiligung an der Containerterminal Altenwerder GmbH (CTA). Die CTA betreibt das Containerterminal Altenwerder im Hamburger Hafen. Die Ertragslage und damit auch die Ausschüttung von Dividenden sowie der Beteiligungswert der CTA sind abhängig vom Containerumschlag des Terminals. Dieser ist auch abhängig von der weiteren Realisierung der Vertiefung und Verbreiterung der Elbfahrrinne. Ein Rückgang des Containerumschlags hätte negative Auswirkungen auf die Ertragslage der CTA und somit mittelbar auch auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd und könnte den Beteiligungsbuchwert der CTA negativ beeinflussen.

Kreditausfallrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein einheitliches und zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken, die Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes monatliches 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 die Anmerkung (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen des Anhangs zum Konzernabschluss verwiesen.

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

Zinssatzschwankungen

Zinssatzschwankungen, die durch die Aufnahme von Finanzmitteln entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert. Gegebenenfalls können weitere Zinssicherungsgeschäfte getätigt werden. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als niedrig und der negative Einfluss auf die Finanzlage als tragbar eingeschätzt.

Rechtliche Risiken und Chancen

Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen

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

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

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

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

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

Verschärfung von Klima- und Umweltschutzbestimmungen
Die International Maritime Organization (IMO) und supranationale Institutionen werden sich auch künftig für eine Verschärfung der bestehenden Regulierung sowie die Entwicklung weiterer Maßnahmen für einen stärkeren Beitrag der maritimen Industrie zu Klimaschutzmaßnahmen einsetzen. Mögliche weitergehende Anforderungen, die sich speziell auf die Reduzierung von Treibhausgasen fokussieren, könnten langfristig höhere Kosten verursachen und sich somit negativ auf die Zielerreichung der Strategy 2023 auswirken.

Risiken in Verbindung mit Rechtsstreitigkeiten sowie Steuer- und Zollbestimmungen
Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten, ehemaligen Agenten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall höhere Aufwendungen mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage zur Folge haben, sofern nicht versichert, und das Ansehen des Unternehmens schädigen.

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 7,6 Mio. EUR (Vorjahr: 9,1 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in der Gesamtbetrachtung als niedrig eingestuft wird.

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

Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus Steuerrisiken in Höhe von 45,7 Mio. EUR (Vorjahr: 48,5 Mio. EUR), deren Eintrittswahrscheinlichkeit in der Gesamtbetrachtung als mittel eingestuft wird.

ZUSAMMENFASSENDER ÜBERBLICK ÜBER UNTERNEHMENSRISIKEN UND -CHANCEN

Die bedeutsamsten Risiken resultieren aus Sicht des Vorstands von Hapag-Lloyd aus einem möglichen geringeren Transportmengenwachstum, einer merklich negativen Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate, einem möglichen deutlichen Anstieg der Charterraten sowie des Bunkerverbrauchspreises und einer Cyber-Attacke auf die Informationstechnologie und -sicherheit.

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

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

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

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

Die Nettoeintrittswahrscheinlichkeiten der Risiken und Chancen bezogen auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts zugrunde gelegten Planungsannahmen für das Geschäftsjahr 2021 sind wie folgt klassifiziert	Einstufung Eintrittswahrscheinlichkeit	Größenklassen Eintrittswahrscheinlichkeit
	Gering	< 10 %
	Niedrig	≥ 10 % ≤ 25 %
	Mittel	> 25 % ≤ 50 %
	Hoch	> 50 %

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

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

Wesentliche Risiken und Chancen

	Risiken			Chancen		
Risiken und Chancen	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2021 im Vergleich zum Vorjahr	Mögliche Auswirkungen	Eintrittswahrscheinlichkeit	Eintrittswahrscheinlichkeit 2021 im Vergleich zum Vorjahr
Schwankung der Transportmengen	Kritisch	Mittel	Gleich	Hoch	Niedrig	Gleich
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Kritisch	Niedrig	Geringer	Hoch	Mittel	Gleich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Wesentlich	Mittel	Gleich	Mittel	Niedrig	Geringer
Schwankung der Charterraten	Tragbar	Mittel	Höher	Niedrig	Mittel	Höher
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Tragbar	Mittel	Höher	–	–	–

GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKEN UND CHANCEN

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation von Hapag-Lloyd ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken und Chancen. Auch nach dem Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2020, 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 2021 ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden gesamtwirtschaftlichen Unwägbarkeiten und der geopolitischen Unsicherheiten in 2021 fällt die Einschätzung des Gesamtrisikos gleichbleibend wie in 2020 aus.

Das Hauptrisiko von Hapag-Lloyd für 2021 besteht weiterhin in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld und volatilen Brennstoffpreisen, was zu einem wiederkehrenden Druck auf die Frachtraten 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 einem hohen Maß an Unsicherheit durch die weiterhin nicht abschließend abschätzbaren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf eine nachhaltige Erholung der Wirtschaftsentwicklung und somit auch auf die Entwicklung des Containertransportvolumens.

ERLÄUTERUNGEN ZUM EINZELABSCHLUSS DER HAPAG-LLOYD AG (HGB)

ALLGEMEINE GRUNDLAGEN / VORBEMERKUNGEN

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

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

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

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

Die Hapag-Lloyd AG hat unter anderem die folgenden wesentlichen in den Bereichen Vertrieb 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 2020 bestand die Flotte der Hapag-Lloyd AG aus 228 Containerschiffen, davon 71 im Eigentum inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende (Vorjahr: 231 Schiffe, davon 71 eigene). Die Mitarbeiterzahl der Hapag-Lloyd AG betrug zum Abschlussstichtag 3.672 Mitarbeiter (Vorjahr: 3.486 Mitarbeiter).

WIRTSCHAFTSBERICHT

Bericht der Hapag-Lloyd AG in 2020 gemessen an der Prognose

Im zusammengefassten Lagebericht 2019 des Hapag-Lloyd Konzerns wurde für die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2020 ein Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit vor Effekten aus der Fremdwährungsbewertung auf Vorjahresniveau prognostiziert. Mit einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von 1.198,1 Mio. EUR in 2020 fiel das Ergebnis signifikant höher aus als im Vorjahr (Vorjahreszeitraum: 340,8 Mio. EUR) und lag somit deutlich über den ursprünglichen Erwartungen des Vorstands. Die Ergebnisverbesserung ist bei einem leicht unter Vorjahresniveau liegenden Transportvolumen insbesondere auf leicht steigende Frachtraten, moderat gefallene Bunkerverbrauchspreise und ein aktives Kostenmanagement 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.

Ertragslage

Trotz der wirtschaftlichen Turbulenzen aufgrund der COVID-19-Pandemie erreichte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2020 eine leicht unter Vorjahresniveau liegende Transportmenge sowie eine leichte Steigerung der Frachtrate. Das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms sowie moderat gesunkene Bunkerverbrauchspreise führten zu positiven Effekten auf das Ergebnis der Hapag-Lloyd AG. Gleichzeitig ergaben sich ebenfalls positive Ergebniseffekte aus der schwächeren Notierung des USD / EUR-Kurses mit 1,23 zum Stichtag 31. Dezember 2020 (Vorjahr: 1,12 USD / EUR). Der durchschnittliche USD / EUR-Kurs lag mit 1,14 USD / EUR um 2 Cent über dem USD / EUR-Kurs des entsprechenden Vorjahreszeitraums (1,12 USD / EUR). Diese Entwicklungen ließen das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im Saldo um 857,3 Mio. EUR auf 1.198,1 Mio. EUR steigen. Insgesamt erzielte die Hapag-Lloyd AG im Geschäftsjahr 2020 einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.008,6 Mio. EUR (Vorjahr: 222,9 Mio. EUR).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Umsatzerlöse	12.588,8	12.525,8
Erhöhung/Verminderung der aktivierten Aufwendungen für noch nicht beendete Schiffsreisen	55,9	–44,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	8,9	6,0
Sonstige betriebliche Erträge	1.328,3	628,5
Transportaufwendungen	–10.156,0	–10.565,4
Personalaufwendungen	–298,1	–286,5
Abschreibungen	–476,3	–451,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1.853,5	–1.471,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1.198,1**	**340,8**
Finanzergebnis	–129,1	–77,6
davon Zinsergebnis	–136,8	–170,6
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–8,4	–7,4
Ergebnis nach Steuern	**1.060,6**	**255,8**
Sonstige Steuern	–52,0	–32,9
Jahresüberschuss	**1.008,6**	**222,9**
Gewinnvortrag	238,4	208,8
Bilanzgewinn	**1.247,0**	**431,7**
EBIT	**1.150,6**	**397,1**
EBIT-Marge (%)	**9,1**	**3,2**
EBITDA	**1.626,9**	**848,9**
EBITDA-Marge (%)	**12,9**	**6,8**

Die Umsatzerlöse sind im Geschäftsjahr 2020 um rd. 1 % auf 12.588,8 Mio. EUR (Vorjahr: 12.525,8 Mio. EUR) gestiegen. Ursächlich hierfür war eine nur leicht unter Vorjahresniveau liegende Transportmenge sowie ein leichter Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate. Die Hapag-Lloyd AG transportierte im aktuellen Geschäftsjahr insgesamt 11.729 TTEU (Vorjahr: 11.913 TTEU), was einer Reduzierung um 184 TTEU oder 1,5 % entspricht. Die durchschnittliche Frachtrate für das Geschäftsjahr 2020 betrug 1.111 USD/TEU (Vorjahr: 1.067 USD/TEU) und ist damit um 44 USD/TEU oder 4,1 % gestiegen. Zusätzlich verzeichnete die Hapag-Lloyd AG einen Rückgang der Erträge aus Containerinlandstransporten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im aktuellen Berichtsjahr von 628,5 Mio. EUR auf 1.328,3 Mio. EUR. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die im Vergleich zur Vorjahresperiode gestiegenen Wechselkursgewinne in Höhe von 1.199,4 Mio. EUR (Vorjahr: 495,2 Mio. EUR), die vor allem aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsposten infolge der USD/EUR-Kursentwicklung resultierten. Außerdem fielen die Erträge aus Derivaten um 39,4 Mio. EUR höher aus.

Im Geschäftsjahr 2020 verringerten sich die Transportaufwendungen um 409,4 Mio. EUR auf 10.156,0 Mio. EUR (Vorjahr: 10.565,4 Mio. EUR), was einem prozentualen Rückgang von 3,9 % entspricht. Innerhalb der Transportaufwendungen haben sich die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe insbesondere infolge des gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises um 173,1 Mio. EUR auf 1.406,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1.579,8 Mio. EUR) verringert. Der Rückgang der Aufwendungen für bezogene Leistungen um 236,3 Mio. EUR auf 8.749,3 Mio. EUR resultierte insbesondere aus einem aktiven Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms.

Die Personalaufwendungen lagen mit 298,1 Mio. EUR (Vorjahr: 286,5 Mio. EUR) um 4,0 % über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode, was im Wesentlichen auf eine Erhöhung der Mitarbeiterzahlen der Hapag-Lloyd AG und den damit verbundenen Anstieg der Löhne und Gehälter zurückzuführen ist. Zum 31. Dezember 2020 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 3.672 Mitarbeiter (inklusive Auszubildenden) beschäftigt (Vorjahr: 3.486 Mitarbeiter). Die Personalaufwandsquote gemessen an den Umsatzerlösen hat sich mit 2,4 % gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 mit 2,3 % leicht erhöht.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Abschreibungen in Höhe von insgesamt 476,3 Mio. EUR (Vorjahr: 451,8 Mio. EUR) erfasst. Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus höheren planmäßigen Abschreibungen durch im Laufe des Geschäftsjahres getätigte Investitionen in Container sowie in Abgasreinigungsanlagen.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 381,8 Mio. EUR auf 1.853,5 Mio. EUR resultierte insbesondere aus deutlich gestiegenen Wechselkursverlusten, inklusive Bankgebühren, in Höhe von 998,0 Mio. EUR (Vorjahr: 628,8 Mio. EUR). Diese ergaben sich zu einem großen Teil aus der stichtagsbezogenen Bewertung von Fremdwährungsforderungen gegen verbundene Unternehmen und Bankbeständen sowie aus geringeren Kurseffekten von Devisentermingeschäften. Im Saldo führten die wechselkursbedingten sonstigen betrieblichen Erträge und sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu einer Ergebnisverbesserung von 201,4 Mio. EUR (Vorjahr: Ergebnisbelastung 133,6 Mio. EUR).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 1.198,1 Mio. EUR (Vorjahr: 340,8 Mio. EUR). Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (EBIT) umfasst zusätzlich Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, Erträge aus Beteiligungen, Abschreibungen auf Finanzanlagen, Aufwendungen aus Verlustübernahmen sowie sonstige Steuern und betrug zum Bilanzstichtag 1.150,6 Mio. EUR (Vorjahr: 397,1 Mio. EUR). Im Vergleich zum EBIT des Konzerns in Höhe von 1.315,2 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. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), definiert als EBIT zuzüglich planmäßiger Abschreibungen, lag mit 1.626,9 Mio. EUR (Vorjahr: 848,9 Mio. EUR) deutlich unter dem Niveau des Konzerns mit 2.700,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.985,8 Mio. EUR). Neben den oben genannten Ursachen verstärkt seit dem Geschäftsjahr 2019 die Abbildung der Leasingverhältnisse nach IFRS 16 diesen Unterschied zwischen Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG und Konzernabschluss, da im Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG die Leasingaufwendungen weiterhin vollständig in den Transportaufwendungen enthalten sind.

Das Finanzergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2020 um 51,5 Mio. EUR auf –129,1 Mio. EUR verschlechtert (Vorjahr: –77,6 Mio. EUR). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 80,2 Mio. EUR (Vorjahr: 4,5 Mio. EUR). Diese betrafen im aktuellen Geschäftsjahr eine ausländische Tochtergesellschaft, deren positive Ertragsaussichten aufgrund von entfallenen Marktbeschränkungen in Lateinamerika dauerhaft gesunken sind. Gegenläufig reduzierten sich die Zinsaufwendungen für Anleihen, Bankdarlehen sowie Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 40,2 Mio. EUR. Aus der vorzeitigen Teilablösung einer Euro-Anleihe resultierten Einmaleffekte für Ablösegebühren, den Abgang des damit verbundenen Derivats sowie Agio-Beträge, die mit insgesamt 4,6 Mio. EUR in den Zinsaufwendungen sowie in Höhe von 0,4 Mio. EUR in den Zinserträgen erfasst wurden (Vorjahr: 21,8 Mio. EUR in den Zinsaufwendungen sowie 6,5 Mio. EUR in den Zinserträgen).

Im Geschäftsjahr 2020 ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 1.008,6 Mio. EUR (Vorjahr: 222,9 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung eines nach Ausschüttung von 193,3 Mio. EUR verbleibenden Gewinnvortrages in Höhe von 238,4 Mio. EUR weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 1.247,0 Mio. EUR (Vorjahr: 431,7 Mio. EUR) aus.

Finanz- und Vermögenslage

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva		
Anlagevermögen	8.006,9	8.152,5
davon Sachanlagen	5.233,6	5.232,5
Umlaufvermögen	2.328,6	1.971,0
davon Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	554,2	347,4
Rechnungsabgrenzungsposten	12,3	13,1
Bilanzsumme	**10.347,8**	**10.136,6**
Passiva		
Eigenkapital	3.920,7	3.105,4
Rückstellungen	1.052,8	974,4
Finanzverbindlichkeiten	957,0	1.665,6
davon kurzfristig	125,1	347,3
Übrige Verbindlichkeiten	4.414,7	4.388,5
davon kurzfristig	2.642,9	2.321,1
Rechnungsabgrenzungsposten	2,5	2,7
Bilanzsumme	**10.347,8**	**10.136,6**
Nettofinanzposition (liquide Mittel – Finanzverbindlichkeiten)	–402,8	–1.318,2
Eigenkapitalquote (%)	37,9	30,6

Zum 31. Dezember 2020 wird die Bilanzierung von Geschäftsvorfällen, welche die Tochtergesellschaften in ihrer Eigenschaft als Agent im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG mit Dritten tätigen, angepasst. Bislang wurden die Erträge und Aufwendungen aus diesen Geschäften in der Gewinn- und Verlustrechnung der Hapag-Lloyd AG erfasst und die korrespondierenden Forderungen bzw. Verbindlichkeiten saldiert unter den Posten Forderungen oder Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen in der Bilanz ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2020 werden die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen auf noch nicht beendete Reisen aus diesen Geschäftsvorfällen einheitlich als solche in der Bilanz der Hapag-Lloyd AG ausgewiesen. Hierdurch ergibt sich eine Ausweisänderung und eine Bilanzverlängerung. Die Gewinn- und Verlustrechnung wird dagegen nicht berührt. Eine Korrektur der Vorjahresangaben erfolgt nicht. Aus diesem Grund ist der Vorjahresvergleich für die betroffenen Bilanzposten nur eingeschränkt möglich.

Im Vergleich zum Vorjahresstichtag erhöhte sich die Bilanzsumme der Hapag-Lloyd AG um 211,2 Mio. EUR von 10.136,6 Mio. EUR auf 10.347,8 Mio. EUR zum 31. Dezember 2020. Während sich das Anlagevermögen um 145,6 Mio. EUR auf 8.006,9 Mio. EUR verminderte, ist das Umlaufvermögen um 357,6 Mio. EUR auf 2.328,6 Mio. EUR gestiegen.

Innerhalb des Anlagevermögens sind die immateriellen Vermögensgegenstände von 1.045,5 Mio. EUR auf 983,7 Mio. EUR gesunken, was im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen der Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 72,2 Mio. EUR resultierte. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich geringfügig um 1,1 Mio. EUR auf 5.233,6 Mio. EUR. Darin enthalten sind Investitionen in Höhe von 415,8 Mio. EUR, die hauptsächlich Investitionen in Container in Höhe von 319,3 Mio. EUR, sowie Ersatzinvestitionen und Umrüstungen von Seeschiffen betrafen. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 402,5 Mio. EUR sowie Buchwertabgänge von Containern in Höhe von 11,9 Mio. EUR aus. Der Rückgang des Finanzanlagevermögens in Höhe von 85,0 Mio. EUR betraf mit 80,2 Mio. EUR Abschreibungen des Beteiligungsbuchwerts an einer Tochtergesellschaft, deren positive Ertragsaussichten sich aufgrund von entfallenen Marktbeschränkungen in Lateinamerika dauerhaft reduziert haben.

Die Veränderung des Umlaufvermögens resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 403,7 Mio. EUR auf 1.659,1 Mio. EUR sowie einem Anstieg der flüssigen Mittel um 206,8 Mio. EUR auf 554,2 Mio. EUR. Gegenläufig verminderten sich die Vorräte um 252,9 Mio. EUR auf 115,2 Mio. EUR. In den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen waren neben Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 580,6 Mio. EUR (Vorjahr: 351,1 Mio. EUR) im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 919,9 Mio. EUR (Vorjahr: 699,3 Mio. EUR) enthalten. Ursächlich für den Anstieg der Forderungen im Verbundbereich waren im Wesentlichen die Erhöhung des Gesellschafterdarlehens an die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Special Finance im Zusammenhang mit dem Programm zur Verbriefung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie eine Forderung gegen die Tochtergesellschaft UASC Ltd. im Zusammenhang mit Tilgungen von Bankdarlehen bei dieser Tochtergesellschaft. Die Entwicklung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Vorräte war geprägt durch die Änderung der Bilanzierung von Geschäftsvorfällen welche die Tochtergesellschaften in ihrer Eigenschaft als Agent im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG mit Dritten tätigen. Dadurch erhöhten sich zum 31. Dezember 2020 die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 258,8 Mio. EUR, die Wertberichtigung auf Forderungen um 8,2 Mio. EUR, die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 9,9 Mio. EUR und verminderten sich die Vorräte durch den Ausweis von erhaltenen Anzahlungen für zum Stichtag noch nicht beendete Reisen um 209,5 Mio. EUR. Eine Korrektur der Vorjahresangaben erfolgte nicht.

Die Hapag-Lloyd AG verfügte zum 31. Dezember 2020 über ein Eigenkapital in Höhe von 3.920,7 Mio. EUR (Vorjahr: 3.105,4 Mio. EUR). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte aus dem signifikant angestiegenen Jahresüberschuss in Höhe von 1.008,6 Mio. EUR (Vorjahr: 222,9 Mio. EUR). Unter Berücksichtigung einer Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 193,3 Mio. EUR und einem verbleibenden Gewinnvortrag von 238,4 Mio. EUR ergab sich zum 31. Dezember 2020 ein Bilanzgewinn von 1.247,0 Mio. EUR (Vorjahr: 431,7 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. Dezember 2020 rd. 38 % (Vorjahr: rd. 31 %).

Die Rückstellungen sind im Berichtszeitraum von 974,4 Mio. EUR auf 1.052,8 Mio. EUR gestiegen. Darin enthalten sind Erhöhungen für Rückstellungen für ausstehende Rechnungen von 47,0 Mio. EUR, Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 22,3 Mio. EUR sowie für sonstige Steuern in Höhe von 16,0 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag bestanden Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 957,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.665,6 Mio. EUR). Diese setzen sich aus einer von der Hapag-Lloyd AG begebenen Anleihe sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zusammen. Der starke Rückgang der Finanzverbindlichkeiten resultierte aus Regel- und Sondertilgungen während des Berichtsjahres von insgesamt 1.133,9 Mio. EUR. Darin enthalten ist die vorzeitige Teilrückführung einer in 2017 begebenen Euro-Anleihe mit 150,0 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten Aufnahmen von Finanzverbindlichkeiten sowie Ziehungen von Kreditlinien in Höhe von insgesamt 512,2 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 Verminderung der Finanzverbindlichkeiten um 78,3 Mio. EUR (Vorjahr: Erhöhung um 10,3 Mio. EUR).

Die übrigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 4.388,5 Mio. EUR auf 4.414,7 Mio. EUR und umfassen im Wesentlichen übrige Darlehen und sonstige Finanzschulden in Höhe von 1.821,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.250,1 Mio. EUR), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 1.392,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2.385,5 Mio. EUR) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.115,3 Mio. EUR (Vorjahr: 644,4 Mio. EUR). Der Anstieg der übrigen Darlehen und sonstigen Finanzschulden resultierte insbesondere aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur Um- und Neufinanzierung von Containern und Schiffen in Höhe von insgesamt 784,2 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Verbindlichkeiten im Verbundbereich im Wesentlichen bedingt durch die Rückführung eines Darlehens gegenüber der Tochtergesellschaft UASC Ltd. (Stand Vorjahr: 671,6 Mio. EUR). Aufgrund der Änderung in der Bilanzierung von Geschäftsvorfällen welche die Tochtergesellschaften in ihrer Eigenschaft als Agent im Namen und auf Rechnung der Hapag-Lloyd AG mit Dritten tätigen, erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 2020 um 615,8 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen reduzierten sich dagegen um 157,4 Mio. EUR.

Zu weiteren Angaben insbesondere zu Art und Fälligkeitsstruktur der Verbindlichkeiten verweisen wir auf Anmerkung (11) Verbindlichkeiten im Anhang des Jahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG.

Die Hapag-Lloyd AG steuert auf Grundlage eines konzernweit geltenden Liquiditätskonzepts zentral die Liquidität des Hapag-Lloyd Konzerns. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein wesentlicher Teil der Konzernliquidität bei der Hapag-Lloyd AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der Hapag-Lloyd AG angesiedelte Cashpool. 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 syndizierte Kreditlinien jederzeit voll gewährleistet. Die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) betrug zum 31. Dezember 2020 insgesamt 1.030,7 Mio. EUR (Vorjahr: 868,7 Mio. EUR). Zum Bilanzstichtag war ein Betrag in Höhe von 7,9 Mio. EUR (Vorjahr: 10,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

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

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

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

Die außerbilanziellen Verpflichtungen der Hapag-Lloyd AG sind in den Anmerkungen (13) Haftungsverhältnisse und (14) 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 2020 sollte unter der Annahme eines unveränderten USD/EUR-Wechselkurses zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 von einem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit deutlich über dem Vorjahresniveau ausgegangen werden. Diese Aussage ist in Verbindung mit der Prognose für den Hapag-Lloyd Konzern für das Geschäftsjahr 2021 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:

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

Die Hapag-Lloyd AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken und Chancen ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Die negative Auswirkung auf das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der Hapag-Lloyd AG wird als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingestuft. Die Hapag-Lloyd AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem des Hapag-Lloyd Konzerns eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel „Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS / RMS gemäß § 315 Abs. 4 HGB“ 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 2020 erstellt, der folgende Schlusserklärung enthält: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften nach den Umständen, die uns zum Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der beherrschenden Gesellschafter oder deren verbundenen Unternehmen wurden weder getroffen noch unterlassen.“

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht als Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts der Hapag-Lloyd AG beschreibt die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sowie die Höhe und Struktur individueller Vergütungen. Der Bericht folgt den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017, an den die Gesellschaft zum Berichtszeitpunkt gebunden ist, und entspricht den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) und des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Einbeziehung der Grundsätze des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 17 (DRS 17).

1. GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNG / ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Vergütung des Vorstands wird regelmäßig durch den Aufsichtsrat überprüft, der hierbei bei Bedarf auch externe Berater einbezieht. Im Rahmen dieser Überprüfung wird sowohl die Vergütungsstruktur als auch die Höhe der Vorstandsvergütung, insbesondere im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) sowie zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit), gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems, der Vergütungsstruktur oder der Vergütungshöhe ergeben, unterbreitet der Präsidial- und Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung.

Das Vergütungssystem für den Vorstand zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihrem Aufgaben- und Verantwortungsbereich angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand der Hapag-Lloyd AG ist darauf ausgerichtet, einen Anreiz für eine erfolgreiche, auf Nachhaltigkeit angelegte Unternehmensführung zur Steigerung des Unternehmenswerts zu geben.

Grundsätzlich setzt sich die Vorstandsvergütung zunächst aus einer festen monatlich zahlbaren Grundvergütung, die die Aufgaben und Leistungen der Vorstandsmitglieder berücksichtigt, sowie einer erfolgsabhängigen kurzfristigen variablen Vergütung in Form einer Jahrestantieme zusammen. Weiterhin kann der Aufsichtsrat bei Vorliegen besonderer Umstände, zum Beispiel bei außergewöhnlichen Leistungen und Arbeitsbelastungen innerhalb des Geschäftsjahres, eine zusätzliche Vergütung gewähren. Außerdem werden für die Vorstandsmitglieder Sachleistungen und sonstige Nebenleistungen gewährt.

Zusätzlich existiert ein langfristig orientiertes Vergütungselement für alle Vorstandsmitglieder (Long Term Incentive Plan – „LTIP“), das einen Anreiz für nachhaltiges Engagement für das Unternehmen schaffen soll. Für das Geschäftsjahr 2020 wurde die langfristige variable Vergütung angepasst. Für weitere Einzelheiten siehe Abschnitt 2.2 b).

1.1 Veränderungen im Vorstand

Zum 29. Februar 2020 schied Nicolás Burr aus dem Vorstand aus. Ihm folgte als neuer Chief Financial Officer („CFO“) Mark Frese, der mit Wirkung zum 25. November 2019 als neues Vorstandsmitglied bestellt wurde.

Im Geschäftsjahr 2020 gab es keine weiteren Veränderungen im Vorstand.

Im Geschäftsjahr 2019 wurde Dr. Maximilian Rothkopf mit Wirkung zum 1. Mai 2019 zum Vorstandsmitglied bestellt. Herr Dr. Rothkopf trat als neuer Chief Operating Officer („COO“) die Nachfolge von Vorstandsmitglied Anthony J. Firmin an, der zum 30. Juni 2019 in den Ruhestand ging.

2. WESENTLICHE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die wesentlichen Vergütungsbestandteile teilen sich wie folgt auf:

2.1 Erfolgsunabhängige Komponenten

a) Feste Jahresvergütung

Die feste Jahresvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich insbesondere an dem Verantwortungsumfang und der Position des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in 12 gleichen Teilbeträgen am Ende eines jeden Monats ausgezahlt. Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird die Festvergütung zeitanteilig bezahlt.

b) Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen enthalten grundsätzlich Sachleistungen wie die Gestellung eines Dienstwagens, Nutzung des Fahrdienstes der Gesellschaft, Leistungen zum Zwecke der Altersversorgung, Sterbe- und Hinterbliebenengelder und Versicherungsschutz, wie zum Beispiel Unfallversicherungen. Anfallende Sachbezüge werden in diesem Vergütungsbericht mit den durch steuerliche Vorschriften vorgegebenen Werten dargestellt.

Herrn Burr und Herrn Frese erstattete die Gesellschaft außerdem Wohnungskosten in angemessenem Umfang. Sie trug im Vorjahr außerdem die Schulkosten für die Kinder von Herrn Burr und gewährte Herrn Burr und seiner Familie pro Jahr einen Flug nach Chile. Weiterhin wurden bis 2019 die Kosten für den Sprachunterricht für Herrn Burr und seine Ehefrau übernommen. Sofern diese Leistungen für Herrn Burr ertragsteuerpflichtige Einkünfte darstellten, übernahm die Hapag-Lloyd AG die darauf entfallende Lohnsteuer, wodurch sich die Leistungen entsprechend erhöhten.

2.2 Erfolgsabhängige Komponenten

a) Kurzfristige variable Vergütung

Die kurzfristige variable Vergütung wird in Form einer Jahrestantieme gewährt, die nach Feststellung des vom Abschlussprüfer geprüften und testierten Konzernabschlusses zur Auszahlung gelangt.

Die variable Tantieme der ordentlichen Mitglieder des Vorstands beträgt grundsätzlich 0,05 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft. Diese ist auf maximal 600.000 EUR brutto pro Jahr begrenzt. Hiervon ausgenommen ist die variable Tantieme von Herrn Frese, die 0,055 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft, maximal 660.000 EUR brutto pro Jahr, beträgt. Die variable Tantieme des Vorstandsvorsitzenden beträgt 0,075 % des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern („EBIT“) der Gesellschaft. Diese ist auf maximal 900.000 EUR brutto pro Jahr begrenzt.

Herrn Schlotfeldt wurde für jeden vollen Kalendermonat, in dem er in dem Zeitraum vom 1. April 2018 bis 31. März 2019 für die Gesellschaft als Vorstandsmitglied tätig war, eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000 EUR brutto zugesagt, welche unabhängig vom erzielten operativen Ergebnis zur Auszahlung gelangt. Analog zu dieser Vereinbarung wurde Herrn Dr. Rothkopf eine garantierte Tantieme in Höhe von 25.000 EUR brutto und Herrn Frese in Höhe von 27.500 EUR brutto für jeden vollen Kalendermonat zugesagt, in denen sie im ersten Vertragsjahr als Vorstandsmitglied für die Gesellschaft tätig sind. Sollte das operative Ergebnis nach der oben dargestellten Berechnung eine höhere Tantieme ergeben, gelangt jeweils der höhere Betrag zur Auszahlung.

b) Langfristige variable Vergütung

Mit Wirkung zum 1. Januar 2020 wurde die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder geändert. Für die bis zum Geschäftsjahr 2019 (einschließlich) gewährte langfristige variable Vergütung gelten die bisherigen Bedingungen jedoch unverändert fort. Im Folgenden wird vor diesem Hintergrund zunächst die ab dem Geschäftsjahr 2020 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“) dargestellt. Im Anschluss daran wird die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2015 – „LTIP 2015“) beschrieben.

Im Rahmen des LTIP 2020 wird den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ein festgelegter Betrag in Euro gewährt (sog. „Zuteilungsbetrag“). Der gewährte Zuteilungsbetrag wird hälftig in eine Bindungskomponente und hälftig in eine Performancekomponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt grundsätzlich 3 Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die Bindungskomponente nach 3 Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der Hälfte des Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die Bindungskomponente berechnet sich grundsätzlich anhand des 3-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2020: 2020 bis 2022) im Vergleich zum Konzern-EBITDA in der Referenzperiode (für die Tranche 2020: 2017 bis 2019). Der Zielerreichungsgrad der Bindungskomponente kann maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Bei der Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Performancekomponente wird der wie oben ermittelte Zielerreichungsgrad zusätzlich unter Berücksichtigung des 3-Jahres-Durchschnitts des ROIC im Erdienungszeitraum anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Der Zielerreichungsgrad für die Performancekomponente kann ebenfalls maximal 150 % (Cap) und minimal 0 % betragen. Der Auszahlungsbetrag für die Performancekomponente nach 3 Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der Hälfte des Zuteilungsbetrags mit dem wie oben beschrieben ermittelten Zielerreichungsgrad. Als zusätzliche Voraussetzung für die Auszahlung der Performancekomponente muss die Summe der jährlichen Ergebnisse nach Steuern der Konzernabschlüsse von Hapag-Lloyd, die sich auf den Erdienungszeitraum beziehen, größer als 0 (Null) sein. Der auf dieser Grundlage ermittelte Auszahlungsbetrag wird am 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres als Bruttobetrag zur Auszahlung fällig.

Tritt ein Vorstandsmitglied ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurück oder wird der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet („Bad Leaver“), verfallen die Performancekomponente und die Bindungskomponente jeweils vollständig. Besteht der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds nur für einen Zeitraum von 12 Monaten oder weniger, verfallen die Performancekomponente und die Bindungskomponente ebenfalls jeweils vollständig.

Läuft der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds aus, endet der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds einvernehmlich, wird der Dienstvertrag von einem Vorstandsmitglied außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB wirksam gekündigt, tritt ein Vorstandsmitglied in den Ruhestand oder endet der Dienstvertrag aufgrund von Invalidität oder Tod eines Vorstandsmitglieds, endet der Erdienungszeitraum mit dem Ende des Dienstvertrags. Die bis zu diesem Zeitpunkt gewährten Bindungs- und Performancekomponenten werden mit Ende des Erdienungszeitraums jeweils unverfallbar.

Endet der Erdienungszeitraum unterjährig, finden für die Ermittlung der maßgeblichen EBITDA- und ROIC-Kennzahlen im Jahr der Beendigung des Dienstvertrags die folgenden Regelungen Anwendung: Endet der Dienstvertrag in der ersten Hälfte des Kalenderjahres, ist für die Zwecke der Berechnung des Auszahlungsbetrags auf die maßgeblichen EBITDA- und ROIC-Kennzahlen des Vorjahres abzustellen. Endet der Dienstvertrag in der zweiten Hälfte des Kalenderjahres, wird für die Zwecke der Berechnung des Auszahlungsbetrags auf die maßgeblichen EBITDA- und ROIC-Kennzahlen des vollen Kalenderjahres abgestellt, in welchem der Dienstvertrag endet. Die Auszahlung erfolgt spätestens zum 30. April des auf das Ende des Erdienungszeitraums folgenden Jahres.

Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, reduziert sich der Zuteilungsbetrag zeitanteilig (pro rata) für das jeweilige Jahr. Einzelvertraglich kann hiervon Abweichendes geregelt sein.

Im Rahmen des bis zum Geschäftsjahr 2019 gültigen LTIP 2015 wurde den Vorstandsmitgliedern pro Kalenderjahr ebenfalls ein festgelegter Betrag in Euro gewährt. Dieser Zuteilungsbetrag wurde zu einem bestimmten Stichtag in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Der für die Umrechnung maßgebliche Aktienkurs im Zuteilungszeitpunkt entsprach dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor der Gewährung der virtuellen Aktien, die jeweils am ersten Handelstag des Kalenderjahres erfolgt. Die virtuellen Aktien wurden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt. Sie unterliegen einer vierjährigen Wartefrist („Vesting Period“), innerhalb derer eine Verfügung über die entsprechenden Werte grundsätzlich nicht möglich ist.

Die „Retention Share Units“ werden automatisch nach Ablauf der Vesting Period unverfallbar („unverfallbare Retention Share Units“) und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des jeweiligen Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der „Performance Share Units“ ist von der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über den Leistungszeitraum abhängig. Die Anzahl der „Performance Share Units“ kann sich dabei in Abhängigkeit von der relativen Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie im Verhältnis zum gewählten Index gemessen an einem Performance-Faktor maximal veranderthalbfachen und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche „Performance Share Units“.

Werden während der Laufzeit des (auslaufenden) LTIP 2015 Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Vorstandsmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Inhaber realer Aktien unterliegen bei einer ordentlichen Kapitalerhöhung einer Verwässerung ihres Anteils am Unternehmen. Es erfolgt jedoch ein Ausgleich durch die Gewährung von Bezugsrechten auf junge Aktien. Den Vorstandsmitgliedern wird gemäß Planbedingungen im Fall einer ordentlichen Kapitalerhöhung nicht automatisch ein Bezugsrecht gewährt. Um diese unterschiedliche Behandlung im Vergleich zu Inhabern realer Aktien auszugleichen, wird bei allen zum Zeitpunkt einer ordentlichen Kapitalerhöhung bestehenden LTIP–2015-Tranchen der Vorstandsmitglieder die Aktienanzahl in Höhe des Werts der Bezugsrechte angepasst, die einem Inhaber realer Aktien mit einer entsprechenden Anzahl von Aktien zustehen. Die zusätzlichen virtuellen Aktien werden dabei zum rechnerischen Aktienkurs am Tag vor Beginn des Bezugsrechtehandels (ex-Bezugsrechte) bewertet. Die Regelung ist auf alle zum Zeitpunkt der Kapitalmaßnahme bestehenden Tranchen des LTIP 2015 separat anzuwenden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien leiten sich direkt aus den bestehenden virtuellen Aktien der jeweiligen LTIP–2015-Tranchen ab. Daher werden die zusätzlichen virtuellen Aktien mit den gleichen Parametern ausgestattet, wie sie in den Planbedingungen und zum Gewährungszeitpunkt der jeweiligen Tranche definiert wurden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien sind folglich Bestandteil der jeweiligen Tranche.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Aktien mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende des Leistungszeitraums.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt. Für die ordentlichen Vorstandsmitglieder liegt diese Obergrenze bei 750.000 EUR brutto, für den Vorstandsvorsitzenden bei 1.050.000 EUR brutto.

Tritt ein Vorstandsmitglied vor Ablauf des jeweiligen Leistungszeitraums ohne wichtigen Grund von seinem Amt zurück oder wird der Dienstvertrag von Hapag-Lloyd außerordentlich aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB beendet („Bad Leaver“), verfallen sämtliche Ansprüche aus dem LTIP 2015.

Läuft der Dienstvertrag eines Vorstandsmitglieds aus, tritt der Teilnehmer in den Ruhestand oder endet der Dienstvertrag aufgrund von Invalidität des Teilnehmers, bleiben die Ansprüche aus dem LTIP 2015 für noch nicht ausgezahlte Tranchen bestehen. Der Zuteilungsbetrag für das Geschäftsjahr des Ausscheidens wird grundsätzlich zeitanteilig gewährt. Der Leistungszeitraum endet bei Ausscheiden in den oben genannten Fällen mit dem Ende des Dienstvertrags, eine Auszahlung erfolgt spätestens zum Ende des dritten Kalendermonats, der auf das Ende des Leistungszeitraums folgt.

Beginnt ein Dienstvertrag im Rahmen des LTIP 2015 im Laufe eines Geschäftsjahres, wird die langfristige variable Vergütungskomponente grundsätzlich auf Basis des zeitanteiligen Zuteilungsbetrags für das entsprechende Geschäftsjahr gewährt. Einzelvertraglich kann hiervon Abweichendes geregelt sein.

Herrn Burr gewährte die Gesellschaft die langfristige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 auf Grundlage des LTIP 2015. Für die Tranche 2020 wurden Herrn Burr zu Beginn des Geschäftsjahres 7.230 virtuelle Aktien zu einem Preis von 69,17 EUR pro Aktie in einem Gesamtwert von 500.000 EUR gewährt. Gemäß den oben erläuterten Bedingungen wurden diese im Geschäftsjahr des Ausscheidens gewährten Aktien zeitanteilig erdient, was zu einem Auszahlungsbetrag in Höhe von 101.754 EUR aus der Tranche 2020 führte.

Anteilsbasierte Vergütung im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2015 (LTIP 2015)

Zuteilung für das Geschäftsjahr 2019 (Tranche 2019)

	Anzahl bei Zuteilung [1]	Fair Value bei Zuteilung in EUR	Gesamtwert bei Zuteilung („Zuteilungsbetrag“) in EUR
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	23.522	29,76	700.000
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands bis 29.2.2020)	16.802	29,76	500.000
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)	16.802	29,76	500.000
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)	1.682	29,76	50.000
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)	11.190	29,76	333.333
Joachim Schlotfeldt	16.802	29,76	500.000
Summe	**86.800**		**2.583.333**

[1] Die zugeteilte Aktienanzahl ist entsprechend den vertraglichen Regelungen des LTIP 2015 auf die nächste ganze Zahl kaufmännisch gerundet.

Aufwand für anteilsbasierte Vergütungen im Rahmen des Long Term Incentive Plan 2015 (LTIP 2015)

	LTIP 2015 (Tranchen 2017–2019)[1]	
	Gesamter erfasster Personalaufwand	
EUR	**2020**	2019
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)	796.254	1.133.994
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands bis 29.2.2020)	294.037	1.522.606
Anthony J. Firmin (Mitglied des Vorstands bis 30.6.2019)	0	674.104
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)	44.646	4.834
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)	254.235	165.116
Joachim Schlotfeldt	163.849	672.190
Summe	**1.553.021**	**4.172.844**

[1] Für Herrn Burr umfasst die Tabelle auch die Tranche 2020.

c) Mögliche Zusatzvergütung in bar (diskretionärer Bonus)

Die Vorstandsverträge sehen außerdem vor, dass der Aufsichtsrat bei Vorliegen besonderer Umstände oder außergewöhnlicher Leistungen eine zusätzliche Vergütung gewähren kann.

2.3 Betriebliche Altersversorgung

Grundsätzlich erhalten die Vorstandsmitglieder für jedes volle Kalenderjahr eine jährliche Einmalzahlung in Höhe von 20 % ihrer jeweiligen festen Jahresvergütung zum Zwecke der Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 des Betriebsrentengesetzes. Die Zusage wird durch jährliche Beiträge der Gesellschaft an eine rückgedeckte Unterstützungskasse finanziert und wird gezahlt bis die Vorstandsmitglieder das 67. Lebensjahr erreicht haben, längstens jedoch bis zur Beendigung ihres Dienstverhältnisses. Beginnt oder endet ein Dienstvertrag im Laufe eines Geschäftsjahres, wird der Betrag zeitanteilig geleistet.

Ausgenommen hiervon ist die betriebliche Altersvorsorge von Joachim Schlotfeldt, dem eine betriebliche Altersversorgungszusage in Höhe von 69.000 EUR pro Jahr aus seiner langjährigen Tätigkeit vor der Bestellung zum Vorstandsmitglied zusteht, die mit dem Eintritt in die gesetzliche Rente zur Auszahlung kommt. Diese wird durch die jährliche Umwandlung in Höhe von 20 % der fixen Jahresvergütung in Rentenansprüche weiter aufgebaut. Die Ansprüche aus dieser betrieblichen Altersvorsorge stehen nach dem Ableben von Herrn Schlotfeldt seinen Hinterbliebenen in begrenzter Höhe zu.

2.4 Regelungen für den Fall der Beendigung der Vorstandstätigkeit

a) Abfindungs-Cap bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit

Entsprechend dem Deutschen Corporate Governance Kodex sehen die Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder die generelle Begrenzung einer etwaigen Abfindung (Abfindungs-Cap) vor, nach der Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit 2 Jahresvergütungen nicht überschreiten, keinesfalls aber mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten dürfen. Für den Fall einer Vertragsbeendigung aus einem von dem Vorstandsmitglied gemäß § 626 BGB zu vertretenden wichtigen Grund („Bad Leaver") sehen die Anstellungsverträge keine Abfindung bzw. Vergütungen aus den Long Term Incentive Plans („LTIPs") vor.

Bei der Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Bezüge im letzten vollen Geschäftsjahr (einschließlich der kurzfristigen variablen Vergütung und der Nebenleistungen) abzustellen; sofern das Vorstandsmitglied zum Zeitpunkt der vorzeitigen Beendigung bereits 2 volle Geschäftsjahre im Amt war, ist der Durchschnitt der Bezüge in den letzten beiden Geschäftsjahren maßgeblich. Die LTIPs werden bei der Ermittlung der Abfindung nicht berücksichtigt.

b) Nachvertragliche Wettbewerbsverbote

Mit den Vorstandsmitgliedern wurden keine nachvertraglichen Wettbewerbsverbote vereinbart.

c) Change-of-Control-Klausel

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten keine Change-of-Control-Klauseln.

In den Planbedingungen des LTIP 2015 ist vorgesehen, dass der LTIP 2015 bei einer Kontrollübernahme im Sinne des Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetzes endet. Die bis dahin gewährten virtuellen Aktien werden mit Eintritt der Kontrollübernahme unverfallbar gestellt und gemäß den Bestimmungen der Planbedingungen in einen Euro-Betrag umgerechnet, der kurzfristig an das jeweilige Vorstandsmitglied auszuzahlen ist. Sofern dieser Betrag hinter dem für das jeweilige Vorstandsmitglied maßgeblichen Zuteilungsbetrag zurückbleibt, erhält das Vorstandsmitglied stattdessen eine Zahlung in Höhe des Zuteilungsbetrags. Die Planbedingungen des LTIP 2020 enthalten analoge Regelungen.

2.5 Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2020

a) Gesamtvergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands gemäß HGB und DRS 17

Die im Geschäftsjahr den aktiven Vorstandsmitgliedern gewährten Gesamtbezüge betragen 8,4 Mio. EUR (2019: 7,4 Mio. EUR). Dies umfasste im Vorjahr aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung. Letztmalig wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2019 86.800 Stück virtuelle Aktien gewährt. Eine Ausnahme hiervon bestand für Herrn Burr, dem letztmalig im Jahr 2020 virtuelle Aktien (7.230 Stück) gewährt wurden.

b) Individuelle Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands gemäß HGB und DRS 17

Vergütung des Vorstands

	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
			Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung	
EUR	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Tantieme	LTIP 2020, Tranche 2020 / LTIP 2015, Tranche 2019	
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)					
2020	**750.000**	**172.078**	**900.000**	**700.000**	**2.522.078**
2019	750.000	172.078	608.534	700.000	2.230.612
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands bis 29.2.2020)					
2020	**75.000**	**44.813**	**74.917**	**500.000**[1]	**694.730**
2019	450.000	307.063[2]	405.689	500.000	1.662.752
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)					
2020	**600.000**	**189.587**	**660.000**	**500.000**	**1.949.587**
2019	60.000	14.404	37.188	50.000	161.592
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)					
2020	**450.000**	**106.369**	**600.000**	**500.000**	**1.656.369**
2019	300.000	72.816	270.459	333.000	976.275
Joachim Schlotfeldt					
2020	**450.000**	**12.842**	**600.000**	**500.000**	**1.562.842**
2019	450.000	12.842	405.689	500.000	1.368.531
Summe 2020	**2.325.000**	**525.689**	**2.834.917**	**2.700.000**	**8.385.606**
Summe 2019	2.010.000	579.203	1.727.559	2.083.000	6.399.762[3]

[1] Die Gewährung der langfristigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 erfolgte für Herrn Burr auf Grundlage des LTIP 2015 (anstatt des LTIP 2020).
[2] Angepasst, da die Höhe der tatsächlich gewährten Nebenleistungen durch das Ausscheiden aus dem Vorstand im Jahr 2020 nachträglich konkretisiert wurde .
[3] Im Vorjahr enthielten die Gesamtbezüge des Vorstands die Bezüge von Anthony J. Firmin, der zum 30. Juni 2019 aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Die Summe der Gesamtbezüge des Vorstands 2019 in dieser Tabelle weicht demzufolge von der Angabe der Gesamtbezüge des Vorstands 2019 im Abschnitt 2.5 a) dieses Vergütungsberichts ab, in welcher die Bezüge von Anthony J. Firmin enthalten sind.

Kein Mitglied des Vorstands hat im abgelaufenen Geschäftsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten. Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2020 sowie zum 31. Dezember 2019 keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Vorstands.

Im Zusammenhang mit Versorgungszusagen bestehen die folgenden Verpflichtungen:

Versorgungszusagen (Pensionszusagen und Sterbegelder) gemäß IFRS und HGB

EUR	Barwert (IFRS)	Dienstzeitaufwand (IFRS)	Barwert (HGB)	Personalaufwand (HGB)
Rolf Habben Jansen (Vorsitzender des Vorstands)				
2020	**7.597**	**1.269**	**7.150**	**414**
2019	6.920	1.347	6.467	387
Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands bis 29.2.2020)				
2020	**0**	**18**	**0**	**–2.734**
2019	3.082	636	2.734	352
Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)				
2020	**2.428**	**3.160**	**2.340**	**1.801**
2019	522	0	501	501
Dr. Maximilian Rothkopf (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)				
2020	**1.317**	**859**	**1.159**	**601**
2019	567	0	501	501
Joachim Schlotfeldt [1]				
2020	**2.558.995**	**214.939**	**1.875.502**	**–99.455**
2019	2.466.003	230.121	1.807.284	157.473
Summe 2020	**2.570.337**	**220.245**	**1.886.151**	**–99.373**
Summe 2019 [2]	2.477.094	232.104	1.817.487	159.214

[1] Die angegebenen Werte enthalten Beträge, die aus Zusagen vor Bestellung zum Vorstandsmitglied resultieren (vgl. hierzu die Erläuterungen in Abschnitt 2.3).

[2] Die Summe n 2019 enthielten die Versorgungszusagen von Anthony J. Firmin, der zum 30. Juni 2019 aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Daher unterscheiden sich die Summen für 2019 in dieser Tabelle von den Summen in derselben Tabelle im Vergütungsbericht 2019.

c) Vergütungsausweis nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Der Deutsche Corporate Governance Kodex für börsennotierte Gesellschaften in der Fassung vom 7. Februar 2017, an den die Gesellschaft noch gebunden ist, empfiehlt zusätzlich den Ausweis der Vorstandsvergütung in Form einer vorgegebenen Gewährungs- und Zuflusstabelle.

Wert der gewährten Zuwendungen für das Berichtsjahr

Gewährte Zuwendungen	**Rolf Habben Jansen** (Vorsitzender des Vorstands)			
EUR	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)
Festvergütung	750.000	750.000	750.000	750.000
Nebenleistungen	172.078	172.078	172.078	172.078
Summe	**922.078**	**922.078**	**922.078**	**922.078**
Einjährige variable Vergütung	608.534	900.000	0	900.000
Mehrjährige variable Vergütung	700.000	700.000	0	1.050.000
LTIP 2015, Tranche 2019 (Laufzeit: 2019–2022)	700.000	0	0	0
LTIP 2020, Tranche 2020 (Laufzeit: 2020–2022)	0	700.000	0	1.050.000
Summe	**1.308.534**	**1.600.000**	**0**	**1.950.000**
Versorgungsaufwand	1.347	1.269	1.269	1.269
Gesamtvergütung	**2.231.959**	**2.523.347**	**923.347**	**2.873.347**

Gewährte Zuwendungen	**Dr. Maximilian Rothkopf** (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)			
EUR	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)
Festvergütung	300.000	450.000	450.000	450.000
Nebenleistungen	72.816	106.369	106.369	106.369
Summe	**372.816**	**556.369**	**556.369**	**556.369**
Einjährige variable Vergütung	270.459	600.000	100.000	600.000
Mehrjährige variable Vergütung	333.000	500.000	0	750.000
LTIP 2015, Tranche 2019 (Laufzeit: 2019–2022)	333.000	0	0	0
LTIP 2020, Tranche 2020 (Laufzeit: 2020–2022)	0	500.000	0	750.000
Summe	**603.459**	**1.100.000**	**100.000**	**1.350.000**
Versorgungsaufwand	0	859	859	859
Gesamtvergütung	**976.275**	**1.657.228**	**657.228**	**1.907.228**

[1] Angepasst, da die Höhe der tatsächlich gewährten Nebenleistungen durch das Ausscheiden aus dem Vorstand im Jahr 2020 nachträglich konkretisiert wurde.

[2] Die Gewährung der langfristigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 erfolgte für Herrn Burr auf Grundlage des LTIP 2015 (anstatt des LTIP 2020).

	Nicolás Burr (Mitglied des Vorstands bis 29.2.2020)				**Mark Frese** (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)			
	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)
	450.000	75.000	75.000	75.000	60.000	600.000	600.000	600.000
	307.063[1]	44.813	44.813	44.813	14.404	189.587	189.587	189.587
	757.063	**119.813**	**119.813**	**119.813**	**74.404**	**789.587**	**789.587**	**789.587**
	405.689	74.917	0	100.000	37.188	660.000	302.500	660.000
	500.000	500.000	0	750.000	50.000	500.000	0	750.000
	500.000	0	0	0	50.000	0	0	0
	0	500.000[2]	0	750.000	0	500.000	0	750.000
	905.689	**574.917**	**0**	**850.000**	**87.188**	**1.160.000**	**302.500**	**1.410.000**
	636	18	18	18	0	3.160	3.160	3.160
	1.663.388	**694.748**	**119.831**	**969.831**	**161.592**	**1.952.747**	**1.095.247**	**2.202.747**

	Joachim Schlotfeldt			
	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)
	450.000	450.000	450.000	450.000
	12.842	12.842	12.842	12.842
	462.842	**462.842**	**462.842**	**462.842**
	405.689	600.000	0	600.000
	500.000	500.000	0	750.000
	500.000	0	0	0
	0	500.000	0	750.000
	905.689	**1.100.000**	**0**	**1.350.000**
	230.121	214.939	214.939	214.939
	1.598.652	**1.777.781**	**677.781**	**2.027.781**

Zufluss für das Berichtsjahr

Zufluss	**Rolf Habben Jansen** (Vorsitzender des Vorstands)		**Nicolás Burr** (Mitglied des Vorstands bis 29.2.2020)	
EUR	2020	2019	2020	2019
Festvergütung	750.000	750.000	75.000	450.000
Nebenleistung	172.078	172.078	44.813	307.063[1]
Summe	**922.078**	**922.078**	**119.813**	**757.063**
Einjährige variable Vergütung	900.000	608.534	74.917	405.689
Mehrjährige variable Vergütung	1.050.000	1.050.000	3.101.754	750.000
LTIP 2015, Tranche 2015 (Laufzeit 2015–2018)	0	1.050.000	0	750.000
LTIP 2015, Tranche 2016 (Laufzeit 2016–2019)	1.050.000	0	750.000	0
LTIP 2015, Tranche 2017 (Laufzeit 2017–2020)	0	0	750.000	0
LTIP 2015, Tranche 2018 (Laufzeit 2018–2021)	0	0	750.000	0
LTIP 2015, Tranche 2019 (Laufzeit 2019–2022)	0	0	750.000	0
LTIP 2020, Tranche 2020 (Laufzeit 2020–2022)	0	0	101.754[2]	0
Sonstiges	0	0	0	0
Summe	**1.950.000**	**1.658.534**	**3.176.671**	**1.155.689**
Versorgungsaufwand	1.269	1.347	18	636
Gesamtvergütung	**2.873.347**	**2.581.959**	**3.296.502**	**1.913.388**

[1] Angepasst, da die Höhe der tatsächlich gewährten Nebenleistungen durch das Ausscheiden aus dem Vorstand im Jahr 2020 nachträglich konkretisiert wurde .

[2] Die Gewährung und Auszahlung der langfristigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 erfolgte für Herrn Burr auf Grundlage des LTIP 2015 (anstatt des LTIP 2020).

	Mark Frese (Mitglied des Vorstands seit 25.11.2019)		**Dr. Maximilian Rothkopf** (Mitglied des Vorstands seit 1.5.2019)		**Joachim Schlotfeldt**	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
	600.000	60.000	450.000	300.000	450.000	450.000
	189.587	14.404	106.369	72.816	12.842	12.842
	789.587	**74.404**	**556.369**	**372.816**	**462.842**	**462.842**
	660.000	37.188	600.000	270.459	600.000	405.689
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	660.000	**37.188**	**600.000**	**270.459**	**600.000**	**405.689**
	3.160	0	859	0	214.939	230.121
	1.452.747	**111.592**	**1.157.228**	**643.275**	**1.277.781**	**1.098.652**

d) Frühere und im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Die Gesamtbezüge für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen beliefen sich für das Geschäftsjahr 2020 auf 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR). Der Betrag der gebildeten Rückstellungen für laufende Pensionen und Anwartschaften auf Pensionen für frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen betrug für das Geschäftsjahr 2020 nach IFRS 31,8 Mio. EUR (Vorjahr: 30,4 Mio. EUR) und nach HGB 23,9 Mio. EUR (Vorjahr: 22,8 Mio. EUR).

3. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird in § 12 der Satzung der Gesellschaft geregelt. Das Vergütungssystem trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und die Auslagen anfallenden Umsatzsteuer eine feste jährliche Vergütung. Eine variable Vergütungskomponente ist nicht vorhanden.

Die feste jährliche Vergütung beträgt für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats 180.000 EUR, für seine Stellvertreter 90.000 EUR sowie für die übrigen Mitglieder 60.000 EUR. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Finanzausschusses erhält zusätzlich eine Vergütung in Höhe von 40.000 EUR, die übrigen Mitglieder des Ausschusses je 20.000 EUR für jedes volle Geschäftsjahr ihrer Mitgliedschaft. Der Vorsitzende des Präsidial- und Personalausschusses erhält eine zusätzliche Vergütung in Höhe von 30.000 EUR, die übrigen Mitglieder dieses Ausschusses je 15.000 EUR. Soweit Aufsichtsratsmitglieder für eine Tätigkeit im Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG eine Vergütung erhalten, ist diese Vergütung auf die vorgenannte Vergütung anzurechnen.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilgenommen haben, ein Sitzungsgeld in Höhe von 1.500 EUR.

Für Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, wird die Vergütung zeitanteilig gewährt, wobei jeweils auf volle Monate aufgerundet wird. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seine Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Beträge:

	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		**Summe**	
EUR	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019	**2020**	2019
Felix Albrecht	60.000	46.667	5.000	0	6.000	3.900	71.000	50.567
Turqi Alnowaiser	60.000	55.000	20.000	15.000	10.500	6.000	90.500	76.000
Scheich Ali Al-Thani	60.000	55.000	15.000	12.500	6.000	5.400	81.000	72.900
Michael Behrendt	180.000	165.000	30.000	25.000	6.000	5.400	216.000	195.400
Jutta Diekamp	30.000	55.000	7.500	12.500	3.000	5.400	40.500	72.900
Nicola Gehrt	60.000	55.000	0	0	6.000	3.900	66.000	58.900
Karl Gernandt	75.000	82.500	46.666	27.500	12.000	8.700	133.666	118.700
Oscar Hasbún	77.500	55.000	30.000	30.000	12.000	7.500	119.500	92.500
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	30.000	55.000	17.500	27.500	6.000	9.000	53.500	91.500
Joachim Kramer	0	8.333	0	0	0	0	0	8.333
Annabell Kröger	60.000	55.000	20.000	15.000	12.000	7.500	92.000	77.500
Arnold Lipinski	60.000	55.000	35.000	27.500	12.000	9.000	107.000	91.500
Sabine Nieswand	60.000	55.000	15.000	12.500	6.000	5.400	81.000	72.900
Dr. Isabella Niklas	35.000	0	20.417	0	6.000	0	61.417	0
Francisco Pérez	60.000	55.000	15.000	12.500	6.000	5.400	81.000	72.900
Klaus Schroeter	90.000	82.500	35.000	27.500	12.000	9.000	137.000	119.000
Maya Schwiegers-hausen-Güth	60.000	55.000	0	0	6.000	3.900	66.000	58.900
Svea Stawars	30.000	0	0	0	3.000	0	33.000	0
Uwe Zimmermann	60.000	55.000	35.000	27.500	12.000	9.000	107.000	91.500
Summe	**1.147.500**	**1.045.000**	**347.083**	**272.500**	**142.500**	**104.400**	**1.637.083**	**1.421.900**

Die Aufsichtsratsvergütung sowie die Sitzungsgelder wurden aufwandsbezogen in die Darstellung einbezogen. Für die ausgeschiedenen bzw. eingetretenen Aufsichtsratsmitglieder wurden die Werte zeitanteilig ermittelt. Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten im oben angegebenen Zeitraum keine Nebenvergütung.

Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats stehen für die Wahrnehmung seiner Aufgaben ein Büro mit Assistenz und eine Fahrbereitschaft zur Verfügung. Soweit der Vorsitzende des Aufsichtsrats unentgeltlich im Interesse der Hapag-Lloyd AG bestimmte Termine und Repräsentationsaufgaben wahrnimmt, um das Geschäft der Gesellschaft und deren positive Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu fördern, darf er zu ihrer Vorbereitung und Durchführung interne Ressourcen der Gesellschaft unentgeltlich nutzen. Auslagen im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit werden ihm in angemessenem Umfang erstattet.

Zum 31. Dezember 2020 sowie zum 31. Dezember 2019 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2020 und im Vergleichszeitraum keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, erhalten.

SONSTIGE VERPFLICHTENDE ANGABEN

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN

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

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

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

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

Am 16. April 2014 haben die CSAV Germany Container Holding GmbH, Hamburg („CG Hold Co“), die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg („HGV“), und die Kühne Maritime GmbH, Hamburg („Kühne“) (CG Hold Co, HGV und Kühne gemeinsam auch die „Ankeraktionäre“), eine Aktionärsvereinbarung geschlossen und im Rahmen des Zusammenschlusses mit der United Arab Shipping Company Ltd. neuformuliert („Neue Aktionärsvereinbarung“). CG Hold Co, HGV und Kühne haben sich in der Neuen Aktionärsvereinbarung geeinigt, ihre Stimmrechte ab dem auf die Hauptversammlung 2017 folgenden Tag einheitlich durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht und verbindlicher Weisungen an den Bevollmächtigten auszuüben. Um eine einheitliche Stimmabgabe herbeizuführen, beabsichtigen die Ankeraktionäre über die Stimmabgabe im Vorwege von Hauptversammlungen Beschluss zu fassen. Sollten die Ankeraktionäre einen einstimmigen Beschluss hinsichtlich der Stimmabgabe über einen der Tagesordnungspunkte nicht herbeiführen können, wird die Entscheidung den Entscheidungsträgern der ultimativen Anteilseigner der Ankeraktionäre übertragen. Kann eine einstimmige Entscheidung auch auf Ebene der Anteilseigner nicht herbeigeführt werden, sollen die Ankeraktionäre (a) gegen Maßnahmen stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer 75 % Mehrheit der abgegebenen Stimmen oder des vertretenen gezeichneten Kapitals zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bedürfen, oder (b) bezogen auf die von ihnen jeweils gehaltenen Aktien, nach ihrem Ermessen hinsichtlich solcher Beschlussvorschläge stimmen, die aufgrund des Gesetzes oder der Satzung einer einfachen Mehrheit bedürfen.

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

Obwohl die Neue Aktionärsvereinbarung eine feste Laufzeit bis zum 30. November 2024 haben soll, können die Ankeraktionäre frei über ihre Aktien verfügen. Die Parteien der Neuen 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 Compañía Sud Americana de Vapores S.A., der Quiñenco 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 Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco 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 Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco S.A. zuzurechnen, von denen jeweils 3 % oder mehr zugerechnet werden.

Die Quiñenco 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 Compañía 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 Compañía Sud Americana de Vapores S.A. und der Quiñenco 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 wird.

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 Luxembourgh 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 2 Personen. Der Aufsichtsrat legt die Anzahl der Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung der Mindestanzahl fest, kann ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen, sowie stellvertretende Vorstandsmitglieder bestellen.

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

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

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

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

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

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

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

a) Im Rahmen der von der Gesellschaft begebenen Schuldverschreibung mit einem Gegenwert in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR ist die Gesellschaft verpflichtet, den Anleihegläubigern anzubieten, die Schuldverschreibungen zu einem Betrag in Höhe von 101 % des jeweiligen Nennwerts zuzüglich angelaufener Zinsen zurückzukaufen, wenn, unter anderem, ein Dritter, der nicht Ankeraktionär, die IDUNA Vereinigte Lebensversicherung auf Gegenseitigkeit für Handwerk, Handel und Gewerbe, die HSH Nordbank AG, 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, der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia oder die TUI AG 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. 4.217 Mio. EUR (rd. 5.177 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern ein außerordentliches Kündigungsrecht im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft zu. Können die nach der Kündigung 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. 477 Mio. EUR (rd. 585 Mio. USD) steht den jeweiligen Darlehensgebern im Falle eines qualifizierten Kontrollwechsels über die Gesellschaft das Recht zur Kündigung der Kreditzusage bzw. die Rückzahlung bereits in Anspruch genommener Beträge zu. Können die nach der Kündigung ausstehenden Beträge nicht beglichen oder refinanziert werden, ist den Gläubigern in bestimmtem Umfang ein Rückgriff auf die besicherten Vermögensgegenstände möglich.

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

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

[1] In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.
[2] In einigen Finanzierungen wurde hier zusätzlich zu den Schlüsselaktionären Bezug auf die TUI AG genommen.
[3] In einigen Finanzierungen wurde hier der Stimmanteil der TUI AG hinzugerechnet.

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

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

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH §315D I.V.M. §289F ABS.1 HGB SOWIE DIE ENTSPRECHENSERKLÄRUNG NACH §161 AKTG

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB sowie die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG sind auf der Internetseite der Gesellschaft https://www.hapag-lloyd.com/de/home.html in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“ https://www.hapag-lloyd.com/de/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 nichtfinanziellen Grundlagen, gilt ein nachhaltiges wirtschaftliches, ökologisches und soziales Handeln als unternehmerisches Grundprinzip für Hapag-Lloyd.

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

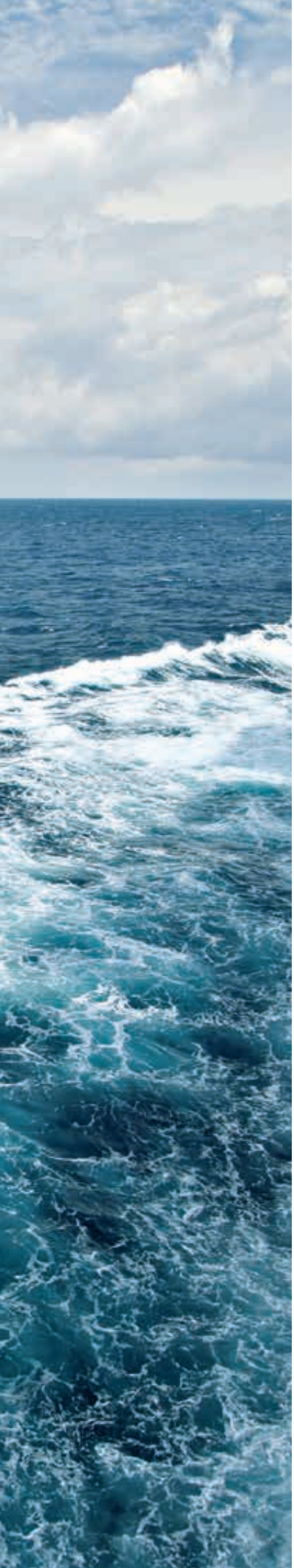
Hamburg, den 2. März 2021

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Mark Frese | Dr. Maximilian Rothkopf | Joachim Schlotfeldt

Konzern-abschluss



148 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

149 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

150 KONZERNBILANZ

152 KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

154 KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

156 KONZERNANHANG

156 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
184 Segmentberichterstattung
186 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
197 Erläuterungen zur Konzernbilanz
238 Sonstige Erläuterungen

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Umsatzerlöse	(1)	12.772,4	12.607,9
Transportaufwendungen	(2)	9.140,2	9.707,0
Personalaufwendungen	(3)	683,0	682,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(4)	1.385,2	1.174,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(5)	–279,7	–268,8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		**1.284,4**	**775,2**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(13)	32,1	35,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren		–1,2	0,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		**1.315,2**	**811,4**
Zinserträge und ähnliche Erträge	(6)	17,0	12,2
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	(6)	347,5	408,9
Übrige Finanzposten	(7)	–3,5	1,6
Ergebnis vor Steuern		**981,3**	**416,3**
Ertragsteuern	(8)	45,8	42,9
Konzernergebnis		**935,4**	**373,4**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		926,8	362,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(20)	8,6	11,4
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	**(9)**	**5,27**	**2,06**

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Konzernergebnis		**935,4**	**373,4**
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:			
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	(19)	–36,0	–60,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern		–36,8	–63,0
Steuereffekt		0,8	2,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(19)	–603,7	121,2
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:			
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	(19)	5,8	–13,2
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts		50,3	–31,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		–45,7	18,5
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Cashflow Hedges		1,2	–
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)[1]	(19)	–27,9	–14,1
Änderung des beizulegenden Zeitwerts		–40,1	–40,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust		11,8	27,0
Währungsumrechnungsdifferenzen bei Kosten der Absicherung		0,3	–0,2
Sonstiges Ergebnis		**–661,9**	**33,1**
Gesamtergebnis		**273,5**	**406,5**
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		266,2	394,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(20)	7,4	11,7

[1] Im Berichtsjahr wurden die Kosten der Absicherung aus den Posten, die nicht erfolgswirksam reklassifiziert werden, in die Posten, die erfolgswirksam reklassifiziert werden, umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2020

AKTIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	1.466,8	1.600,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	1.459,1	1.716,9
Sachanlagen	(11)	9.300,6	10.064,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	329,2	333,6
Sonstige Forderungen	(13)	22,4	23,7
Derivative Finanzinstrumente	(14)	21,6	27,6
Ertragsteuerforderungen	(8)	4,7	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	(8)	28,7	39,7
Langfristige Vermögenswerte		**12.633,0**	**13.811,8**
Vorräte	(15)	172,3	248,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	1.362,6	1.239,8
Sonstige Forderungen	(13)	296,0	346,9
Derivative Finanzinstrumente	(14)	14,4	14,5
Ertragsteuerforderungen	(8)	24,6	27,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(16)	681,3	511,6
Kurzfristige Vermögenswerte		**2.551,2**	**2.388,6**
Summe Aktiva		**15.184,3**	**16.200,4**

PASSIVA

Mio. EUR	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	(17)	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	(17)	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(18)	4.159,9	3.430,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(19)	–265,8	362,6
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG		**6.707,2**	**6.606,6**
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(20)	15,5	14,0
Eigenkapital		**6.722,7**	**6.620,6**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(21)	374,7	327,6
Sonstige Rückstellungen	(22)	73,1	65,7
Finanzschulden	(23)	3.229,9	4.445,1
Leasingverbindlichkeiten	(23)	940,5	710,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(24)	5,0	5,3
Derivative Finanzinstrumente	(25)	35,5	22,8
Passive latente Ertragsteuern	(8)	10,1	8,7
Langfristige Schulden		**4.668,7**	**5.586,2**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(21)	10,5	12,6
Sonstige Rückstellungen	(22)	369,2	399,3
Ertragsteuerschulden	(8)	39,1	50,0
Finanzschulden	(23)	505,9	758,7
Leasingverbindlichkeiten	(23)	459,8	482,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(24)	1.748,1	1.779,4
Vertragsverbindlichkeiten	(24)	545,7	372,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(24)	114,6	126,6
Derivative Finanzinstrumente	(25)	–	11,6
Kurzfristige Schulden		**3.792,9**	**3.993,6**
Summe Passiva		**15.184,3**	**16.200,4**

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Konzernergebnis	935,4	373,4
Steueraufwendungen (+)/-erträge (–)	45,8	42,9
Übrige Finanzposten	3,5	–1,6
Zinsergebnis	330,5	396,7
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (–)	1.385,2	1.174,4
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (–) für finanzielle Vermögenswerte	0,1	–
Gewinn (–)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	–12,2	–18,5
Erträge (–)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	–32,2	–35,7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (–)	39,5	–0,8
Zunahme (–)/Abnahme (+) der Vorräte	59,1	–5,6
Zunahme (–)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	–225,4	–54,0
Zunahme (+)/Abnahme (–) der Rückstellungen	17,9	69,8
Zunahme (+)/Abnahme (–) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	355,5	110,8
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (–)	–21,9	–29,4
Zinseinzahlungen	17,1	5,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**2.897,9**	**2.028,2**
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	31,0	41,6
Einzahlungen aus Dividenden	35,9	30,2
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–534,1	–426,1
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	–	–10,6
Auszahlungen für gewährte Darlehen	–10,4	–4,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	**–477,6**	**–369,5**

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Auszahlungen für Dividenden	–203,5	–39,5
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	1.593,8	924,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–2.742,3	–1.733,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–514,3	–456,7
Auszahlungen für Mietereinbauten	–26,3	–18,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–315,6	–397,3
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	16,1	–103,7
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	–	6,6
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	**–2.192,1**	**–1.817,6**
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**228,2**	**–158,9**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	**511,6**	**657,1**
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–58,5	13,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	228,2	–158,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	**681,3**	**511,6**

KONZERNEIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	Eigenkapital der Aktionäre	
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklagen
Stand 1.1.2019	**175,8**	**2.637,4**
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	–	–
Angepasster Stand 1.1.2019	**175,8**	**2.637,4**
Gesamtergebnis	**–**	**–**
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	**–**	**–**
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Stand 31.12.2019	**175,8**	**2.637,4**
Stand 1.1.2020	**175,8**	**2.637,4**
Gesamtergebnis	**–**	**–**
davon		
Konzernergebnis	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	**–**	**–**
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**
davon		
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–
Umgliederungen aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	–	–
Entkonsolidierung	**–**	**–**
Stand 31.12.2020	**175,8**	**2.637,4**

der Hapag-Lloyd AG									
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	**Summe**	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	**Summe Eigenkapital**
3.117,4	**–112,6**	**–0,8**	**–7,7**	**439,7**	**–0,5**	**318,1**	**6.248,7**	**10,6**	**6.259,3**
–17,4	–	–	–	–	–	–	–17,4	–	–17,4
3.100,0	**–112,6**	**–0,8**	**–7,7**	**439,7**	**–0,5**	**318,1**	**6.231,3**	**10,6**	**6.241,9**
362,0	**–60,8**	**–13,2**	**–14,1**	**120,8**	**–**	**32,8**	**394,8**	**11,7**	**406,5**
362,0	–	–	–	–	–	–	362,0	11,4	373,4
–	–60,8	–13,2	–14,1	120,8	–	32,8	32,8	0,4	33,1
–	**–**	**–**	**11,7**	**–**	**–**	**11,7**	**11,7**	**–**	**11,7**
–31,2	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–31,2**	**–8,3**	**–39,5**
–26,4	–	–	–	–	–	–	–26,4	–	–26,4
–4,8	–	–	–	–	–	–	–4,8	–8,3	–13,2
3.430,8	**–173,3**	**–14,0**	**–10,2**	**560,5**	**–0,5**	**362,6**	**6.606,6**	**14,0**	**6.620,6**
3.430,8	**–173,3**	**–14,0**	**–10,2**	**560,5**	**–0,5**	**362,6**	**6.606,6**	**14,0**	**6.620,6**
926,8	**–36,0**	**5,8**	**–27,9**	**–602,5**	**–**	**–660,6**	**266,2**	**7,4**	**273,5**
926,8	–	–	–	–	–	–	926,8	8,6	935,4
–	–36,0	5,8	–27,9	–602,5	–	–660,6	–660,6	–1,3	–661,9
–	**–**	**–4,2**	**36,2**	**–**	**–**	**32,0**	**32,0**	**–**	**32,0**
–197,6	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–197,6**	**–5,9**	**–203,5**
–193,3	–	–	–	–	–	–	–193,3	–	–193,3
–4,2	–	–	–	–	–	–	–4,2	–5,9	–10,1
–0,7	0,7	–	–	–	–	0,7	–	–	–
0,5	**–**	**–**	**–**	**–0,5**	**–**	**–0,5**	**–**	**–**	**–**
4.159,9	**–208,6**	**–12,4**	**–1,9**	**–42,4**	**–0,4**	**–265,8**	**6.707,2**	**15,5**	**6.722,7**

KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

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

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

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 und wurde am 2. März 2021 vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben. Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss am 17. März 2021 prüfen und billigen.

Grundlagen der Rechnungslegung

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2020 waren die folgenden durch das IASB veröffentlichten Änderungen an bestehenden Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, erstmals anzuwenden:

- Änderungen an IFRS 3: Definition eines Geschäftsbetriebs,
- Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7: Referenzzinssatzreform,
- Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition von „wesentlich",
- Rahmenkonzept: Änderungen der Verweise auf das Rahmenkonzept in der IFRS.

Die Änderung an IFRS 16: COVID-19-bezogene Mietkonzessionen war ab dem Zeitpunkt des Endorsements am 9. Oktober 2020 erstmals anzuwenden.

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2020 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Im Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2020 noch nicht verpflichtend anzuwenden.

Standard / Interpretation		Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 9 IAS 39 IFRS 7 IFRS 4 IFRS 16	Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16: Referenzzinssatzreform – Phase 2	1.1.2021	ja
IFRS 1 IFRS 9 IFRS 16 IAS 41	Jährliche Verbesserungen an den IFRS Standards 2018 – 2020	1.1.2022	nein
IFRS 3	Änderungen an IFRS 3: Verweis auf das Rahmenkonzept	1.1.2022	nein
IAS 16	Änderungen an IAS 16: Sachanlagen: Einnahmen vor beabsichtigter Nutzung	1.1.2022	nein
IAS 37	Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	1.1.2022	nein
IFRS 17	Versicherungsverträge und Änderungen an IFRS 17	1.1.2023	nein
IAS 1	Änderungen an IAS 1: Klassifizierung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig	1.1.2023	nein
IFRS 10 IAS 28	Änderungen an IFRS 10 und IAS 28: Verkauf oder Einlage von Vermögenswerten zwischen einem Anleger und einem assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	offen	nein

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2021 oder später anzuwenden sind. Eine vorzeitige Anwendung der Standards findet im Hapag-Lloyd Konzern nicht statt. Im Folgenden werden lediglich die für den Hapag-Lloyd Konzern ggf. relevanten Vorschriften erläutert. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

EU-Endorsement ist bereits erfolgt

Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16: Referenzzinssatzreform – Phase 2

Die Änderungen ergänzen die Vorgaben der ersten Phase des Projekts und setzen grundsätzlich bei dem Ersatz eines Referenzzinssatzes durch einen anderen Referenzzins an. Im Hinblick auf die Abbildung von Finanzinstrumenten sind insbesondere folgende Aspekte betroffen: Bei Änderungen der vertraglichen Cashflows, die ausschließlich durch die IBOR-Reform verursacht werden, ist es auf Basis des geänderten IFRS 9 nicht erforderlich, den Buchwert von Finanzinstrumenten anzupassen oder auszubuchen. Stattdessen soll unter gewissen Voraussetzungen der Effektivzinssatz entsprechend angepasst werden. Hinsichtlich der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften besteht beim Übergang auf den neuen Referenzzinssatz die Ausnahme, dass das Unternehmen eine Anpassung der zu Beginn der Sicherungsbeziehung dokumentierten formalen Designation vornehmen darf, um die Änderung des alternativen Referenzzinssatzes widerzuspiegeln. Folglich ist der in der Cashflow-Hedge-Rücklage angesammelte Betrag ab dem Zeitpunkt der Umstellung auf Basis der geschätzten künftigen Zahlungsströme zu ermitteln, die sich auf den neuen Referenzzinssatz beziehen. Weiterhin werden Unternehmen verpflichtet, Informationen über neue Risiken offenzulegen, die sich aus der Reform ergeben, und darüber hinaus, wie sie den Übergang zu alternativen Referenzzinssätzen handhaben. Neben den Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 wurden geringfügige Anpassungen an IFRS 4 und IFRS 16 vorgenommen. Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt zum 31. Dezember 2020 über variabel verzinsliche Darlehen auf Basis des USD LIBORs, die der IBOR-Reform unterliegen. Der USD LIBOR wird bis spätestens Ende 2021 durch den alternativen Referenzzinssatz SOFR abgelöst, woraus sich voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben werden.

Hapag-Lloyd verfügt außerdem über Cashflow-Hedges zur Absicherung von Zinsrisiken, die auf dem USD LIBOR basieren. Auch hier wird der Referenzzinssatz des Sicherungsinstrumentes durch den SOFR ersetzt. Sobald die Ablösung des Referenzzinssatzes eintritt, werden die oben beschriebenen Änderungen an IFRS 9 für die Bilanzierung der Grund- und Sicherungsgeschäfte angewendet. Trotz gewisser Unsicherheiten, wann und wie die Umstellung des Referenzzinssatzes bei den Verträgen für die variablen Finanzierungen und die Sicherungsinstrumente erfolgt, geht Hapag-Lloyd davon aus, dass die Vertragsänderungen für das gesicherte Grundgeschäft und das designierte Sicherungsinstrument gleichzeitig stattfinden, sodass keine Inkongruenzen zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft und somit keine Ineffektivität aus den bestehenden Sicherungsbeziehungen entstehen werden.

EU-Endorsement ist noch ausstehend

Jährliche Verbesserungen an den IFRS Standards 2018 – 2020 (Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41)

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

des Tochterunternehmens erweitert. Die Änderung gilt auch für assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die die entsprechende IFRS 1-Regelung in Anspruch nehmen. In IAS 41 wird die Vorschrift über die Nichtberücksichtigung von Zahlungsströmen für Steuern im Zusammenhang mit der Bewertung biologischer Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert nach IAS 41 gestrichen. Damit werden die Anforderungen des IAS 41 an die Regelungen des IFRS 13 angeglichen und mit einer Änderung des IAS 41 aus 2008 in Einklang gebracht, wonach im Rahmen der Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts nicht zwingend ein Vorsteuerzinssatz für die Diskontierung zu verwenden ist.

Änderungen an IFRS 3: Verweis auf das Rahmenkonzept

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

Änderungen an IAS 37: Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung

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

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

Die Änderungen an IAS 1 betreffen eine Anpassung der Kriterien für die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig. Es wird klargestellt, dass die Klassifizierung von Schulden als kurzfristig von dem Recht eines Unternehmens zum Abschlussstichtag abhängt, die Erfüllung der Schuld um mindestens 12 Monate nach Ende des Berichtszeitraums zu verschieben: Liegen solche Rechte vor, ist die Schuld als langfristig zu klassifizieren. Das Recht, die Erfüllung der Schuld zu verschieben, muss hierbei substanziell sein. Sofern das Unternehmen für die Ausübung eines derartigen Rechts bestimmte Bedingungen zu erfüllen hat, müssen diese am Abschlussstichtag erfüllt werden; anderenfalls ist eine Klassifizierung als kurzfristig vorzunehmen. Des Weiteren wird klargestellt, dass es für die Klassifizierung einer Schuld unerheblich ist, ob das Management beabsichtigt oder erwartet, dass die Schuld tatsächlich innerhalb von 12 Monaten nach dem Abschlussstichtag erfüllt wird. Entscheidend für die Klassifizierung sind lediglich am Abschlussstichtag bestehende Rechte, die Erfüllung der Schuld um mindestens 12 Monate zu verschieben. Dies gilt auch im Falle der Erfüllung innerhalb des Wertaufhellungszeitraums. Die Auswirkungen dieser Änderungen auf den Hapag-Lloyd Konzern werden derzeit geprüft.

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

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

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

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

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

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

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

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

Gemeinschaftliche Vereinbarungen

Gemeinschaftliche Vereinbarungen sind vertragliche Vereinbarungen, auf deren Grundlage 2 oder mehr Parteien eine wirtschaftliche Aktivität begründen, die sie gemeinschaftlich beherrschen. Gemeinschaftliche Beherrschung liegt vor, wenn die Partner zusammenarbeiten müssen, um die relevanten Aktivitäten zu steuern, und Entscheidungen einstimmig getroffen werden müssen. Hat der Hapag-Lloyd Konzern zusammen mit anderen Parteien gemeinschaftliche Beherrschung über ein Unternehmen, wird untersucht, ob es sich um eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen handelt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Anteile an Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet.

Im Hapag-Lloyd Konzern bestehen derzeit ausschließlich Gemeinschaftsunternehmen.

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

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

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

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

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

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2020 wurden neben der Hapag-Lloyd AG insgesamt 131 (Vorjahr: 141) Gesellschaften einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	**Gesamt**
31.12.2019	4	131	1	5	141
Zugänge	1	4	0	0	5
Abgänge	0	14	0	1	15
31.12.2020	**5**	**121**	**1**	**4**	**131**

Von den Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden 3 verschmolzen und 2 liquidiert. Ein nach der Equity-Methode konsolidiertes Unternehmen und 9 vollkonsolidierte Unternehmen wurden aufgrund deren Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entkonsolidiert. Aus den Entkonsolidierungen ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Durch die Neugründung von 4 Gesellschaften und die Aufnahme eines bisher aufgrund von Unwesentlichkeit nicht konsolidierten erworbenen Unternehmens hat sich der Konsolidierungskreis entsprechend erweitert.

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

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

An der vollkonsolidierten CSAV Austral SpA, Valparaíso, hält die Hapag-Lloyd AG zwar nur 48,95 % der stimmberechtigten Anteile, stellt aber die Mehrheit der Mitglieder des Entscheidungsorgans. Daneben hält die Hapag-Lloyd AG 100 % der dividendenberechtigten Anteile, sodass das wirtschaftliche Eigentum ausschließlich in der Hapag-Lloyd AG liegt.

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

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

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

Währungsumrechnung

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

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

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

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

Wechselkurse für bedeutende Währungen

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
je EUR	**31.12.2020**	31.12.2019	**2020**	2019
US-Dollar	1,22760	1,12230	1,14130	1,11950
Chinesischer Renminbi	8,00992	7,82964	7,87475	7,73267
Hongkong-Dollar	9,51697	8,73901	8,85215	8,77147
Kanadischer Dollar	1,56359	1,46174	1,53061	1,48537
Singapur-Dollar	1,62215	1,51011	1,57443	1,52702
Indische Rupie	89,70073	80,10977	84,58490	78,83536

Bilanzierung und Bewertung

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

Geschäfts- oder Firmenwerte

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

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

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

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	20–25
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Computersoftware	3–8

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

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

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

Bei der Überprüfung der erwarteten Nutzungsdauern von Vermögenswerten wurde die erwartete Nutzungsdauer der Marke UASC im ersten Halbjahr 2020 um 2 Jahre verkürzt. Durch diese Änderung wurde die Marke im zweiten Quartal 2020 vollständig abgeschrieben. Die Abschreibungen im Geschäftsjahr erhöhten sich dadurch um 11,9 Mio. EUR. In den Jahren 2021 und 2022 reduzieren sich die Abschreibungen um 8,4 Mio. EUR bzw. 3,5 Mio. EUR.

Die Überprüfung der Marke „CSAV“ ergab, dass die noch zum 31. Dezember 2019 angenommene Restnutzungsdauer von 15 Jahren nicht den tatsächlichen Verhältnissen der operativen Nutzung entsprach. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 wurde dies korrigiert. Hieraus resultierte eine höhere Abschreibung in Höhe von 24,9 Mio. EUR. Damit sind zum 31. Dezember 2020 beide Marken vollständig abgeschrieben.

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

Sachanlagen

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

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

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

Die nutzungsbedingten planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden zum Vorjahr unveränderten wirtschaftlichen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude	40
Schiffe	25
Container	13
Übrige Anlagen	3 – 10

Die Trockendockarbeiten zur Erzielung der Betriebsgenehmigung (Klassekosten) werden als separate Komponente über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben. Gleiches gilt für die Einbauten von Abgasreinigungssystemen (sog. Scrubber) in Schiffen, die als separate Komponente zu betrachten sind und einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von 7 Jahren unterliegen. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswerts erwarteten Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis ihres Schrottwerts ermittelt. Bei Containern ergibt sich der Restwert aus einem festgelegten Anteil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, die in der Regel dem ursprünglichen Neupreis des Containers entsprechen. Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

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

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

Werthaltigkeitsprüfung

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

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

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

Zur Optimierung des Schiffsportfolios ist beabsichtigt, 5 Containerschiffe der Flotte zu ersetzen und in naher Zukunft zu verkaufen. Der erzielbare Betrag jedes dieser Schiffe konnte zum Geschäftsjahresende auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich der Kosten der Veräußerung bestimmt werden. Zum 31. Dezember 2020 wurden die Containerschiffe einzeln auf Wertminderung getestet. Da die erzielbaren Beträge geringer als die Buchwerte waren, wurden Wertminderungen erfasst. Für Angaben zur Bemessung des beizulegenden Zeitwerts und zur Höhe der Wertminderungen wird auf Anmerkung (11) Sachanlagen verwiesen.

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

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

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

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

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

Leasing

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

Leasingnehmer

Hapag-Lloyd erfasst im Rahmen des Single Accounting Model nach IFRS 16 zu Beginn eines jeden Leasingverhältnisses ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in der Bilanz, es sei denn (jeweils Wahlrecht), (1) die Laufzeit eines Leasingverhältnisses beträgt 12 Monate oder weniger oder (2) es handelt sich bei dem Leasingobjekt um einen geringwertigen Vermögenswert.

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

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

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

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

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

In Abhängigkeit von der Vermögenswertklasse, Laufzeit und Besicherung wendet Hapag-Lloyd einen Abzinsungssatz auf ein Portfolio ähnlich ausgestalteter Leasingverträge an. Der Abzinsungssatz entspricht dabei dem jeweiligen Grenzfremdkapitalzinssatz für die 5 definierten Vermögenswertklassen. Neben den gemieteten Containerschiffen, die im Wesentlichen hinsichtlich einer ähnlichen Restlaufzeit zusammengefasst werden, betrifft diese Annahme die Containermietverträge, die hinsichtlich Containertyp und Restlaufzeit zusammengefasst werden, und die angemieteten Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Leasingfahrzeuge.

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

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

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

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

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

Leasinggeber

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

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

Sale-and-Lease-Back-Transaktionen

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

Finanzinstrumente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 gab es wie im vorangegangenen Geschäftsjahr keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

Originäre finanzielle Vermögenswerte

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

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

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

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

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

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

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion übertragen werden, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum des finanziellen Vermögenswerts verbundenen Risiken und Chancen übertragen werden. Werden alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus einem finanziellen Vermögenswert weder übertragen noch behalten und wird

die Verfügungsgewalt über den übertragenen Vermögenswert nicht behalten, findet ebenfalls eine Ausbuchung statt. Darüber hinaus werden finanzielle Vermögenswerte, die als ausgefallen gelten, dann ausgebucht, wenn alle Maßnahmen zur Eintreibung erfolglos blieben.

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

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Bankguthaben sowie Schecks und sonstige Geldanlagen, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten.

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

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

Originäre finanzielle Verbindlichkeiten

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

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

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

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

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

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

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

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

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

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

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

Vorräte

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

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

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

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

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

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

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

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

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

Vertragsverbindlichkeiten

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

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

Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile

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

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

Anteilsbasierte Vergütungen

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

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Realisierung von Umsatzerlösen

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

Weitere Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

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

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl. Im Geschäftsjahr 2020 sowie im Vorjahr entsprach das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Steuern

Die Hapag-Lloyd AG, die größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnage optiert. Bei der Tonnagebesteuerung wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage und den Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet. Unter die Tonnagebesteuerung fallen grundsätzlich alle Gewinne, die mit dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Einkünfte aus Kapitalvermögen sowie Beteiligungsergebnisse unterliegen grundsätzlich der Regelbesteuerung. Gleiches gilt für Schiffe, die die Voraussetzungen der Tonnagebesteuerung nicht erfüllen. Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen für Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags werden keine Steuerverbindlichkeiten oder Steuerforderungen für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive latente Steuer für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge angepasst. Ertragsteuerverbindlichkeiten werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

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

Erwartete Steuerersparnisse aus temporären Differenzen bzw. aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen der Verlustvorträge werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen. Die steuerliche Ergebnisplanung basiert auf der Mittelfristplanung der Jahre 2021 bis 2025, die für steuerliche Zwecke auf 10 Jahre verlängert wurde.

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

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

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

Beizulegender Zeitwert

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

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

Level 1:
Unveränderte Übernahme von notierten Preisen an aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten.

Level 2:
Verwendung von Bewertungsparametern, bei denen es sich nicht um die in Level 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachten lassen.

Level 3:
Verwendung von nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Faktoren für die Bewertung des Vermögenswerts oder der Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Bewertungsparameter).

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

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

Beihilfen der öffentlichen Hand

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

Wesentliche Annahmen und Schätzungen

Die Aufstellung eines Konzernabschlusses gemäß den IFRS erfordert Schätzungen und Annahmen, um die bilanzierten Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen. Schätzungen und Annahmen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen.

Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

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

Überprüfung der Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Nutzungsdauern und Restwerte für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit geschätzt. Das Management überprüft regelmäßig die Schätzungen für einzelne Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten mit ähnlichen Eigenschaften aufgrund von Änderungen der Qualität von Wartungs- und Instandhaltungsprogrammen, geänderten Umweltanforderungen oder technischen Entwicklungen und nimmt bei wesentlichen Veränderungen Anpassungen der Nutzungsdauern und Restwerte vor.

Die Schätzung der Restwerte von Containerschiffen unterliegt vor dem Hintergrund der langen Lebensdauer der Schiffe, der Unsicherheiten bezüglich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung und des künftigen Stahlpreises, der eine wesentliche Bestimmungsgröße des Restwerts eines Containerschiffs darstellt, hohen Unsicherheiten und Schwankungen. Grundsätzlich entspricht der Restwert eines Containerschiffs bzw. einer Klasse von Containerschiffen dessen Schrottwert. Der Schrottwert wird bestimmt auf Basis des Leergewichts eines Containerschiffs und des durchschnittlichen Stahlpreises. Vor dem Hintergrund der Langlebigkeit der Containerschiffe werden Anpassungen des Restwerts dann vorgenommen, wenn erwartet wird, dass die Marktschwankungen (nachhaltig) bis zum Ende der betrieblichen Nutzungsdauer bestehen.

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

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

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

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

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

Bemessung der erwarteten Kreditverluste auf Forderungen und andere finanzielle Vermögenswerte

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

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

Ansatz aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge

Die Höhe der im Konzern aktivierten latenten Steuern auf Verlustvorträge ist wesentlich abhängig von der Einschätzung über die künftige Nutzbarkeit der steuerlichen Verlustvorträge. Insofern ist der Betrag der aktiven latenten Steuern von der Planung künftiger steuerlicher Ergebnisse abhängig. Aufgrund von Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten Entwicklung kann es in künftigen Perioden zu Anpassungen dieser Beträge kommen. Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern erfolgen unter Anmerkung (8) Ertragsteuern.

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

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

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

Ansatz und Bewertung von sonstigen Rückstellungen
Die sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder künftiger Entwicklungen, zum Beispiel der zur Verpflichtungsbewertung anzusetzenden Kosten, treffen. Diese können vor allem bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen.

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs.

Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (22) Sonstige Rückstellungen.

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

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

Klassifizierung gegenwärtiger Verpflichtungen als Eventualverbindlichkeit
Gegenwärtige Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen, werden bilanziell nicht erfasst, wenn die Erfüllung dieser Verpflichtungen nicht wahrscheinlich ist. Ob die Erfüllung einer Verpflichtung nicht wahrscheinlich ist, unterliegt einer Beurteilung durch das Management, die auf der Basis von Beurteilungen durch Rechtsanwälte und Steuerberater ausgeübt wird.

Für detailliertere Erläuterungen zu den Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken siehe Anmerkung (29) Rechtsstreitigkeiten.

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

Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie
Die Geschäftsentwicklung des Geschäftsjahres 2020 war wesentlich geprägt vom weltweiten Ausbruch der COVID-19-Pandemie. Zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität wurde im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 ein umfangreiches Maßnahmenpaket unter dem Projektnamen Performance Safeguarding Program (PSP) erarbeitet. Dieses beinhaltet unter anderem Maßnahmen für Kosteneinsparungen und Maßnahmen zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens.

Detaillierte Erläuterungen zur Umsetzung der PSP-Maßnahmen sowie zu den aktuellen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Geschäftstätigkeit sind im zusammengefassten Lagebericht und etwaige Risiken, die sich aus der COVID-19-Pandemie für den Hapag-Lloyd Konzern ergeben können, im Risikobericht dargestellt.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	1.817	1.960
Transpazifik	1.851	1.945
Fernost	2.286	2.327
Mittlerer Osten	1.476	1.391
Intra-Asien	831	900
Lateinamerika	2.889	2.837
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	689	676
Gesamt	**11.838**	**12.037**

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	1.383	1.389
Transpazifik	1.467	1.318
Fernost	979	910
Mittlerer Osten	837	744
Intra-Asien	605	541
Lateinamerika	1.131	1.153
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.051	1.046
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	**1.115**	**1.072**

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Atlantik	2.201,6	2.431,9
Transpazifik	2.379,9	2.290,8
Fernost	1.961,7	1.891,7
Mittlerer Osten	1.081,6	924,8
Intra-Asien	440,0	435,4
Lateinamerika	2.863,2	2.921,6
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	634,8	631,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	1.209,6	1.080,0
Gesamt	**12.772,4**	**12.607,9**

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

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	**2.700,4**	**1.985,8**
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.385,2	–1.174,4
EBIT	**1.315,2**	**811,4**
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**981,3**	**416,3**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	**32,1**	**35,5**

Langfristige Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.466,8	1.600,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.459,1	1.716,9
Sachanlagen	9.300,6	10.064,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	329,2	333,6
Gesamt	**12.555,6**	**13.716,1**
davon Inland	10.046,6	10.765,9
davon Ausland	2.509,0	2.950,2
Gesamt	**12.555,6**	**13.716,1**

Eine regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aufgrund ihres gemeinschaftlichen Nutzens bei der Betrachtung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit („CGU“) nicht möglich. Diese wurden daher im Wesentlichen der Konzernmutter im Inland zugeordnet. Die im Ausland gehaltenen langfristigen Vermögenswerte sind mit einem Betrag von 2.364,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2.777,6 Mio. EUR) den Vereinigten Arabischen Emiraten zuzuweisen.

Im Geschäftsjahr 2020 bestand keine Abhängigkeit von einzelnen Kunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) Umsatzerlöse

Umsatzerlösströme

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

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

Im Geschäftsjahr 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 164,5 Mio. EUR auf 12.772,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12.607,9 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 1,3 % entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 4,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum EUR wirkte sich hingegen mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. 3,3 % ergeben. Der Rückgang der Transportmenge um –1,6 % im Vergleich zum Vorjahr minderte hingegen den Umsatzanstieg entsprechend ab.

Vertragssalden

Die Vertragsverbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen die zum Abschlussstichtag verbleibende Leistungsverpflichtung im Zusammenhang mit auf nicht beendeten Reisen befindlichen Transportaufträgen. Die in der Berichtsperiode erfassten Erlöse, die zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 im Saldo der Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, beliefen sich auf 372,9 Mio. EUR (Vorjahr: 260,3 Mio. EUR).

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

Leistungsverpflichtungen und Methoden der Erlöserfassung

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

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

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

Transaktionspreis und Transaktionspreisbestandteile

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

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

(2) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Transportaufwendungen für beendete Reisen	9.089,6	9.721,1
Brennstoffe	1.407,3	1.625,6
Handling und Haulage	4.716,7	4.922,7
Container und Repositionierung [1]	1.134,7	1.205,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) [1]	1.830,8	1.967,8
Veränderung der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen [2]	50,6	–14,0
Gesamt	**9.140,2**	**9.707,0**

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

Die Transportaufwendungen sind im Geschäftsjahres 2020 um 566,9 Mio. EUR auf 9.140,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.707,0 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 5,8 %. Dieser Rückgang ist vor allem auf den volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen, den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis sowie auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Des Weiteren führt der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. ca. 4,0 % ergeben.

Der Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe in Höhe von 218,3 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis, der um 1,6 % gesunkenen Transportmenge und den enthaltenen Währungskurseffekten (USD / EUR).

Der Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im Geschäftsjahr 2020 mit 379 USD / t um 37 USD / t (– 8,9 %) unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 416 USD / t. Während die Preise für den Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt zu Beginn des Berichtszeitraums noch auf einem sehr hohen Niveau lagen (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam, rd. 560 USD / t), sanken sie im Verlauf des ersten Halbjahres 2020 aufgrund eines weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig stattfindenden Fördermengenstreits zwischen wichtigen Ölstaaten hingegen deutlich und notierten Ende April kurzzeitig bei rd. 135 USD / t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Anschließend stiegen die Bunkerpreise jedoch wieder an und bewegten sich ab dem dritten Quartal 2020 auf einem vergleichsweise stabilen Level bei rd. 300 USD / t. Zum Jahresende kam es zu einem leichten Preisanstieg, sodass Ende Dezember der Preis für Bunkertreibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei rd. 367 USD / t notierte (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Der Rückgang des Bunkerverbrauchspreises wurde gemindert durch die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020.

Der Rückgang der Aufwendungen für das Handling von Containern in Höhe von 206,0 Mio. EUR auf 4.716,7 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang, auf geringere Inlandstransportaufwendungen sowie ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen.

Der Rückgang für Container und Repositionierungsaufwendungen in Höhe von 70,2 Mio. EUR auf 1.134,7 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms, die daraus resultierenden geringeren Aufwendungen für das Laden und Löschen von Leercontainern an den Terminals sowie auf die Optimierung der Containerauslastungen auf Reisen von Europa nach Asien im vierten Quartal 2020 zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 137,0 Mio. EUR auf 1.830,8 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Ausgesetzte Dienste, eine reduzierte Anzahl von Reisen, Netzwerkoptimierungen sowie ein höherer Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum führten im Wesentlichen zum Rückgang der Aufwendungen.

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Umsatzerlöse abzüglich Transportaufwendungen zu Umsatzerlösen) betrug für das Geschäftsjahr 2020 28,4 % (Vorjahreszeitraum: 23,0 %).

(3) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Löhne und Gehälter	563,4	562,8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	119,5	119,7
Gesamt	**683,0**	**682,5**

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2020 um 0,5 Mio. EUR (0,1 %) auf 683,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 682,5 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem ein Anstieg der Mitarbeiterzahl, ein höherer zu berücksichtigender Bonus für das Geschäftsjahr 2020 sowie geleistete COVID-19-Sonderzahlungen an die Mitarbeiter aus. Demgegenüber stand der im Vergleich zum Euro schwächere US-Dollar und führte zu einer Minderung der Personalaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Personalaufwendungen von rd. 14 Mio. EUR ergeben.

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem der Aufwand für leistungsorientierte und beitragsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (21) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Personalaufwendungen wurden um die erteilten Beihilfen der öffentlichen Hand in Höhe von 11,9 Mio. EUR (Vorjahr 10,4 Mio. EUR) erfolgswirksam gemindert. Weitere Erläuterungen erfolgen unter Anmerkung (27) Beihilfen der öffentlichen Hand.

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Seepersonal	2.007	2.026
Landpersonal	10.857	10.655
Auszubildende	221	225
Gesamt	**13.085**	**12.905**

(4) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Planmäßige Abschreibung	1.286,3	1.174,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	131,7	99,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.154,7	1.074,7
Wertminderungen	98,8	–
Wertminderungen auf Sachanlagen	98,8	–
Gesamt	**1.385,2**	**1.174,4**

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen Kundenstamm und Marken. Für weiterführende Angaben zum Anstieg der Abschreibungen auf Marken verweisen wir auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe sowie Container. Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen der im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem gestiegenen Anteil an mittelfristig gecharterten Schiffen und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 528,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 459,2 Mio. EUR). Eine Aufteilung der Abschreibungen ist den Erläuterungen des jeweiligen Bilanzpostens zu entnehmen.

Die Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 98,8 Mio. EUR resultieren aus der Wertminderung von 5 Schiffen. Für Angaben zur Werthaltigkeitsprüfung und Bemessung der Höhe der Wertminderungsaufwendungen verweisen wir auf Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ und Anmerkung (11) Sachanlagen.

(5) Sonstiges betriebliches Ergebnis

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Sonstige betriebliche Erträge	**69,1**	**81,2**
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	13,8	11,4
Erträge/Verluste aus dem Abgang von Vermögenswerten	13,1	20,2
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	9,7	6,8
Übrige betriebliche Erträge	32,5	42,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**348,8**	**350,0**
IT- und Kommunikationskosten	175,9	155,7
Büro- und Verwaltungskosten	33,8	41,8
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	32,7	35,8
Training und sonstige Personalkosten	20,1	26,9
Wechselkursgewinne/-verluste	15,4	10,2
Sonstige Steuern	12,6	12,5
Fahrt- und Reisekosten	6,4	19,4
Bankgebühren	5,9	8,3
Übrige betriebliche Aufwendungen	46,0	39,4
Gesamt	**–279,7**	**–268,8**

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

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

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

(6) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Zinserträge	**17,0**	**8,5**
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	17,0	8,5
Zinsaufwendungen	**343,8**	**428,9**
Nettozinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	3,7	5,4
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	69,6	72,6
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	270,5	350,9
Effekte aus dem Ergebnis eingebetteter Derivate	–3,7	23,6
Gesamt	**–330,5**	**–396,7**

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge im Zusammenhang mit der Abwicklung von 2 Schiffsfinanzierungen und um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben. Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen für Anleihen und Darlehen sowie aus Zinsen aus sonstigen Finanzschulden zusammen. Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 vorzeitig zurückgeführte Anleihe sowie für die im November 2020 teilweise zurückgeführte Anleihe in Höhe von 22,2 Mio. EUR. Außerdem ergaben sich weitere verringerte Zinsaufwendungen bei den Bankfinanzierungen in Höhe von 61,0 Mio. EUR, die insbesondere auf die vergangenen Schuldentilgungen zurückzuführen sind und zu einer entsprechenden Verbesserung des übrigen Zinsergebnisses beitrugen.

Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats in Höhe von –3,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +23,6 Mio. EUR), der sich zum einen aus der mit der im November erfolgten Teilrückzahlung der Anleihe zusammenhängenden Ausbuchung des Marktwerts in Höhe von –8,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –10,0 Mio. EUR aus den Rückführungen der Anleihe im Februar und Juni 2019) und zum anderen aus einem Bewertungseffekt in Höhe von 4,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,6 Mio. EUR) zusammensetzt, wirkte sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

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

(7) Übrige Finanzposten

Die übrigen Finanzposten in Höhe von –3,5 Mio. EUR beinhalten im Wesentlichen realisierte und unrealisierte Kurseffekte aus der Fremdwährungsumrechnung von Finanzschulden inklusive der zugehörigen Hedge-Effekte.

(8) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern tatsächlich gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fallen wie im Vorjahr eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindespezifischen Hebesatz im Konzern in den Jahren 2020 sowie 2019 auf 16,5 % beläuft. Der kombinierte Ertragsteuersatz für inländische Gesellschaften beträgt somit 32,3 %. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare tatsächliche ertragsabhängige Steuern ausgewiesen. Die Steuersätze im Konzern lagen in 2020 zwischen 6,0 % und 39,0 % (Vorjahr: zwischen 6,0 % und 39,0 %).

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

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag	34,0	40,4
davon Inland	4,5	5,9
davon Ausland	29,5	34,5
Latenter Steuerertrag/-aufwand	11,8	2,5
davon aus zeitlichen Differenzen	2,9	2,0
davon aus Verlustvorträgen	8,9	0,5
Gesamt	**45,8**	**42,9**

Der Anstieg der Steuern vom Einkommen und Ertrag um 2,9 Mio. EUR von 42,9 Mio. EUR im Vorjahr auf 45,8 Mio. EUR im Berichtsjahr ist vor allem auf wechselkursbedingte Effekte auf latente Steuern sowie auf einen im Jahr 2019 entstandenen Ertrag aus höheren aktiven latenten Steuern aus Verlustvorträgen zurückzuführen. Kompensiert wurde der Anstieg durch einen Rückgang der laufenden Ertragsteuern in Höhe von 6,4 Mio. EUR.

In den inländischen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind Steueraufwendungen in Höhe von 4,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,3 Mio. EUR) enthalten, die auf den Tonnagesteuerbereich entfallen. Zudem ist der ausgewiesene inländische Steueraufwand um einen Währungskurseffekt in Höhe von 1,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –0,3 Mio. EUR) gemindert, welcher aus der Umrechnung von Steuerforderungen und Verbindlichkeiten von der funktionalen Währung US-Dollar in die Berichtswährung Euro resultiert.

Zudem sind in den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag periodenfremde Steueraufwendungen in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erträge in Höhe von 5,6 Mio. EUR) enthalten.

Da die Hapag-Lloyd AG zur Tonnagebesteuerung optiert hat und daher temporäre Bewertungsunterschiede keinen Einfluss auf die Besteuerung haben, werden grundsätzlich keine latenten Steuern berechnet. Für inländische Einkünfte, die nicht der Tonnagebesteuerung unterliegen, erfolgte in den Jahren 2020 sowie 2019 die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von 32,3 %.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze im Jahr 2020 für ausländische Gesellschaften variierten zwischen 8,3 % und 34,0 % (Vorjahr: zwischen 8,3 % und 34,9 %).

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

Überleitungsrechnung

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Ergebnis vor Steuern	981,3	416,3
davon unter Tonnagesteuer	723,5	176,8
davon unter Regelbesteuerung	257,8	239,5
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (–) (Steuersatz 32,3 %)	**83,2**	**77,3**
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	–43,5	–24,9
Steuersatz- und Steuerrechtsänderungen	–	0,2
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	–1,2	–0,4
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	10,4	4,1
Effekte aus Ansatzkorrekturen	–1,9	–4,5
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	1,5	–5,6
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–10,5	–11,4
Kursdifferenzen	0,4	0,6
Sonstige Abweichungen	2,9	3,3
Ertragsteueraufwand unter Regelbesteuerung	**41,3**	**38,7**
Ertragsteueraufwand unter Tonnagesteuerbemessungsgrundlage	4,5	4,2
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (–)	**45,8**	**42,9**

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

In der Position Effekte aus Ansatzkorrekturen sind Erträge in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,3 Mio. EUR) aus der Veränderung der nicht angesetzten körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge im In- und Ausland enthalten. Ferner entfallen 0,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,8 Mio. EUR) auf die Minderung von tatsächlichen Ertragsteuern aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste.

In den sonstigen Abweichungen enthalten sind auch ausländische nicht anrechenbare Quellensteuern auf Dividenden in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,2 Mio. EUR).

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

	31.12.2020		31.12.2019	
Mio. EUR	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	1,0	11,9	1,3	7,0
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	2,0	0,6	2,6	0,6
Bewertung von Pensionsrückstellungen	7,2	0,4	6,4	0,7
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,2	–	4,5	–
Sonstige Transaktionen	9,1	1,1	7,6	2,1
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,1	–	19,0	–
davon realisierbar durch Tonnagesteuerbemessungsgrundlage	2,7	–	2,7	–
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	–3,9	–3,9	–1,7	–1,7
Bilanzansatz	**28,7**	**10,1**	**39,7**	**8,7**

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2019	Als Steuern in der GuV erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Als Kursdifferenz erfasst	Stand zum 31.12.2019
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	–1,9	–3,7	–	–0,1	–5,7
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	1,4	0,6	–	–	2,0
Bewertung von Pensionsrückstellungen	4,4	–1,0	2,2	0,1	5,7
davon erfolgsneutral	4,4	–	2,2	–	6,6
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	4,3	0,2	–	–	4,5
Sonstige Transaktionen	3,4	1,9	–	0,2	5,5
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	19,1	–0,5	–	0,4	19,0
Bilanzansatz	**30,7**	**–2,5**	**2,2**	**0,6**	**31,0**

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

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

Für die übrigen steuerpflichtigen Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 53,3 Mio. EUR (Vorjahr: 64,8 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da Hapag-Lloyd in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenzen zu steuern und mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

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

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde	**29,6**	**67,6**
Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde	**1.171,0**	**1.282,6**
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	1,0	1,0
davon unverfallbare Verlustvorträge	1.170,0	1.281,6
Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge	**1.200,6**	**1.350,2**

(9) Ergebnis je Aktie

	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	926,8	362,0
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Mio. Stück	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	**5,27**	**2,06**

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

Im Geschäftsjahr 2020 sowie im Vorjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

(10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden-stamm	Marke	Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						
Stand zum 1.1.2019	1.568,8	1.803,9	301,6	128,4	3,8	3.806,5
Zugänge	–	–	–	0,4	6,8	7,2
Abgänge	–	–	–	0,1	–	0,1
Wechselkursdifferenzen	31,9	36,6	6,1	2,6	0,1	77,3
Stand zum 31.12.2019	**1.600,7**	**1.840,6**	**307,7**	**131,3**	**10,6**	**3.891,0**
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 1.1.2019	–	325,7	20,5	118,3	–	464,5
Zugänge	–	82,8	10,4	6,5	–	99,6
Wechselkursdifferenzen	–	6,4	0,4	2,5	–	9,3
Stand zum 31.12.2019	**–**	**415,0**	**31,3**	**127,2**	**–**	**573,4**
Buchwerte 31.12.2019	**1.600,7**	**1.425,6**	**276,4**	**4,2**	**10,6**	**3.317,6**
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						
Stand zum 1.1.2020	1.600,7	1.840,6	307,7	131,3	10,6	3.891,0
Zugänge[1]	3,4	–	–	3,8	9,0	16,2
Abgänge	–	–	77,7	13,2	–	90,9
Umbuchungen	–	–	–	1,0	–1,0	–
Wechselkursdifferenzen	–137,3	–157,9	–20,9	–8,9	–1,5	–326,5
Stand zum 31.12.2020	**1.466,8**	**1.682,7**	**209,1**	**114,0**	**17,2**	**3.489,8**
Kumulierte Abschreibungen						
Stand zum 1.1.2020	–	415,0	31,3	127,2	–	573,4
Zugänge	–	81,2	46,9	3,5	–	131,7
Abgänge	–	–	77,7	13,2	–	90,9
Wechselkursdifferenzen	–	–41,3	–0,5	–8,5	–	–50,3
Stand zum 31.12.2020	**–**	**454,9**	**–**	**109,1**	**–**	**563,9**
Buchwerte 31.12.2020	**1.466,8**	**1.227,8**	**209,1**	**5,0**	**17,2**	**2.925,9**

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

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 1.466,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.600,7 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 209,1 Mio. EUR (Vorjahr: 228,7 Mio. EUR).

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2020 für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit „Containerschifffahrt“ ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Der erzielbare Betrag wurde auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Kosten der Veräußerung bestimmt. Die Bewertung basiert dabei auf Inputfaktoren der Stufe 1 (unveränderte Übernahme des notierten Aktienpreises der Hapag-Lloyd AG und eines Anleihepreises) und auf Inputfaktoren der Stufe 2 (Verwendung beobachtbarer Marktpreisnotierungen, die nicht Stufe 1 sind, zur Bemessung der restlichen Finanzschulden). Hinsichtlich der wesentlichen Bewertungsannahmen wird auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ verwiesen. In der Gesamtheit ist der beizulegende Zeitwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Containerschifffahrt“ der Stufe 2 zuzuordnen, da diese dem niedrigsten Inputfaktor entspricht, der für die Bewertung insgesamt wesentlich ist.

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

Die Marken „UASC“ und „CSAV“ wurden im Berichtsjahr vollständig abgeschrieben und zum 31. Dezember 2020 ausgebucht. Zu weiterführenden Angaben verweisen wir auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich im Geschäftsjahr auf 39,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 25,5 Mio. EUR). Die Investitionen in zu aktivierende selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte lagen in 2020 bei 9,6 Mio. EUR (Vorjahr: 6,8 Mio. EUR) und werden in der Software und in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau ausgewiesen.

(11) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container	Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2019	9.323,5	2.620,5	232,0	6,4	12.182,3
Erstanwendung IFRS 16[1]	374,3	394,7	89,2	–	858,2
Angepasster Stand zum 1.1.2019	9.697,8	3.015,1	321,2	6,4	13.040,5
Zugänge	461,7	439,6	36,5	62,3	1.000,0
Abgänge	6,0	100,4	5,7	–	112,1
Umbuchungen	3,6	–	–1,7	–3,6	–1,8
Wechselkursdifferenzen	195,7	60,4	5,0	–0,1	261,1
Stand zum 31.12.2019	**10.352,8**	**3.414,7**	**355,2**	**65,0**	**14.187,7**
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2019	2.182,1	785,6	94,9	–	3.062,6
Zugänge	649,0	387,4	38,3	–	1.074,7
Abgänge	6,0	65,2	2,8	–	73,9
Umbuchungen	–	–	–0,6	–	–0,6
Wechselkursdifferenzen	42,7	15,2	2,1	–	60,0
Stand zum 31.12.2019	**2.867,9**	**1.123,0**	**132,0**	**–**	**4.122,9**
Buchwerte 31.12.2019	**7.484,9**	**2.291,7**	**223,3**	**65,0**	**10.064,9**
Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					
Stand zum 1.1.2020	10.352,8	3.414,7	355,2	65,0	14.187,7
Zugänge[2]	653,3	625,7	54,3	58,9	1.392,2
Abgänge	211,6	100,2	9,2	–	321,1
Umbuchungen	44,4	–	–0,3	–44,5	–0,3
Wechselkursdifferenzen	–921,6	–329,8	–20,1	–6,6	–1.278,2
Stand zum 31.12.2020	**9.917,2**	**3.610,4**	**379,9**	**72,9**	**13.980,4**
Kumulierte Abschreibungen					
Stand zum 1.1.2020	2.867,9	1.123,0	132,0	–	4.122,9
Zugänge	726,2	385,3	43,2	–	1.154,7
Wertminderungen	98,8	–	–	–	98,8
Abgänge	210,9	67,6	2,5	–	281,0
Umbuchungen	–	–	–0,3	–	–0,3
Wechselkursdifferenzen	–289,0	–118,7	–7,6	–	–415,3
Stand zum 31.12.2020	**3.193,0**	**1.322,0**	**164,8**	**–**	**4.679,9**
Buchwerte 31.12.2020	**6.724,2**	**2.288,3**	**215,1**	**72,9**	**9.300,6**

[1] Der Zugang in den Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 im Geschäftsjahr 2019 erfolgt netto (saldiert mit den kumulierten Abschreibungen).
[2] Zugänge in Höhe von 4,3 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 5.667,5 Mio. EUR (Vorjahr: 7.620,0 Mio. EUR). Es bestehen Eigentumsbeschränkungen in Form von Schiffshypotheken für Containerschiffe sowie in Form von Sicherungsübereignungen für finanzierte Schiffe und Container.

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

Wie im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ unter „Werthaltigkeitsprüfung“ beschrieben, wurden zum Geschäftsjahresende Wertminderungen für 5 Containerschiffe erfasst. Die Schiffe wurden einzeln auf Wertminderung überprüft und ihr erzielbarer Betrag auf Basis der beizulegenden Zeitwerte abzüglich Veräußerungskosten durch einen unabhängigen Sachverständigen zum 31. Dezember 2020 geschätzt. Die Bewertung entspricht insgesamt Stufe 3 der Bemessungshierarchie und wurde vom Sachverständigen unter der Berücksichtigung aktueller Verkaufstransaktionen, laufender Verkaufsverhandlungen sowie angebotener Preise und Marktreaktionen auf diese Preisvorstellungen für am besten vergleichbare Schiffe ermittelt. In der Bewertung wird angenommen, dass die Schiffe zur sofortigen charterfreien Übergabe gegen Barzahlung zu normalen Handelsbedingungen zwischen einem verkaufsbereiten Verkäufer und einem kaufwilligen Käufer zum Verkauf stehen. Ferner basiert die Einschätzung auf der Annahme, dass diese Schiffe vollständig gewartet waren, frei von Empfehlungen, unbeschädigt, vollständig ausgerüstet und in betriebsbereitem Zustand sind. Da die so ermittelten erzielbaren Beträge (insgesamt 28,5 Mio. EUR) unterhalb der Buchwerte lagen, wurden Wertminderungen von 98,8 Mio. EUR als Aufwand im Posten „Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen“ erfasst.

(12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2020 wurden folgende Gesellschaften im Hapag-Lloyd Konzern nach der Equity-Methode einbezogen:

		Beteiligungsanteil im Konzern (in %)	
Name des Unternehmens	Sitz	2020	2019
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.[1]	San Isidro	47,93	47,93
Texas Stevedoring Services LLC[3]	Wilmington	50,00	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Hapag-Lloyd Lanka (Pvt) Ltd.[1]	Colombo	40,00	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH[2]	Hamburg	25,10	25,10
Djibouti Container Services FZCO[1]	Dschibuti	19,06	19,06

[1] Schiffsagenten und lokale Linienreedereien
[2] Containerterminal
[3] Servicegesellschaft am Containerterminal

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

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

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

	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	
Mio. EUR	2020	2019
Gesamtergebnisrechnung		
Umsatzerlöse	284,4	300,5
Jahresüberschuss	75,5	99,3
An Hapag-Lloyd Konzern ausgeschüttete Dividende	–35,2	–28,6
Bilanz		
Kurzfristige Vermögenswerte	100,6	97,3
Langfristige Vermögenswerte	83,9	75,2
Kurzfristige Schulden	38,5	34,0
Langfristige Schulden	65,6	58,1
Nettovermögen	**80,4**	**80,4**
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	20,2	20,2
Geschäfts- oder Firmenwert	276,8	276,8
Anteil am Gewinn des laufenden Geschäftsjahres	30,7	34,0
Periodenfremder Gewinn	–1,2	–
Buchwert des Anteils zum Geschäftsjahresende	**326,5**	**331,0**

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

	HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH		Nicht wesentliche assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
Mio. EUR	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Anteil 1.1.	**331,0**	**325,6**	**2,1**	**2,0**	**0,6**	**0,5**
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	30,7	34,0	1,2	1,3	0,2	0,1
Ausschüttungen	–35,2	–28,6	–1,3	–1,3	–	–
Wechselkursdifferenzen	–	–	–	0,1	–0,1	–
Anteil 31.12.	**326,5**	**331,0**	**2,0**	**2,1**	**0,7**	**0,6**

(13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2020 Gesamt	31.12.2020 Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2019 Gesamt	31.12.2019 Restlaufzeit über 1 Jahr
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.362,6	–	1.239,8	–
gegen fremde Dritte	1.362,6	–	1.239,8	–
Sonstige Forderungen	217,5	14,6	257,2	12,5
Beteiligungen und Wertpapiere	7,7	7,7	8,5	8,5
Forderungen aus Verrechnungen und verauslagten Beträgen	108,3	–	146,8	–
Forderungen aus Darlehen und sonstigen Finanzforderungen	14,9	4,1	5,1	2,7
Forderungen aus Versicherungsentschädigungen	52,3	–	53,8	–
Forderungen aus Kautionen und Vorauszahlungen	11,2	2,6	15,5	1,0
Übrige Vermögenswerte	23,2	0,2	27,5	0,3
Summe	**1.580,1**	**14,6**	**1.497,0**	**12,5**
Nichtfinanzielle Vermögenswerte				
Sonstige Forderungen	100,9	7,8	113,4	11,2
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	62,9	0,7	61,1	0,7
Bereitstellungsgebühren für Kreditzusagen	9,1	6,0	7,8	3,4
Rechnungsabgrenzungsposten	21,6	0,1	27,4	0,3
Übrige Vermögenswerte	7,3	0,9	17,1	6,8
Summe	**100,9**	**7,8**	**113,4**	**11,2**

Es bestanden zum 31. Dezember 2020 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment on Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus Umsatzerlösen resultieren.

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

Kreditrisiken

Die Bruttobuchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen, die in den Anwendungsbereich für Wertminderungen nach IFRS 9 fallen, betrugen zum 31. Dezember 2020 1.600,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.517,4 Mio. EUR) und unterliegen überwiegend einem geringen oder mittleren Kreditrisiko. Eine beeinträchtigte Bonität bzw. ein hohes Kreditrisiko bestand zum Stichtag für Bruttobuchwerte von 108,6 Mio. EUR (Vorjahr: 123,4 Mio. EUR). Sicherheiten bestanden für 251,5 Mio. EUR der Bruttobuchwerte (Vorjahr: 282,4 Mio. EUR).

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

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Nicht überfällig	1.408,8	1.288,0
Überfällig bis 30 Tage	120,6	142,5
Überfällig zwischen 31 und 90 Tage	30,9	38,6
Überfällig über 90 Tage	39,7	48,3
Bruttobuchwert	**1.600,0**	1.517,4
Wertberichtigung	–27,6	–28,9
Buchwert	**1.572,4**	**1.488,4**

Wertberichtigungen

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

Mio. EUR	2020	2019
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Forderungen		
Wertberichtigungen zum 1.1.	**28,9**	**31,6**
Inanspruchnahmen	8,0	7,4
Wertminderungsaufwendungen	9,2	4,0
Veränderung der Währungsrücklage	–2,5	0,7
Wertberichtigungen zum 31.12.	**27,6**	**28,9**

Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2020 betragen 27,6 Mio. EUR und entfallen mit 22,5 Mio. EUR (Vorjahr: 27,0 Mio. EUR) auf Forderungen mit beeinträchtigter Bonität.

(14) Derivative Finanzinstrumente

	31.12.2020		31.12.2019	
Mio. EUR	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	36,0	21,6	42,1	27,6
davon Derivate im Hedge Accounting[1]	14,5	–	14,8	0,3
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	21,6	21,6	27,3	27,3

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

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

(15) Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	172,3	247,2
Geleistete Anzahlungen	–	1,3
Gesamt	**172,3**	**248,5**

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich insbesondere um Brennstoffbestände, die sich im Vergleich zum Vorjahr von 233,0 Mio. EUR auf 160,9 Mio. EUR verringert haben.

Für Brennstoffe wurden in der Berichtsperiode Aufwendungen in Höhe von 1.606,2 Mio. EUR (Vorjahr 1.625,6 Mio. EUR) erfasst. Im Geschäftsjahr sind zudem Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) als Aufwand angefallen. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

(16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Guthaben bei Kreditinstituten	675,7	490,6
Kassenbestand und Schecks	5,6	21,0
Gesamt	**681,3**	**511,6**

Zum 31. Dezember 2020 war ein Betrag in Höhe von 7,9 Mio. EUR (Vorjahr: 10,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 5,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen. Diese Mittel stehen der Hapag-Lloyd AG oder anderen Tochtergesellschaften nicht jederzeit zur allgemeinen Verwendung zur Verfügung.

(17) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklagen

Das gezeichnete Kapital der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2020 ist wie im Vorjahr in 175,8 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt wie im Vorjahr ein Anteil von 1,00 EUR am Grundkapital.

Genehmigtes Kapital

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

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 beträgt das Genehmigte Kapital nach Teilausnutzung in Vorjahren noch 11,3 Mio. EUR.

(18) Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital

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

Dividendenausschüttung 2020

Am 10. Juni 2020 wurde eine Dividende von 1,10 EUR je dividendenberechtigte Stückaktie, d. h. insgesamt 193,3 Mio. EUR, an die Aktionäre der Hapag-Lloyd AG ausgezahlt.

Verwendung Bilanzgewinn

Nach dem Aktiengesetz beschließt die Hauptversammlung über die Verwendung des im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ausgewiesenen Bilanzgewinns. Im Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG ergibt sich unter Berücksichtigung eines Gewinnvortrags aus 2019 in Höhe von 238,4 Mio. EUR ein Bilanzgewinn von 1.247,0 Mio. EUR. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende von 3,50 EUR je dividendenberechtigter Aktie zu verwenden und den nach der Ausschüttung in Höhe von insgesamt 615,2 Mio. EUR verbleibenden Bilanzgewinn von 631,8 Mio. EUR auf neue Rechnung vorzutragen.

(19) Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. Dezember 2020: –208,6 Mio. EUR ; 31. Dezember 2019: –173,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im Geschäftsjahr 2020 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens erhöhte die negative Rücklage um 36,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 60,8 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts von Commodityoptionen, der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zins- und Commodityswaps und beträgt –12,4 Mio. EUR zum 31. Dezember 2020 (31. Dezember 2019: –14,0 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 50,3 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –31,7 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von –45,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18,5 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts von Commodityoptionen und der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt –1,9 Mio. EUR zum 31. Dezember 2020 (31. Dezember 2019: –10,2 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –40,1 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –40,9 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 11,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,0 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von –42,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 560,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im Geschäftsjahr 2020 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –603,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 121,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

(20) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter im Hapag-Lloyd Konzern sind quantitativ und qualitativ betrachtet nicht wesentlich. Im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter.

(21) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Leistungsorientierte Pensionspläne

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

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

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

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

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

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

Finanzierungsstatus der Pensionspläne

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Inländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	306,1	273,9
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	10,0	10,2
Unterdeckung (Nettoschuld)	**296,1**	**263,7**
Ausländische leistungsorientierte Verpflichtungen		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	217,7	208,0
abzüglich beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen	128,6	131,5
Unterdeckung (Nettoschuld)	**89,1**	**76,5**
Summe	**385,2**	**340,2**

Zusammensetzung und Verwaltung des Planvermögens

Das Planvermögen des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapitalinstrumente		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	36,5	37,7
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	1,3	1,7
Staatsanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	30,4	38,4
Unternehmensanleihen		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	20,9	17,3
Sonstige Fremdkapitalinstrumente		
durch (sonstige) Vermögenswerte besicherte Wertpapiere		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,3	5,0
Derivate		
mit Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	8,7	6,2
ohne Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	5,9	5,1
Rückdeckungsversicherung	10,0	10,2
Immobilien	2,1	9,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,7	1,2
Sonstiges	16,8	9,7
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	**138,6**	**141,7**

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

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

Bei der Anlage der Planvermögen in diesen Ländern werden rechtlich unabhängige Finanzdienstleister zur Beratung und Unterstützung herangezogen. Diese legen dem jeweiligen Komitee einen Vorschlag zur Kapitalanlage mit entsprechenden Risiko- und Erfolgsszenarien vor. Die Entscheidung über die Anlage obliegt dem Komitee in enger Abstimmung mit der Hapag-Lloyd AG und steht im Einklang mit der jeweiligen Anlagestrategie. Die Anlagestrategie ist im Wesentlichen auf die Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie auf Liquiditätssicherung und Renditeoptimierung ausgerichtet. Zu diesem Zweck werden die erwarteten Pensionszahlungen, die in einem bestimmten Zeithorizont anfallen, mit der Laufzeit der Kapitalanlagen abgestimmt. Für eine Laufzeit von 8 bis 12 Jahren werden Anlageformen mit niedrigem Risiko wie festverzinsliche bzw. indexierte Staats- und Unternehmensanleihen gewählt. Für darüber hinaus fällige Verpflichtungen wird in Kapitalanlagen mit höherem Risiko und höherer erwarteter Rendite investiert.

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

Die Finanzierungsbedingungen im Vereinigten Königreich werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Danach erfolgt alle 3 Jahre eine Bewertung nach Maßgabe der lokalen Vorschriften, die im Vergleich zur Bewertung nach IAS 19 in der Regel zu einer höheren Verpflichtung führt. Auf Basis der letzten technischen Bewertung zeigt der leistungsorientierte Plan im Vereinigten Königreich ein Finanzierungsdefizit. Das Unternehmen und die Treuhänder haben sich auf einen Plan zum Abbau des Defizits geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen beinhaltet.

Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung hat sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	2020	2019
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 1.1.	**481,9**	**399,8**
Laufender Dienstzeitaufwand	12,8	10,9
Zinsaufwand	6,3	9,0
Neubewertungen:		
Gewinne (–) / Verluste (+) aus Änderungen der demografischen Annahmen	–0,1	0,6
Gewinne (–) / Verluste (+) aus Änderungen der finanziellen Annahmen	45,3	75,8
Gewinne (–) / Verluste (+) aus erfahrungsbedingten Anpassungen	–1,7	–3,5
(Negativer (–)) Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,6	–0,3
Plankürzungen	–	–1,9
Planabgeltungen	–	–2,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,5	0,3
Geleistete Pensionszahlungen	–12,5	–12,5
Wechselkursveränderungen	–8,4	5,7
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	–1,0	–
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung zum 31.12.	**523,8**	**481,9**

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtung beläuft sich zum 31. Dezember 2020 auf 20,1 Jahre (Vorjahr: 20,7 Jahre).

Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

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

Mio. EUR	2020	2019
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.	**141,7**	**126,3**
Zinserträge	2,6	3,7
Erträge und Verluste aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	4,4	10,6
Beiträge des Arbeitgebers	2,8	2,9
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,1	0,1
Planabgeltungen	–	–1,1
Geleistete Pensionszahlungen	–6,3	–5,2
Wechselkursveränderungen	–5,6	4,4
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	–1,1	–
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	**138,6**	**141,7**

Nettopensionsaufwand

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Laufender Dienstzeitaufwand	12,8	10,9
Zinsaufwand	6,3	9,0
Zinserträge	–2,6	–3,7
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,6	–0,3
Planabgeltungen / Plankürzungen	–	–4,0
Nettopensionsaufwand	**17,1**	**12,0**

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

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Personalaufwendungen	13,4	6,7
Zinsaufwendungen (+) / Zinserträge (–)	3,7	5,4
Gesamt	**17,1**	**12,0**

Versicherungsmathematische Annahmen

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

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

%-Punkte	2020	2019
Abzinsungsfaktoren	0,50	0,90
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80

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

%-Punkte	2020	2019
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
Vereinigtes Königreich	1,45	2,05
Niederlande	0,50	0,90
Mexiko	7,21	7,48
Erwartete Rentensteigerungsraten		
Vereinigtes Königreich	2,76	2,13
Niederlande	2,00	2,00
Mexiko	3,50	3,50

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

Neubewertungen

Der im sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2020 für das Geschäftsjahr 2020 36,8 Mio. EUR (Vorjahr: –63,1 Mio. EUR) und setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (–) aus		
Änderungen demografischer Annahmen	0,1	–0,6
Änderungen finanzieller Annahmen	–45,3	–75,8
erfahrungsbedingten Anpassungen	1,7	3,5
Ergebnis aus Planvermögen (ohne Zinserträge)	4,4	10,6
Wechselkursänderungen	2,3	–0,7
Neubewertungen	**–36,8**	**–63,1**

Der kumulierte Betrag der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertungen beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2020 –208,6 Mio. EUR (Vorjahr: –173,4 Mio. EUR).

Künftige Beitrags- und Pensionszahlungen

Für das Jahr 2021 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2,0 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen einschließlich der Leistungen zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden im Jahr 2021 voraussichtlich 6,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,5 Mio. EUR) betragen.

Sensitivitätsanalysen

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2020 folgende Auswirkungen:

	Δ Barwert	Δ Barwert
Mio. EUR	**31.12.2020**	31.12.2019
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte höher	–77,8	–69,4
Abzinsungsfaktor um 0,8 %-Punkte niedriger	99,7	88,4
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte höher	13,6	11,2
Erwartete Rentensteigerungsrate um 0,2 %-Punkte niedriger	–13,0	–10,8
Lebenserwartung um 1 Jahr höher	21,2	18,4

Den Sensitivitätsberechnungen liegt die durchschnittliche Laufzeit der zum 31. Dezember 2020 ermittelten Pensionsverpflichtungen zugrunde. Um die Auswirkungen auf den zum 31. Dezember 2020 berechneten Barwert der Verpflichtungen separat aufzuzeigen, wurden die Berechnungen für die als wesentlich eingestuften versicherungsmathematischen Parameter isoliert vorgenommen. Korrelationen der Effekte und Bewertungsannahmen untereinander wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Da den Sensitivitätsanalysen die durchschnittliche Laufzeit der erwarteten Pensionsverpflichtungen zugrunde liegt und folglich die erwarteten Auszahlungszeitpunkte unberücksichtigt bleiben, führen sie nur zu näherungsweisen Informationen bzw. Tendenzaussagen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 33,2 Mio. EUR (Vorjahr: 27,8 Mio. EUR).

Bei Hapag-Lloyd existieren 2 leistungsorientierte Gemeinschaftspläne mehrerer Arbeitgeber. Dabei handelt es sich sowohl um einen Plan für Altersvorsorge- und medizinische Versorgungspflichten in den USA als auch um den im Vereinigten Königreich registrierten „Merchant Navy Officer's Pension Fund" (MNOPF), der weltweit für britische Offiziere gegründet wurde.

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

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

(22) Sonstige Rückstellungen

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

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2019	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	Stand zum 31.12.2019
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	156,1	–30,7	120,5	–	164,5	2,4	171,8
Personalbereich	111,9	–	81,1	3,9	101,2	1,4	129,5
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	69,9	–	40,2	2,9	59,0	1,4	87,1
Restrukturierung	16,1	–	5,6	2,0	9,5	0,3	18,3
Versicherungsprämien	13,4	–	3,3	–	2,3	0,3	12,7
Rückstellungen für sonstige Steuern	9,3	–	0,6	–	1,4	0,2	10,3
Übrige Rückstellungen	42,4	–	7,6	13,1	13,3	0,3	35,3
Sonstige Rückstellungen	**419,1**	**–30,7**	**258,9**	**22,0**	**351,2**	**6,3**	**464,9**

Mio. EUR	**Stand zum 1.1.2020**	Umgliederung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Wechselkursdifferenzen	**Stand zum 31.12.2020**
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	171,8	–	161,6	0,1	139,2	–13,2	136,2
Personalbereich	129,5	–	81,6	9,0	100,8	–8,6	131,1
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	87,1	–	16,5	1,7	33,1	–8,5	93,5
Restrukturierung	18,3	–	8,6	3,2	4,7	–1,0	10,1
Versicherungsprämien	12,7	–	4,4	3,4	3,0	–0,7	7,1
Rückstellungen für sonstige Steuern	10,3	–	4,0	–	4,4	–1,3	9,4
Übrige Rückstellungen	35,3	–	10,8	8,8	40,9	–1,6	54,9
Sonstige Rückstellungen	**464,9**	**–**	**287,5**	**26,3**	**326,1**	**–35,0**	**442,2**

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

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

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit gemieteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden. Für damit in Verbindung stehende und so gut wie sichere Rückgriffsansprüche gegenüber Versicherungen wurden sonstige Forderungen in Höhe von 41,5 Mio. EUR aktiviert.

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

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

	31.12.2020				31.12.2019			
		Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Risiken aus schwebenden Geschäften und Rechtsstreitigkeiten	136,2	135,2	1,1	–	171,8	170,4	1,5	–
Personalbereich	131,1	103,5	15,6	12,0	129,5	97,0	21,4	11,1
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	93,5	56,2	35,1	2,1	87,1	68,5	14,3	4,3
Restrukturierung	10,1	10,1	–	–	18,3	18,3	–	–
Versicherungsprämien	7,1	7,1	–	–	12,7	12,7	–	–
Rückstellungen für sonstige Steuern	9,4	9,4	–	–	10,3	10,3	–	–
Übrige Rückstellungen	54,9	47,7	0,2	6,9	35,3	22,2	4,8	8,3
Sonstige Rückstellungen	**442,2**	**369,2**	**52,0**	**21,0**	**464,9**	**399,3**	**42,0**	**23,7**

(23) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

	31.12.2020				31.12.2019			
		Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzschulden	3.735,9	505,9	2.052,3	1.177,7	5.203,8	758,7	3.089,0	1.356,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten[1]	2.533,5	377,5	1.401,8	754,1	4.292,9	678,5	2.433,3	1.181,1
Anleihen	306,0	6,8	299,2	–	458,3	10,2	448,1	–
Sonstige Finanzschulden	896,4	121,6	351,3	423,5	452,6	70,1	207,6	175,0
Leasingverbindlichkeiten	1.400,3	459,8	789,6	150,9	1.193,4	482,4	604,3	106,6
Gesamt	**5.136,2**	**965,7**	**2.841,9**	**1.328,5**	**6.397,2**	**1.241,2**	**3.693,3**	**1.462,7**

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

Finanzschulden nach Währungsexposure

Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.698,1	5.472,9
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	409,4	736,1
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	–	152,0
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	56,0	56,6
Zinsverbindlichkeiten	17,7	32,5
Transaktionskosten	–45,1	–52,9
Gesamt	**5.136,2**	**6.397,2**

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

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstige Finanzschulden

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte und von Containern.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert. Weitere Besicherungen bestehen in Form von Grundschulden im Zusammenhang mit der Immobilie Ballindamm und verbrieften Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 479,9 Mio. EUR (Vorjahr: 456,4 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2020 hat Hapag-Lloyd 7 (Vorjahr: 7) Container-Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur Refinanzierung von Investitionen in neue Reefer- und Standardcontainer durchgeführt (6 sog. Japanese Operating Leases („JOLs") (Vorjahr: 7) und ein sog. Chinese Lease (Vorjahr: 0)). Die Leasingvereinbarungen der JOL-Transaktionen enthalten substanzielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 bzw. 8 Jahren zurückzukaufen. Die Chinese-Lease-Transaktion enthält für Hapag-Lloyd die Verpflichtung, die Container nach 12 Jahren zurückzuerwerben. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 293,8 Mio. EUR (Vorjahr: 290,9 Mio. EUR). Die Verbindlichkeiten aus den JOL-Transaktionen sind in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da diese Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind. Die Verbindlichkeit aus der Chinese-Lease-Transaktion ist der Kategorie „sonstige Finanzschulden" zugeordnet, da die Verbindlichkeit gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch eine Leasinggesellschaft aufgesetzt und finanziert ist.

Des Weiteren hat Hapag-Lloyd 6 (Vorjahr: 0) Container-Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur Refinanzierung von gebrauchten Standardcontainern durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs")). Die Leasingvereinbarungen enthalten substanzielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 3 Jahren zurückzukaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 ebenfalls wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 84,8 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten sind der Kategorie „sonstige Finanzschulden" zugeordnet, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die ohne Mitwirkung von Kreditinstituten ausschließlich durch Eigenkapital finanziert sind.

Darüber hinaus wurden Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur Refinanzierung von 9 Containerschiffen (Vorjahr: 2 Containerschiffe) durchgeführt (8 sog. Chinese Leases und ein sog. Japanese Operating Lease („JOL")). Die bisherigen Finanzierungen wurden vorzeitig zurückgeführt (ausstehende Darlehensbeträge zum Rückzahlungszeitpunkt: 296,7 Mio. EUR (Vorjahr: 115,3 Mio. EUR)). Die Leasingvereinbarungen enthalten ebenfalls substanzielle Kaufoptionen, die das Recht einräumen, die Containerschiffe zurückzukaufen. In einem Fall besteht die Verpflichtung, das Schiff zurückzuerwerben. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 ebenfalls wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen beträgt insgesamt 549,2 Mio. EUR (Vorjahr: 168,8 Mio. EUR). Die Verbindlichkeiten aus den Chinese-Lease-Transaktionen sind der Kategorie „sonstige Finanzschulden" zugeordnet, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch eine Leasinggesellschaft aufgesetzt und finanziert sind. Die Verbindlichkeit aus der JOL-Transaktion ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da diese Verbindlichkeit gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert ist.

Insgesamt resultierten zum Stichtag aus derartigen Transaktionen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von insgesamt 1.427,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1.293,7 Mio. EUR) und sonstige Finanzschulden von insgesamt 804,6 Mio. EUR (Vorjahr: 443,3 Mio. EUR). Es wurden im Geschäftsjahr 2020 Zinsen in Höhe von insgesamt 85,0 Mio. EUR (Vorjahr: 75,6 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Die im Rahmen des PSP-Programms zu Jahresbeginn durchgeführte Erhöhung des ABS-Programms wurde im Berichtsjahr vollständig zurückgenommen. Nach erneuter Zuführung zum ABS-Programm bestehen zum 31. Dezember 2020 hieraus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einem Buchwert in Höhe von 81,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 108,8 Mio. EUR).

Anleihen

Am 16. November 2020 wurde die vorzeitige Teilrückführung der 450,0 Mio EUR Anleihe in Höhe von 150,0 Mio. EUR beschlossen. Die mit einem Kupon von 5,125 % verzinste Euro-Anleihe mit Fälligkeit in 2024 wurde zum 30. November 2020 zu dem festgelegten Rückzahlungspreis von 102,563 % teilweise zurückgeführt.

Im Vorjahr war eine in 2022 fällige Anleihe mit einem Kupon von 6,75 % in Höhe von 450,0 Mio. EUR zu einem Rückführungskurs von 103,375 % vorzeitig zurückgezahlt worden.

Leasingverbindlichkeiten

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

Kreditlinien

Die im Rahmen des PSP-Programms zu Jahresbeginn in Anspruch genommenen Kreditlinien wurden zum Ende des dritten Quartals 2020 vollständig zurückgeführt. Zum 31. Dezember 2020 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 476,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 521,3 Mio. EUR).

Überleitung der Veränderungen der Schulden zum Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (–) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		
Mio. EUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Anleihen	Sonstige Finanzschulden	Leasingverbindlichkeiten	Devisentermingeschäfte	Zinsswaps	**Gesamt**
Stand zum 1.1.2019	**4.483,5**	**923,7**	**511,7**	**99,0**	**62,4**	**8,0**	**6.088,3**
Erstanwendung IFRS 16	–	–	–	947,6	–	–	947,6
Angepasster Stand zum 1.1.2019	4.483,5	923,7	511,7	1.046,6	62,4	8,0	7.035,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	924,3	–	–	–	–	–	924,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–1.206,3	–456,8	–70,2	–	–	–	–1.733,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	–456,7	–	–	–456,7
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	–98,4	–5,3	–103,7
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–234,5	–62,3	–27,7	–72,6	–	–	–397,1
Summe aus Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	**–516,5**	**–519,1**	**–97,9**	**–529,3**	**–98,4**	**–5,3**	**–1.766,5**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	85,6	7,3	10,5	20,0	1,4	0,1	124,9
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	45,7	19,7	65,4
Sonstige Veränderungen	240,3	46,4	28,2	656,1	–	–	971,0
Stand zum 31.12.2019	**4.292,9**	**458,3**	**452,5**	**1.193,4**	**11,1**	**22,5**	**6.430,7**

Mio. EUR	Finanzschulden				Verbindlichkeiten (+) / Forderungen (–) aus derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting		
	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Anleihen	Sonstige Finanzschulden	Leasingverbindlichkeiten	Devisentermingeschäfte	Zinsswaps	**Gesamt**
Stand zum 1.1.2020	**4.292,9**	**458,3**	**452,5**	**1.193,4**	**11,1**	**22,5**	**6.430,8**
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten							
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	979,9	–	614,0	–	–	–	1.593,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–2.492,6	–157,5	–92,2	–	–	–	–2.742,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–	–	–	–514,3	–	–	–514,3
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	–	–	–	–	27,4	–11,3	16,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–182,9	–29,8	–33,3	–69,6	–	–	–315,6
Summe aus Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten	**–1.695,6**	**–187,3**	**488,4**	**–583,9**	**27,4**	**–11,3**	**–1.962,3**
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	–244,3	6,9	–75,3	–129,4	0,2	–3,0	–444,9
Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte	–	–	–	–	–43,4	27,2	–16,2
Sonstige Veränderungen[1]	180,5	28,1	30,7	920,2	–	–	1.159,5
Stand zum 31.12.2020	**2.533,5**	**306,0**	**896,4**	**1.400,3**	**–4,7**	**35,4**	**5.166,9**

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

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

	31.12.2020				31.12.2019			
		Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
Mio. EUR	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzielle Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.748,1	1.748,1	–	–	1.779,4	1.779,4	–	–
davon gegen fremde Dritte	1.748,1	1.748,1	–	–	1.779,4	1.779,4	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	93,1	91,3	1,6	0,2	105,6	103,8	1,7	0,2
Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	3,3	3,2	–	0,2	9,0	8,8	–	0,2
Verbindlichkeiten aus Verrechnung oder Überzahlung	28,5	28,5	–	–	26,4	26,4	–	–
Put-Option	1,6	–	1,6	–	1,6	–	1,6	–
Übrige Verbindlichkeiten	59,6	59,6	–	–	68,6	68,6	–	–
Summe	**1.841,2**	**1.839,4**	**1,6**	**0,2**	**1.885,0**	**1.883,2**	**1,7**	**0,2**
Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten								
Vertragsverbindlichkeiten	545,7	545,7	–	–	372,9	372,9	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	26,4	23,3	3,1	0,1	26,4	22,9	3,4	0,1
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	11,4	10,1	1,2	0,1	13,7	12,0	1,7	0,1
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	11,8	10,6	1,2	–	9,0	9,0	–	–
Rechnungs-abgrenzungsposten	2,9	2,2	0,7	–	3,5	1,8	1,7	–
Übrige Verbindlichkeiten	0,3	0,3	–	–	0,1	0,1	–	–
Summe	**572,1**	**569,0**	**3,1**	**0,1**	**399,2**	**395,7**	**3,4**	**0,1**

(25) Derivative Finanzinstrumente

Mio. EUR	31.12.2020 Gesamt	31.12.2020 Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2019 Gesamt	31.12.2019 Restlaufzeit über 1 Jahr
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	35,5	35,5	34,4	22,8
davon Derivate im Hedge Accounting[1]	22,7	22,7	26,4	14,9
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	12,8	12,8	8,0	8,0

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

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

(26) Finanzinstrumente

Finanzwirtschaftliche Risiken und Risikomanagement

Grundsätze Risikomanagement

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

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

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

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

Marktrisiko

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

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

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

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

Währungsrisiko

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Konzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente. Die Abbildung spiegelt das Risiko wider, das entsteht, falls die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CNY, HKD) zum Stichtag um 10 % auf- oder abgewertet würde. Die Darstellung der Analyse erfolgt auf Basis eines gebuchten Fremdwährungsexposures von –514,8 Mio. USD.

	31.12.2020		31.12.2019	
Mio. USD	Ergebnis-effekt	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)	Ergebnis-effekt	Rücklage für Kosten der Absicherung (EK)
USD / EUR				
+10 %	10,7	–	22,3	0,1
–10 %	–10,7	–	–22,3	–0,1
USD / CNY				
+10 %	–8,8	–	n.a.	n.a.
–10 %	8,8	–	n.a.	n.a.
USD / HKD				
+10 %	–5,2	–	n.a.	n.a.
–10 %	5,2	–	n.a.	n.a.

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

Treibstoffpreisrisiko

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

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 % des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen und -swaps eingesetzt.

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

Zwischen Sicherungsgeschäft und Grundgeschäft muss ein wirtschaftlicher Zusammenhang bestehen. Dieser Zusammenhang ist immer dann gegeben, wenn das Derivat die Veränderung der Cashflows des Grundgeschäfts aufgrund einer Änderung eines gemeinsamen Risikofaktors ausgleicht und es sich hierbei nicht um einen rein statistischen Zusammenhang handelt. Aufgrund der IMO-2020-Verordnung kommt im Hapag-Lloyd Konzern seit dem 1. Januar 2020 hauptsächlich schwefelarmer Treibstoff (VLSFO 0,5 %) zum Einsatz. Da derivative Finanzinstrumente, die auf das Underlying VLSFO 0,5 % referenzieren, am Finanzmarkt bis Anfang 2020 noch eine unzureichende Liquidität sowie Preistransparenz aufwiesen, erfolgte die Treibstoffpreissicherung zunächst durch den Abschluss von Gasoil-0,1 %-Optionen (Marine Gasoil) als Proxy für VLSFO 0,5 %. Seit April 2020 werden ausschließlich Commodityoptionen sowie -swaps auf das Underlying VLSFO 0,5 % abgeschlossen.

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

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

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/–10 % unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf das sonstige Ergebnis resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	31.12.2020		31.12.2019	
Mio. EUR	10 %	–10 %	10 %	–10 %
Rücklage für Cashflow Hedges	3,8	–3,7	–	–
Rücklage für Kosten der Absicherung	1,5	–0,2	36,6	–12,0

Zinsrisiko

Der Hapag-Lloyd Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere aus Finanzschulden, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Des Weiteren werden Zinsswaps zur Absicherung des Zinsrisikos eingesetzt. Zusätzlich bestehen zahlungsunwirksame Zinsrisiken aus der Bewertung von getrennt bilanzierten eingebetteten Derivaten in Form von vorzeitigen Rückkaufoptionen von begebenen Anleihen. Effekte aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente wirken sich ebenfalls auf das Zinsergebnis aus. Zwecks Reduktion des Zinsrisikos designiert Hapag-Lloyd Zinsswaps auf den variablen Teil der Zinszahlungen des Grundgeschäfts. Einige Zinsswaps sichern lediglich einen Teil des gesamten Nominalvolumens ab. Somit werden einige der Grundgeschäfte nicht vollständig designiert, sondern lediglich einzelne Risikokomponenten abgesichert.

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

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

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

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

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 wurde um +/–100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal 0 vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 1.854,9 Mio. EUR (Vorjahr: 3.042,2 Mio. EUR), den Marktwert der Zinsswaps in Höhe von –35,4 Mio. EUR (Vorjahr: –22,5 Mio. EUR) sowie den Marktwert eingebetteter Derivate in Höhe von 21,6 Mio. EUR (Vorjahr: 27,3 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR		31.12.2020		31.12.2019
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	–100 Basispunkte	+100 Basispunkte	–100 Basispunkte
Rücklage für Cashflow Hedges	23,1	–24,3	12,5	–13,0
Ergebnis vor Steuern	–19,3	3,8	–39,5	40,2

Im Rahmen der IBOR-Reform sollen die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2020 die sich hierdurch ergebenden Änderungen in IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 an. Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Der den abgesicherten variablen Cashflows zugrunde liegende Referenzzinssatz ist der USD LIBOR. Zum 31. Dezember 2020 betrug das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken 1.014,6 Mio. USD.

Derzeit werden im Hapag-Lloyd Konzern die Auswirkungen der alternativen Referenzzinssätze auf bestehende IBOR-basierte Verträge geprüft und relevante IT-Systeme, soweit möglich, für die Abbildung der Finanzierungen sowie Sicherungsinstrumente auf Basis der neuen Referenzzinssätze vorbereitet. Es besteht eine hohe Marktunsicherheit darüber, wie die alternativen Referenzzinssätze berechnet werden, wann diese verfügbar sein werden und somit auch wie sich diese insbesondere auf bestehende bzw. neue Finanzierungsverträge und Sicherungsinstrumente auswirken werden. Hapag-Lloyd geht jedoch davon aus, dass die Ablösung der Referenzzinssätze im gesicherten Grundgeschäft sowie im Sicherungsgeschäft und die damit einhergehenden Vertragsänderungen zum gleichen Zeitpunkt erfolgen, sodass keine Inkongruenzen zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft und somit keine Ineffektivität aus den bestehenden Sicherungsbeziehungen entstehen werden. Bezüglich der weiteren Entwicklungen der alternativen Referenzzinssätze steht Hapag-Lloyd in regelmäßigem Austausch mit seinen internationalen Bankpartnern.

Kreditrisiko

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

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt der Konzern über ein etabliertes, auf internen Richtlinien basierendes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zusätzlich werden auch kollektive Faktoren, wie Länderrisiken, berücksichtigt. Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wurden die Forderungsbestände und das Kreditrisiko durch noch häufigere Berichterstattungen zwischen Regionen und der Zentrale stetig überwacht. Zum Schutz vor Ausfallrisiken bestehen zudem zum Bilanzstichtag eine Kreditversicherung und Bankgarantien.

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

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

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

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

Für die derivativen Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten in Höhe von insgesamt 14,5 Mio. EUR (Vorjahr: 14,8 Mio. EUR) bzw. negativen Marktwerten in Höhe von insgesamt –35,5 Mio. EUR (Vorjahr: –34,4 Mio. EUR) ergibt sich unter Berücksichtigung des deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte und des ISDA-Rahmenvertrags ein Aufrechnungspotenzial von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: –5,3 Mio. EUR). Nicht mit berücksichtigt wurden die Marktwerte der eingebetteten Derivate verbunden mit der Rückkaufoption von ausgegebenen Anleihen in Höhe von 21,6 Mio. EUR (Vorjahr: 27,3 Mio. EUR).

Liquiditätsrisiko

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

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

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

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

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

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2019)

	Mittelaufriss				
Mio. EUR	2020	2021	2022 – 2024	ab 2025	**Summe**
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–839,9	–736,8	–2.202,6	–1.159,3	–4.938,6
Anleihen	–23,1	–23,1	–519,2	–	–565,3
Leasingverbindlichkeiten	–522,3	–290,1	–357,4	–108,2	–1.278,0
Sonstige Finanzschulden	–91,8	–96,1	–169,6	–192,4	–549,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–1.779,4	–	–	–	–1.779,4
Sonstige Verbindlichkeiten	–103,8	–	–	–0,2	–104,0
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen	–	–	–2,5	–	–2,5
Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten	**–3.360,3**	**–1.146,1**	**–3.251,3**	**–1.460,0**	**–9.217,6**
Summe derivative finanzielle Verbindlichkeiten	**–18,3**	**–7,2**	**–9,8**	**–**	**–35,3**

Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2020)

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

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

Einbezogen wurden alle Finanzinstrumente zum Stichtag 31. Dezember 2020, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

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

Die Zahlungsmittelabflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten beinhalten die geschätzten Nettozahlungen der eingesetzten Zinsswaps auf Basis der zum Bilanzstichtag gültigen Zinsstrukturkurve.

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

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsbeziehungen

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

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

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

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

	31.12.2020		31.12.2019	
Mio. EUR	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
Sicherungsinstrumente gemäß IFRS 9 (Hedge Accounting)				
Commodityoptionen und -swaps	9,0	–	13,5	–
Devisentermingeschäfte	5,4	–	1,0	–11,6
Zinsswaps	–	–22,7	0,3	–14,9
Sicherungsinstrumente[1]	**14,5**	**–22,7**	**14,8**	**–26,4**
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)				
Zinsswaps	–	–12,8	–	–8,0
Eingebettete Derivate	21,6	–	27,3	–
Sonstige derivative Finanzinstrumente	**21,6**	**–12,8**	**27,3**	**–8,0**
Gesamt	**36,0**	**–35,5**	**42,1**	**–34,4**

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

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und/oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Der Marktwert der Commodityoptionsgeschäfte wird anhand des modifizierten Modells von Turnbull & Wakeman auf Basis der aktuellen Rohstoffpreise und Rohstoffpreisvolatilitäten sowie Terminkurse ermittelt. Devisentermingeschäfte werden mit ihrem marktgehandelten Terminkurs am Abschlussstichtag bewertet. Der beizulegende Zeitwert der Commodity- und Zinsswaps wird als Barwert der geschätzten künftigen Cashflows ermittelt. Die geschätzten künftigen Zahlungen der Rohstoffpreise ergeben sich aus den Terminpreisen der zugrunde liegenden Rohstoffpreisnotierungen. Schätzungen der künftigen Cashflows aus variablen Zinszahlungen basieren auf notierten Swapsätzen und Interbankenzinssätzen. Die Schätzung des beizulegenden Zeitwerts wird um das Kreditrisiko angepasst, das das Kreditrisiko des Konzerns und der Vertragspartei widerspiegelt.

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

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

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

	31.12.2020			31.12.2019		
	Restlaufzeiten			Restlaufzeiten		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt
Währungsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. EUR	377,7	–	377,7	649,1	–	649,1
Gesichertes Nominal in Mio. CAD	57,5	–	57,5	52,5	–	52,5
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / EUR	1,21	–	1,21	1,16	–	1,16
Durchschnittlicher Sicherungskurs USD / CAD	0,77	–	0,77	0,76	–	0,76
Treibstoffpreisrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	72,4	–	72,4	539,9	–	539,9
Durchschnittlicher Sicherungspreis in USD	361,61	–	361,61	647,94	–	647,94
Zinsrisiko						
Gesichertes Nominal in Mio. USD	–	1.014,6	1.014,6	–	561,3	561,3
Durchschnittlicher gefixter Zinssatz	–	1,52 %	1,52 %	–	2,77 %	2,77 %

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

	31.12.2019				
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR [1]	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR [1]	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	649,1 Mio. EUR	0,5	11,6	Derivative Finanzinstrumente	–1,4
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	52,5 Mio. CAD	0,5	–	Derivative Finanzinstrumente	0,5
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	833.250 mt	13,5	–	Derivative Finanzinstrumente	–
Zinsrisiko					
Zinsswaps	561,3 Mio. USD	0,3	14,9	Derivative Finanzinstrumente	–14,6

	31.12.2020				
Absicherung von Cashflows	Nominalwert	Buchwert Vermögenswert in Mio. EUR [1]	Buchwert Verbindlichkeit in Mio. EUR [1]	Posten in der Bilanz	Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Messung der Ineffektivität in der Berichtsperiode in Mio. EUR
Währungsrisiko					
Devisentermingeschäfte (USD/EUR)	377,7 Mio. EUR	4,7	–	Derivative Finanzinstrumente	5,1
Devisentermingeschäfte (USD/CAD)	57,5 Mio. CAD	0,7	–	Derivative Finanzinstrumente	0,7
Treibstoffpreisrisiko					
Commodityoptionen	75.000 mt	0,2	–	Derivative Finanzinstrumente	–
Commodityswaps	125.000 mt	8,8	–	Derivative Finanzinstrumente	8,8
Zinsrisiko					
Zinsswaps	1.014,6 Mio. USD	–	22,7	Derivative Finanzinstrumente	–22,6

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

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

	31.12.2019	
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	1,4	–
Operative Kosten in CAD	–0,5	0,2
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	–	–
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	14,6	–14,1

	31.12.2020	
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Änderung des Werts zur Messung der Ineffektivität	Rücklage für Cashflow Hedges
Währungsrisiko		
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–5,0	–
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	–0,1	–
Operative Kosten in CAD	–0,7	0,2
Treibstoffpreisrisiko		
Bunkereinkäufe	–8,8	8,8
Zinsrisiko		
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	22,6	–21,4

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

	31.12.2019				
Absicherung von Cashflows Mio. EUR	Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	–17,3	–	–	17,3	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	1,5	–	–	–0,9	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	–	–	–	–	–
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–15,8	2,2	Zinsaufwendungen	2,1	Zinsaufwendungen

Absicherung von Cashflows Mio. EUR	31.12.2020 Im sonstigen Ergebnis erfasste Sicherungsgewinne oder -verluste	In der GuV erfasste Ineffektivität	Posten in der GuV	Aus dem sonstigen Ergebnis in die GuV umgegliederter Betrag	Posten in der GuV
Währungsrisiko					
Rückzahlung von Finanzschulden in EUR	53,7	–	–	–53,7	Übrige Finanzposten
Rückzahlung von Pensionsverpflichtungen in EUR	0,1	–	–	–0,1	Übrige Finanzposten
Operative Kosten in CAD	0,6	–	–	–0,6	Transportaufwendungen / sonstiges betriebliches Ergebnis
Treibstoffpreisrisiko					
Bunkereinkäufe	13,7	–	–	–	–
Zinsrisiko					
Zinszahlungen von variabel verzinslichen Darlehen	–17,9	–	–	8,8	Zinsaufwendungen

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

Cashflow Hedges Mio. EUR	2020 Rücklage für Cashflow Hedges	2020 Rücklage für Kosten der Absicherung	2019 Rücklage für Cashflow Hedges	2019 Rücklage für Kosten der Absicherung
Saldo zum 1.1.	**–14,0**	**–10,2**	**–0,8**	**–7,7**
Änderung des beizulegenden Zeitwerts:	50,3	–40,1	–31,7	–40,9
Währungsrisiko[1]	54,5	–10,5	–15,9	–28,6
Treibstoffpreisrisiko[2]	13,7	–29,6	–	–12,3
Zinsrisiko	–17,9	–	–15,8	–
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust:	–45,7	11,8	18,5	27,0
Währungsrisiko[1]	–54,5	11,8	16,4	27,0
Zinsrisiko	8,8	–	2,1	–
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	–4,2	36,2	–	11,7
Treibstoffpreisrisiko[2]	–4,2	36,2	–	11,7
Währungsumrechnungsdifferenzen:	1,2	0,3	–	–0,2
Treibstoffpreisrisiko[2]	–0,7	0,3	–	–0,2
Zinsrisiko	1,9	–	–	–
Saldo zum 31.12.	**–12,4**	**–1,9**	**–14,0**	**–10,2**

[1] Das Währungsrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit den Terminkomponenten von Devisentermingeschäften, die zur Absicherung von überwiegend zeitraumbezogenen Grundgeschäften eingesetzt werden.

[2] Das Treibstoffpreisrisiko beinhaltet unter der Rücklage für Kosten der Absicherung ausschließlich Beträge im Zusammenhang mit dem Zeitwert von Commodityoptionen zur Absicherung von transaktionsbezogenen Grundgeschäften.

Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte
Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Preis, den man in einer gewöhnlichen Transaktion zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag beim Verkauf eines Vermögenswerts erhalten würde oder bei Übertragung einer Schuld zu zahlen hätte.

Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Die Buchwerte für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie wesentliche Teile der sonstigen Forderungen und sonstige Verbindlichkeiten stellen einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

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

Die in den sonstigen Forderungen enthaltenen Wertpapiere der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden mit ihren quotierten Marktpreisen bewertet. Die Finanzinstrumente der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2019

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	**Buchwert 31.12.2019** Gesamt	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9: Fortgeführte Anschaffungskosten	Fair Value erfolgsneutral	Fair Value erfolgswirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	Wertansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	248,7	248,7	–	–	–	–	248,7
	n.a.[3]	113,4	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	8,5	–	–	8,5	–	–	8,5
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	27,3	–	–	27,3	–	–	27,3
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[3]	14,8	–	14,8	–	–	–	14,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.239,8	1.239,8	–	–	–	–	1.239,8
Finanzmittel	AC	511,6	511,6	–	–	–	–	511,6
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	5.203,2	5.203,2	–	–	–	–	5.277,2
	FVTPL	0,6	–	–	0,6	–	–	0,6
Leasingverbindlichkeiten	n.a.[3]	1.193,4	–	–	–	1.193,4	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	104,0	104,0	–	–	–	–	104,0
	n.a.[3]	26,4	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[2]	FLAC	1,6	1,6	–	–	–	–	1,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	8,0	–	–	8,0	–	–	8,0
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[3]	26,4	–	26,4	–	–	–	26,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.779,4	1.779,4	–	–	–	–	1.779,4
Vertragsverbindlichkeiten	n.a.[3]	372,9	–	–	–	–	372,9	–
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		2.000,0	2.000,0	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		44,4	–	–	44,4	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		7.088,3	7.088,3	–	–	–	–	–

1 Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.
2 Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
3 n.a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2020

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	Buchwert 31.12.2020 Gesamt	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9: Fortgeführte Anschaffungskosten	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9: Fair Value erfolgsneutral	Wertansatz Bilanz nach IFRS 9: Fair Value erfolgswirksam	Wertansatz Bilanz nach IFRS 16	Wertansatz Bilanz nach IFRS 15	Beizulegender Zeitwert Finanzinstrumente
Aktiva								
Sonstige Forderungen	AC	209,8	209,8	–	–	–	–	209,8
	n.a.[3]	100,9	–	–	–	–	–	–
	FVTPL	7,7	–	–	7,7	–	–	7,7
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	21,6	–	–	21,6	–	–	21,6
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[3]	14,5	–	14,5	–	–	–	14,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	1.362,6	1.362,6	–	–	–	–	1.362,6
Finanzmittel	AC	681,3	681,3	–	–	–	–	681,3
Passiva								
Finanzschulden	FLAC	3.734,9	3.734,9	–	–	–	–	3.838,3
	FVTPL	1,0	–	–	1,0	–	–	1,0
Leasingverbindlichkeiten	n.a.[3]	1.400,3	–	–	–	1.400,3	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	91,4	91,4	–	–	–	–	91,4
	n.a.[3]	26,4	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[2]	FLAC	1,6	1,6	–	–	–	–	2,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (FVTPL)	FVTPL	12,8	–	–	12,8	–	–	12,8
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)[1]	n.a.[3]	22,7	–	22,7	–	–	–	22,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	1.748,1	1.748,1	–	–	–	–	1.748,1
Vertragsverbindlichkeiten	n.a.[3]	545,7	–	–	–	–	545,7	–
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IFRS 9:								
Financial Assets measured at Amortized Cost (AC)		2.253,7	2.253,7	–	–	–	–	–
Financial Assets and Liabilities measured at Fair Value through Profit and Loss (FVTPL)		43,1	–	–	43,1	–	–	–
Financial Liabilities measured at Amortized Cost (FLAC)		5.576,1	5.576,1	–	–	–	–	–

1 Hier werden auch die Marktwerte der nicht designierten Zeitwerte und Terminkomponenten ausgewiesen, deren Veränderungen in der Rücklage für Kosten der Absicherung erfasst werden.
2 Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
3 n.a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Basierend auf den in den Bewertungstechniken verwendeten Inputfaktoren werden die beizulegenden Zeitwerte in unterschiedliche Stufen in der Fair-Value-Hierarchie eingeordnet. Eine Erläuterung der einzelnen Stufen 1 bis 3 der Fair-Value-Hierarchie befindet sich im Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung" des Konzernanhangs. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat es keinen Transfer zwischen den Stufen 1 bis 3 gegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bemessenen Finanzinstrumente zu den 3 Stufen der Fair-Value-Hierarchie. Neben den beizulegenden Zeitwerten der nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert zu bilanzierenden Finanzinstrumente enthält die Darstellung auch Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden beizulegenden Zeitwert besitzen.

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	31.12.2019			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	1,9	–	6,6	8,5
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[2]	–	14,8	–	14,8
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	27,3	–	27,3
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[2]	–	26,4	–	26,4
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	8,0	–	8,0
Finanzschulden	FVTPL	–	–	0,6	0,6
Finanzschulden	FLAC	472,8	4.804,4	–	5.277,2
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[1]	FLAC	–	–	1,8	1,8

Mio. EUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9	31.12.2020			
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Aktiva					
Wertpapiere / Beteiligungen	FVTPL	1,7	–	6,0	7,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[2]	–	14,5	–	14,5
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	21,6	–	21,6
Passiva					
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	n.a.[2]	–	22,7	–	22,7
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	FVTPL	–	12,8	–	12,8
Finanzschulden	FVTPL	–	–	1,0	1,0
Finanzschulden	FLAC	308,0	3.530,3	–	3.838,3
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen[1]	FLAC	–	–	2,4	2,4

[1] Teil der sonstigen Verbindlichkeiten
[2] n.a. bedeutet, dass hier kein Finanzinstrument und damit keine Bewertungskategorie nach IFRS 9 vorliegt.

Ergebniseffekte

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

	31.12.2020			31.12.2019		
Mio. EUR	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	**Netto-ergebnis**	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	**Netto-ergebnis**
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	3,3	30,1	33,4	5,1	–18,2	–13,1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	–235,2	–79,0	–314,2	–312,7	16,5	–296,2
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögens-werte und Verbindlichkeiten	–13,0	–4,1	–17,2	17,4	0,2	17,7
Gesamt	**–244,9**	**–53,0**	**–298,0**	**–290,2**	**–1,5**	**–291,7**

Neben den Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie dem realisierten und unrealisierten Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebunden sind.

Kapitalmanagement

Vorrangiges strategisches Ziel der Hapag-Lloyd Gruppe ist ein langfristig profitables Wachstum, gemessen an der Entwicklung der Transportmenge, den operativen Kenngrößen EBITDA und EBIT sowie dem Return on Invested Capital (ROIC) als periodischer Messgröße für die Rendite auf das investierte Kapital. Mittelfristig wird angestrebt, über einen Wirtschaftszyklus eine Rendite auf das investierte Kapital zu erwirtschaften, die zumindest den durchschnittlichen Kapitalkosten der Gruppe (Weighted Average Cost of Capital – WACC) entspricht. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Für die bestehenden Finanzierungen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie betreffen insbesondere bestimmte Eigenkapital- und Liquiditätskennzahlen des Konzerns sowie Loan-to-Value-Relationen. Zum 31. Dezember 2020 wurden diese für die bestehenden Finanzierungen geltenden Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass sie auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

(27) Beihilfen der öffentlichen Hand

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurden gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt im Berichtsjahr 2020 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 9,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,7 Mio. EUR) gewährt. Insgesamt hat der Konzern im Berichtsjahr Beihilfen und Zuschüsse in Höhe von 11,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,4 Mio. EUR) erhalten, die erfolgswirksam von den Personalaufwendungen abgezogen wurden.

Darüber hinaus erhält Hapag-Lloyd USA, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, staatliche Fördermittel im Rahmen des Maritime Security Program (MSP). Im Berichtsjahr 2020 betrug die staatliche Zuwendung 22,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 25,0 Mio. EUR), welche erfolgswirksam von den Transportaufwendungen abgezogen wurden.

In Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bekamen Tochtergesellschaften der Hapag Lloyd AG insgesamt Zuschüsse in Höhe von 2,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR), die im Wesentlichen auf die Hapag-Lloyd Singapur, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Hapag Lloyd AG, für den Erhalt von Arbeitsplätzen in Höhe von 1,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) entfielen. Die Zuschüsse wurden erfolgswirksam im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

(28) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden

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

Zum 31. Dezember 2020 bestanden wie zum Vorjahresstichtag keine angabepflichtigen Garantien oder Bürgschaften.

(29) Rechtsstreitigkeiten

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

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren werden gebildet, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und deren Höhe verlässlich bestimmt werden kann. Es besteht die Möglichkeit, dass die Ausgänge einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, zu Zahlungsverpflichtungen führen, die am 31. Dezember 2020 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungsverpflichtungen werden keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 7,6 Mio. EUR (Vorjahr: 9,1 Mio. EUR).

Hapag-Lloyd unterliegt regelmäßig Steuerprüfungen in diversen Ländern, in denen der Konzern größere wirtschaftliche Aktivitäten unterhält (zum Beispiel Deutschland, Indien, USA). Aus diesen Steuerprüfungen können Steuernachzahlungen resultieren. Zudem analysiert und bewertet Hapag-Lloyd regelmäßig die möglichen Steuerrisiken im Konzern (zum Beispiel im Bereich der Verrechnungspreise). Soweit von Unternehmensseite Belastungen erwartet werden und diese quantifizierbar sind, wurden diese durch die Bildung entsprechender Rückstellungen berücksichtigt. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 45,7 Mio. EUR (Vorjahr: 48,5 Mio. EUR).

(30) Leasing

Leasingnehmer

Hapag-Lloyd als Leasingnehmer mietet Containerschiffe, Container, Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sowie Fahrzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die Charterverträge für Containerschiffe werden fast ausschließlich als Time-Charter-Verträge abgeschlossen, d. h. der Vercharterer trägt neben den Kapitalkosten die laufenden Schiffsbetriebskosten, die ihm im Rahmen der Charterraten erstattet werden. Nichtleasingkomponenten, die in der Preisgestaltung der Charterraten enthalten sind, sind nicht Teil der Leasingverbindlichkeit. Diese Kosten werden entsprechend ihrem zeitlichen Anfall in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein Teil der Charterverträge enthält Verlängerungsoptionen, die es Hapag-Lloyd ermöglichen, flexibel auf Veränderungen am Markt zu reagieren und die Nutzung der Containerschiffe zu sichern. Bei Ausübung der Verlängerungsoptionen würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 0,5 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,5 Mrd. EUR) entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Die Mietverträge für Container sind unterschiedlich ausgestaltet. Bei einer Vielzahl der Verträge bestehen beidseitige Kündigungsrechte. Die Kündigungsrechte ermöglichen es Hapag-Lloyd, flexibel und kurzfristig auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Bei Nichtausübung der Kündigungsrechte würden potenzielle Leasingzahlungen in einem Volumen von 0,1 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,1 Mrd. EUR) pro Jahr entstehen. Die möglichen Leasingzahlungen sind bisher nicht als Teil der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt.

Den zum Stichtag insbesondere durch die COVID-19-Pandemie beeinflussten Marktverhältnissen wurde dahingehend Rechnung getragen, dass die Laufzeiten sowohl der Charterverträge für Containerschiffe als auch der Containermietverträge mit beidseitigem Kündigungsrecht und kurzfristigen Restlaufzeiten neu eingeschätzt und verlängert wurden.

Die Verträge für die Bürogebäude, -flächen und Parkplätze sind ebenfalls unterschiedlich ausgestaltet. Bei einem Großteil der Verträge bestehen einseitige Kündigungsrechte.

Für weiterführende Angaben zur Erfassung von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 im Hapag-Lloyd Konzern wird an dieser Stelle auf den Abschnitt „Bilanzierung und Bewertung“ verwiesen.

Die Leasingverträge der zuvor aufgeführten Vermögenswertklassen haben Laufzeiten zwischen einem Jahr (zum Beispiel Schiffe) und 26 Jahren (Gebäude).

Bei Hapag-Lloyd bestehen Leasingverhältnisse für gemietete Containerschiffe, gemietete Büroräume, -flächen und Parkplätze, gemietete Fahrzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung, die eine Laufzeit von weniger als 12 Monaten haben. Für diese kurzfristigen Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte und keine Leasingverbindlichkeiten in der Konzernbilanz bilanziert. Darüber hinaus bestehen Leasingverhältnisse für sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Auch für die Leasingverhältnisse von geringem Wert werden keine Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten in der Konzernbilanz bilanziert.

Hapag-Lloyd schließt IT-Verträge und Verträge über immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 aus.

Die nachstehende Tabelle stellt die Entwicklung der Nutzungsrechte je Vermögenswertklasse im Geschäftsjahr 2020 dar:

Mio. EUR	Charter-schiffe	Gemietete Container	Gemietete Bürogebäude, -flächen und Parkplätze	Gemietete Fahrzeuge	Gemietete sonstige Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Gesamt
Angepasster Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2019	**458,3**	**482,7**	**85,0**	**4,1**	**0,1**	**1.030,2**
Abschreibungen der Vorjahresperiode	–241,5	–192,6	–22,9	–2,1	–	–459,2
Zugänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	429,3	159,5	22,0	1,9	–	612,8
Abgänge Nutzungsrechte der Vorjahresperiode	–	–13,9	–0,8	–	–	–14,8
Umbuchungen	–81,2	–3,0	–0,8	–0,4	–	–85,4
Wechselkursdifferenzen	8,8	9,9	1,7	0,1	–	20,5
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2019	**573,8**	**442,5**	**84,3**	**3,7**	**–**	**1.104,3**
Buchwert Nutzungsrechte zum 1.1.2020	**573,8**	**442,5**	**84,3**	**3,7**	**–**	**1.104,3**
Abschreibungen des Berichtsjahres	–315,5	–184,0	–25,9	–2,7	–	–528,1
Zugänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres [1]	558,9	305,1	27,7	4,4	–	896,2
Abgänge Nutzungsrechte des Berichtsjahres	–	–19,2	–3,5	–	–	–22,7
Umbuchungen	17,8	–3,1	–	–	–	14,6
Wechselkursdifferenzen	–67,6	–45,1	–7,0	–0,3	–	–120,0
Buchwert Nutzungsrechte zum 31.12.2020	**767,4**	**496,2**	**75,5**	**5,1**	**–**	**1.344,2**

[1] Zugänge in Höhe von 3,5 Mio. EUR betreffen konsolidierungskreisbedingte Änderungen.

Die Nutzungsrechte für die aufgeführten Vermögenswertklassen werden unter dem Posten Sachanlagen ausgewiesen.

Die Fälligkeiten der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 sind in der Tabelle zu den Finanzschulden in Anmerkung (23) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten dargestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen von IFRS 16 Leasingverhältnisse auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2020:

Mio. EUR	1.1.–31.12.2020	1.1.–31.12.2019
Transportaufwendungen	9.140,2	9.707,0
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	244,3	297,0
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	0,2	0,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.385,2	1.174,4
Abschreibungen auf Nutzungsrechte	528,1	459,2
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	69,6	72,6

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse belaufen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 1,0 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,9 Mrd. EUR).

Zum 31. Dezember 2020 betragen die künftigen Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen 73,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 98,6 Mio. EUR).

Für Angaben zu künftigen Zahlungsmittelabflüssen aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, die aber noch nicht begonnen haben, wird auf Anmerkung (31) Sonstige finanzielle Verpflichtungen verwiesen.

Für Angaben zu durchgeführten Sale-and-Lease-Back-Transaktionen im Geschäftsjahr 2020 wird auf Anmerkung (23) Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten verwiesen.

Leasinggeber

Hapag-Lloyd tritt nur in sehr geringem Umfang als Leasinggeber im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen auf. Im Geschäftsjahr 2020 wurden eingecharterte Containerschiffe in unwesentlichem Umfang im Rahmen von Operating Lease-Verträgen kurzfristig vermietet.

(31) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrafen zum 31. Dezember 2020 im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in 6 Großcontainerschiffe in Höhe von 811,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,2 Mio. EUR,
- für Investitionen in Container in Höhe von 165,9 Mio. EUR,
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 3,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 1,5 Mio. EUR,
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulphur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 0,1 Mio. EUR,
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,4 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben, belaufen sich zum Stichtag auf insgesamt 139,2 Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns zum 31. Dezember 2019 betrafen im Wesentlichen Bestellobligos für Investitionen in Container in Höhe von 34,0 Mio. EUR sowie für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 33,3 Mio. EUR.

(32) Anteilsbasierte Vergütung

Vorstandsmitglieder

Die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2020 geändert (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“). Die Bilanzierung der geänderten langfristigen variablen Vergütung erfolgt nach den Regelungen des IAS 19. Für eine Beschreibung der geänderten langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder wird auf Abschnitt 2.2) des „Vergütungsberichts“ als Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts verwiesen.

Für die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung gelten die bisherigen Bedingungen jedoch unverändert fort. Im Folgenden wird vor diesem Hintergrund die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan 2015 – „LTIP 2015“), die nach IFRS 2 bilanziert wird, beschrieben.

Im Zuge des Börsengangs der Gesellschaft wurde eine langfristige variable Vergütung für die Vorstandsmitglieder eingeführt, die auf virtuellen Aktien basiert. Im Rahmen des LTIP 2015 wurde jedem Vorstandsmitglied am Anfang eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro zugeteilt (Zuteilungsbetrag), dem die Leistung des laufenden sowie der 3 folgenden Geschäftsjahre gegenübersteht (Leistungszeitraum).

Dieser Zuteilungsbetrag wurde auf Basis des durchschnittlichen Hapag-Lloyd Aktienkurses der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Für die zweite Tranche nach dem Börsengang, die am 4. Januar 2016 gewährt wurde, ergab sich eine abweichende Ermittlung des für die Zuteilung maßgeblichen Aktienkurses. Dieser Aktienkurs wurde auf Basis des Durchschnitts der 60 Handelstage, die auf den 30. Handelstag nach der Erstnotierung folgten, berechnet.

Die virtuellen Aktien werden hälftig in „Performance Share Units“ und „Retention Share Units“ unterteilt.

Der Anspruch aus dem langfristigen Anreizprogramm entsteht ratierlich mit Ablauf des Leistungszeitraums. Nach Ablauf des Leistungszeitraums werden die Retention Share Units automatisch unverfallbar und sind somit ausschließlich von der Tätigkeitsdauer des Vorstandsmitglieds abhängig.

Die für die Auszahlung maßgebliche Anzahl der Performance Share Units ist von einem Zielerreichungsgrad (Performance-Faktor) abhängig. Dieser ergibt sich aus der Entwicklung der Hapag-Lloyd Aktie (Total Shareholder Return – TSR) im Vergleich zu einem bestimmten branchenbezogenen Referenzindex, dem DAXglobal Shipping Index, über die Dauer des vierjährigen Leistungszeitraums. Die Anzahl der Performance Share Units kann dabei nach Ablauf des Leistungszeitraums gemessen an einem Performance-Faktor maximal das 1,5-fache und minimal 0 betragen. Im Falle eines Performance-Faktors von 0 verfallen sämtliche Performance Share Units.

Nach Ablauf des Leistungszeitraums und nach Bestimmung der Performance Share Units gelangt der LTIP 2015 automatisch zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem die unverfallbaren virtuellen Retention- und Performance-Aktien mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert werden. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende des Leistungszeitraums.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an das jeweilige Vorstandsmitglied bis zu einer bestimmten individuell vereinbarten Obergrenze am 31. März des auf das Ende des Leistungszeitraums folgenden Jahres ausbezahlt.

Im Falle einer Beendigung der Vorstandstätigkeit verkürzt sich der Leistungszeitraum auf das Ende des Dienstverhältnisses, soweit der Dienstvertrag nicht aus einem wichtigen vom Vorstandsmitglied zu vertretenden Grund oder ohne wichtigen Grund vom Vorstandsmitglied gekündigt wird. In letzterem Fall verfallen sämtliche Ansprüche aus dem LTIP 2015.

Werden während der Laufzeit des LTIP 2015 Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Vorstandsmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Inhaber realer Aktien unterliegen bei einer ordentlichen Kapitalerhöhung einer Verwässerung ihres Anteils am Unternehmen. Es erfolgt jedoch ein Ausgleich durch die Gewährung von Bezugsrechten auf junge Aktien. Den Vorstandsmitgliedern wird gemäß Planbedingungen im Fall einer ordentlichen Kapitalerhöhung nicht automatisch ein Bezugsrecht gewährt. Um diese unterschiedliche Behandlung im Vergleich zu Inhabern realer Aktien auszugleichen, wird bei allen zum Zeitpunkt einer ordentlichen Kapitalerhöhung bestehenden LTIP-2015-Tranchen der Vorstandsmitglieder die Aktienanzahl in Höhe des Werts der Bezugsrechte angepasst, die einem Inhaber realer Aktien mit einer entsprechenden Anzahl von Aktien zustehen. Die zusätzlichen virtuellen Aktien werden dabei zum rechnerischen Aktienkurs am Tag vor Beginn des Bezugsrechtehandels (ex-Bezugsrechte) bewertet. Die Regelung ist auf alle zum Zeitpunkt der Kapitalmaßnahme bestehenden Tranchen des LTIP 2015 separat anzuwenden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien leiten sich direkt aus den bestehenden virtuellen Aktien der jeweiligen LTIP-2015-Tranchen ab. Daher werden die zusätzlichen virtuellen Aktien mit den gleichen Parametern ausgestattet, wie sie in den Planbedingungen und zum Gewährungszeitpunkt der jeweiligen Tranche definiert wurden. Die zusätzlichen virtuellen Aktien sind folglich Bestandteil der jeweiligen Tranche.

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Zuteilungsbetrags. Letztmalig wurden im Geschäftsjahr 2020 einem einzelnen Vorstandsmitglied aus dem LTIP 2015 virtuelle Aktien gewährt (7.230 Stück; beizulegender Zeitwert in Höhe von 0,5 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2019 wurden den Vorstandsmitgliedern aus dem LTIP 2015 86.800 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR gewährt. Zum 31. Dezember 2020 bestehen 153.503 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 312.988 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 9,8 Mio. EUR (Vorjahr: 21,6 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 1,6 Mio. EUR (Vorjahr: 4,2 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder erfasst. Die Rückstellung für die anteilsbasierten Vergütungen der Vorstandsmitglieder beträgt zum 31. Dezember 2020 3,8 Mio. EUR (Vorjahr: 6,4 Mio. EUR).

Obere Management-Ebenen

Die langfristige variable Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen wurde ebenfalls mit Wirkung zum 1. Januar 2020 geändert (Long Term Incentive Plan 2020 – „LTIP 2020“). Die wesentlichen Bestimmungen der geänderten langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen entsprechen den Bestimmungen der langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands. Die Bilanzierung der geänderten langfristigen variablen Vergütung der Mitglieder der oberen Management-Ebenen erfolgt gemäß den Regelungen des IAS 19.

Für die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung gelten die bisherigen Bedingungen allerdings unverändert fort. Im Folgenden wird vor diesem Hintergrund die bis zum Geschäftsjahr 2019 gewährte langfristige variable Vergütung (Long Term Incentive Plan – „LTIP“), die gemäß IFRS 2 bilanziert wird, dargestellt.

Die Mitglieder der oberen Management-Ebenen erhielten bis zum Geschäftsjahr 2019 eine langfristige variable Vergütung, die auf virtuellen Aktien basiert. Im Rahmen dieses Long Term Incentive Plans wurde jedem Planteilnehmer am 1. Januar eines jeden Kalenderjahres ein individuell vertraglich festgelegter Betrag in Euro gewährt (Gewährungswert).

Dieser Gewährungswert wurde auf Basis des durchschnittlichen Hapag-Lloyd Aktienkurses der dem Gewährungstag vorangegangenen letzten 60 Handelstage in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet. Die virtuellen Aktien stehen grundsätzlich unter einer dreijährigen Sperrfrist, welche am 1. Januar des jeweiligen Kalenderjahres beginnt, in welchem die virtuellen Aktien gewährt werden, und am 31. Dezember des darauffolgenden dritten Jahres endet (Sperrfrist).

Nach Ablauf der Sperrfrist werden die virtuellen Aktien automatisch unverfallbar und der LTIP gelangt zur Auszahlung. Dabei wird die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien in einen Betrag in Euro umgerechnet, indem sie mit dem jeweils maßgeblichen Aktienkurs multipliziert wird. Dieser entspricht dem Durchschnitt des Aktienkurses der letzten 60 Handelstage vor Ende der Sperrfrist.

Der so ermittelte Betrag wird als Bruttobetrag an den jeweiligen Planteilnehmer am 31. März des auf das Ende der Sperrfrist folgenden Jahres ausgezahlt. Dabei beträgt der maximale Auszahlungsbetrag das 1,5-fache des Gewährungswerts.

Im Falle eines vorzeitigen Ausscheidens verkürzt sich die Sperrfrist auf das Ende des Arbeitsverhältnisses und die bis zu diesem Zeitpunkt gewährten virtuellen Aktien werden mit dem Ende der verkürzten Sperrfrist unverfallbar. Endet die verkürzte Sperrfrist unterjährig, gelten die im Jahr der Beendigung gewährten virtuellen Aktien pro rata temporis als unverfallbar, der Auszahlungsbetrag wird entsprechend pro rata temporis gekürzt. Endet das Arbeitsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung der Gesellschaft, verfallen sämtliche virtuellen Aktien, bei denen die Sperrfrist noch nicht abgelaufen ist.

Werden während der Laufzeit des LTIP Kapitalmaßnahmen durchgeführt, die einen Einfluss auf den Wert realer Aktien haben, sehen die Planbedingungen vor, dass die Planmitglieder grundsätzlich wie Inhaber realer Aktien zu behandeln sind. Des Weiteren gelten diesbezüglich die gleichen Regelungen wie oben im Abschnitt zum LTIP 2015 der Mitglieder des Vorstands erläutert.

Die Bewertung der virtuellen Aktien zum Gewährungszeitpunkt erfolgt in Höhe des Gewährungswerts. Letztmalig wurden im Geschäftsjahr 2019 149.653 Stück virtuelle Aktien mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 4,5 Mio. EUR gewährt. Zum 31. Dezember 2020 bestehen 237.880 Stück virtuelle Aktien (Vorjahr: 275.016 Stück) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 15,3 Mio. EUR (Vorjahr: 19,0 Mio. EUR).

In der Berichtsperiode wurden 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 9,0 Mio. EUR) erfolgswirksam für die anteilsbasierte Vergütung der oberen Management-Ebenen erfasst. Die Rückstellung für die anteilsbasierte Vergütung der oberen Management-Ebenen beträgt zum 31. Dezember 2020 11,2 Mio. EUR (Vorjahr: 12,6 Mio. EUR).

(33) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB und des S479A Companies Act 2006

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

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

Die Hapag-Lloyd (UK) Ltd. (Registernummer: 00309325) nimmt die Befreiungsmöglichkeit des S479A des Companies Act 2006 in Anspruch. Als verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen der Hapag-Lloyd AG ist diese in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG einbezogen.

(34) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2020 wurden folgende Honorare gemäß § 314 HGB i.V.m. IDW RS HFA 36 an den Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes geleistet:

	1.1.–31.12.2020		1.1.–31.12.2019	
Mio. EUR	Gesamt	Inland	Gesamt	Inland
Honorar für Abschlussprüfungsleistungen	3,2	2,0	3,5	2,1
Honorar für andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,1	0,0	0,0
Honorar für Steuerberatungsleistungen	0,0	–	0,0	–
Honorar für sonstige Leistungen	0,1	0,0	0,0	0,0
Gesamt	**3,5**	**2,1**	**3,5**	**2,1**

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

Andere Bestätigungsleistungen betreffen im Wesentlichen Leistungen im Zusammenhang mit einer prüferischen Durchsicht von Teilen des internen Kontrollsystems, Tätigkeiten zur Erteilung von Comfort Letter, vereinbarte Untersuchungshandlungen zu Financial Covenants sowie EMIR-Prüfungen gemäß §32 WpHG.

Die sonstigen Leistungen betreffen qualitätssichernde Unterstützungsleistungen.

(35) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Im Geschäftsjahr 2020 erhöhte die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV) ihren Anteil an Hapag-Lloyd von 27,8 % auf 30,0 % und die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne) ihren Anteil von 29,6 % auf insgesamt 30,0 %. Der Anteil der Qatar Holding Germany GmbH reduzierte sich von 14,5 % auf 12,3 %. Darüber hinaus blieb die Aktionärsstruktur von Hapag-Lloyd nahezu unverändert. Zum 31. Dezember 2020 hielten somit CSAV, HGV sowie Klaus-Michael Kühne (inklusive diesem zuzuordnende Gesellschaften, insbesondere durch die Kühne Maritime) zusammen ca. 74 % des Grundkapitals von Hapag-Lloyd.

In den nachfolgenden Angaben zu Transaktionen mit Gesellschaftern werden die Beziehungen mit Kühne und der CSAV und deren jeweiligen nahestehenden Unternehmen berichtet. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd mit Kühne und CSAV sowie deren nahestehenden Unternehmen Rechtsgeschäfte im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit durchgeführt. Diese umfassen insbesondere Terminal- und Transportdienstleistungen. Die Vereinbarung von Leistung und Gegenleistung erfolgte zu marktüblichen Bedingungen.

Hinsichtlich der HGV und ihrer Gesellschafterin Freie und Hansestadt Hamburg sowie deren Konzerngesellschaften wendet der Hapag-Lloyd Konzern grundsätzlich die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Hafen- und Terminaldienstleistungen sowie Dienstleistungen für Landtransporte.

Stimmrechtsanteile

in %	2020	2019
Kühne Holding AG / Kühne Maritime GmbH	30,0	29,6
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0	27,8
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3	14,5
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2	10,2
Streubesitz	3,6	4,0
Gesamt	**100,0**	**100,0**

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
Mio. EUR	**1.1.–31.12.2020**	1.1.–31.12.2019	**1.1.–31.12.2020**	1.1.–31.12.2019
Gesellschafter	608,1	537,5	90,7	93,6
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	–	–	0,1	–
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	9,4	8,3	236,4	260,2
Gesamt	**617,5**	**545,8**	**327,2**	**353,8**

	Forderungen		Verbindlichkeiten	
Mio. EUR	**31.12.2020**	31.12.2019	**31.12.2020**	31.12.2019
Gesellschafter	47,8	45,0	5,2	9,4
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,2	–	0,6	0,2
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	–	–	26,3	30,6
Gesamt	**48,0**	**45,0**	**32,2**	**40,2**

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (617,5 Mio. EUR; Vorjahr: 545,8 Mio. EUR).

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 326,7 Mio. EUR (Vorjahr: 353,0 Mio. EUR) auf operative (transportbezogene) Dienstleistungen sowie mit 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen.

Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG. Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

	Vorstand		Aufsichtsrat	
Mio. EUR	**2020**	2019	**2020**	2019
Kurzfristig fällige Leistungen	5,7	4,8	2,3	2,0
Andere langfristig fällige Leistungen	1,1	–	–	–
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,2	0,3	–	–
Aktienbasierte Vergütungen	1,6	4,2	–	–
Gesamt	**8,6**	**9,3**	**2,3**	**2,0**

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2020 im Rahmen ihres Angestelltenverhältnisses Bezüge in Höhe von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR). Diese sind in der Vergütung für Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß IAS 24 enthalten.

Ergänzende Angaben zur Gesamtvergütung nach §315e HGB

	Vorstand		Aufsichtsrat	
Mio. EUR	**2020**	2019	**2020**	2019
Aktive Organmitglieder	8,4	7,4	1,6	1,4
Ehemalige Organmitglieder	1,0	0,9	–	–
Gesamt	**9,4**	**8,3**	**1,6**	**1,4**

Insgesamt wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Vorjahr aktienbasierte Vergütungen mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR zum Zeitpunkt der Gewährung zugeteilt. Letztmalig wurden den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2019 86.800 Stück virtuelle Aktien gewährt. Eine Ausnahme hiervon bestand für ein Vorstandsmitglied, dem letztmalig im Jahr 2020 virtuelle Aktien (7.230 Stück) gewährt wurden.

Zum 31. Dezember 2019 waren für ehemalige Vorstandsmitglieder insgesamt 31,8 Mio. EUR (Vorjahr: 30,4 Mio. EUR) an Pensionsverpflichtungen zurückgestellt.

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

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

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat im März 2020 abgegeben und ist den Aktionären auf der Internetseite der Gesellschaft www.hapaglloyd.com in der Rubrik „Investor Relations“ unter „Corporate Governance“: https://www.hapaglloyd.com/de/ir/corporate-governance/compliance-statement.html dauerhaft zugänglich gemacht worden.

(37) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Transaktionen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns hatten.

(38) Anteilsbesitzliste gemäß § 315e HGB

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanteil in %
Verbundene konsolidierte Unternehmen			
Zentrale			
Hamburg-Amerika Linie GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH	Hamburg	EUR	94,90
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Nordeuropa			
CMR Container Maintenance Repair Hamburg GmbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH	Wien	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (France) S.A.S.	Asnières-sur-Seine	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd.	Dublin	EUR	100,00
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG	Basel	CHF	100,00
Hapag-Lloyd (Sweden) AB	Göteborg	SEK	100,00
Hapag-Lloyd (UK) Ltd.	Barking	GBP	100,00
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o.	Danzig	PLN	100,00
Hapag-Lloyd Special Finance DAC	Dublin	USD	100,00
Oy Hapag-Lloyd Finland AB	Helsinki	EUR	100,00
UASAC (RUS) LLC	St. Peters-burg	RUB	100,00
Südeuropa			
Hapag-Lloyd Denizasiri Nakliyat A.S.	Izmir	TRY	65,00
Hapag-Lloyd (Egypt) Shipping S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00[4]
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L.	Assago	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Portugal LDA	Lissabon	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Spain S.L.	Barcelona	EUR	90,00
Norasia Container Lines Ltd.	Valletta	USD	100,00
United Arab Shipping Agency Company (Denizcilik Nakliyat) A.S.	Istanbul	TRY	100,00
Asien			
CSAV Group (China) Shipping Co. Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd.	Pyrmont	AUD	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Suzhou) Co. Ltd.	Suzhou	CNY	100,00
Hapag-Lloyd Business Services (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd (Cambodia) Co., Ltd.	Phnom Penh	KHR	100,00
Hapag-Lloyd (China) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd.	Shanghai	CNY	100,00
Hapag-Lloyd (Japan) K.K.	Tokio	JPY	100,00
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd.	Seoul	KRW	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanteil in %
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	MYR	100,00
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd.	Auckland	NZD	100,00
Hapag-Lloyd Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd.	Taipeh	TWD	100,00
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,90
Hapag-Lloyd (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt	VND	100,00
UASC (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	74,97
United Arab Shipping Agency Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	USD	100,00
United Arab Shipping Co. (Asia) Pte. Ltd.	Singapur	SGD	100,00
Mittlerer Osten			
Aratrans Transport and Logistics Service LLC	Dubai	AED	49,00[1]
Hapag-Lloyd Africa (PTY) Ltd.	Durban	ZAR	100,00
Hapag-Lloyd Bahrain Co. WLL	Manama	BHD	49,00
Hapag-Lloyd Business Services LLP	Mumbai	INR	100,00
Hapag-Lloyd (Ghana) Ltd.	Tema	GHS	65,00
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd.	Thane	INR	100,00
Hapag-Lloyd India Private Ltd.	Mumbai	INR	100,00
Hapag- Lloyd (Jordan) Private Limited Company (ehemals United Arab Shipping Agencies Company Private Shareholding Company)	Amman	JOD	50,00
Hapag-Lloyd Kenya Ltd	Nairobi	KES	100,00
Hapag-Lloyd Middle East Shipping LLC	Dubai	AED	49,00[1]
Hapag-Lloyd Nigeria Shipping Limited	Lagos	NGN	100,00
Hapag-Lloyd Pakistan (Pvt.) Ltd.	Karatschi	PKR	100,00
Hapag-Lloyd Qatar WLL	Doha	QAR	49,00
Hapag-Lloyd Quality Service Center Mauritius	Ebène	MUR	100,00
Hapag-Lloyd Saudi Arabia Ltd.	Dschidda	SAR	60,00
Hapag-Lloyd Shipping Company – State of Kuwait (K.S.C.C.)	Kuwait-Stadt	KWD	49,00[1]
Middle East Container Repair Company LLC	Dubai	AED	49,00[2]
United Arab Shipping Agencies Co. LLC	Dubai	USD	49,00[1]
United Arab Shipping Company Ltd.	Dubai	USD	100,00
United Arab Shipping Company for Maritime Services LLC	Bagdad	IQD	100,00
United Arab Shipping Company Services DMCCO	Dubai	AED	100,00
Nordamerika			
Florida Vessel Management LLC	Wilmington	USD	75,00
Hapag-Lloyd (America) LLC	Wilmington	USD	100,00
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	Montreal	CAD	100,00
Hapag-Lloyd USA LLC	Wilmington	USD	100,00
Lateinamerika			
Agencias Grupo CSAV Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Andes Operador Multimodal Ltda.	São Paulo	BRL	100,00
Compañía Libra de Navegación (Uruguay) S.A.	Montevideo	UYU	100,00
CSAV Austral SpA	Santiago de Chile	USD	49,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanteil in %
CSAV Ships S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L.	Buenos Aires	ARS	100,00
Hapag-Lloyd Bolivia S.R.L.	Santa Cruz de la Sierra	BOB	100,00
Hapag-Lloyd Chile SpA	Valparaíso	USD	100,00
Hapag-Lloyd Colombia Ltda.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A.	San José	CRC	100,00
Hapag-Lloyd Ecuador S.A.	Guayaquil	USD	45,00
Hapag-Lloyd Guatemala, S.A.	Guatemala-Stadt	GTQ	100,00
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C.	Lima	USD	60,00
Hapag-Lloyd Quality Service Center Bogotá S.A.S.	Bogotá	COP	100,00
Hapag-Lloyd Uruguay S.A.	Montevideo	UYU	100,00
Hapag-Lloyd Venezuela C.A.	Caracas	VEF	100,00
Libra Serviços de Navegação Limitada	São Paulo	BRL	100,00
Norasia Alya S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Rahue Investment Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt	MXN	100,00
Sonstige			
Afif Ltd.	Majuro	USD	100,00
Ain Esnan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Dahna Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Dhail Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jasrah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jmeliyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Jowf Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Madinah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Mashrab Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Murabba Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Mutanabbi Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Nasriyah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Al Nefud Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Oyun Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Qibla Ltd.	Valletta	USD	100,00
Al Riffa Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Al Wakrah Ltd.	George Town	USD	100,00
Al Zubara Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Barzan Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Busaiteen	George Town	USD	100,00
CSBC Hull 900 Ltd.	Douglas	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanteil in %
Dhat Al Salasil Ltd.	George Town	USD	100,00
Hira Ltd.	George Town	USD	100,00
Hull 1975 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 1976 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Jebel Ali Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Linah Ltd.	Majuro	USD	100,00
Manamah Ltd.	George Town	USD	100,00
Sajid Ltd.	Majuro	USD	100,00
Salahuddin Ltd.	Majuro	USD	100,00
Ship Management (No. 1) Ltd.	Dubai	USD	99,80
Ship Management (No. 2) Ltd.	Dubai	USD	99,80
Tihama Ltd.	Valletta	EUR	100,00
UASC Ships (No. 1) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 4) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 5) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 7) Ltd.	Dubai	USD	100,00
UASC Ships (No. 8) Ltd.	Dubai	USD	100,00
Umm Qarn Ltd.	Majuro	USD	100,00
Umm Salal Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Gemeinschaftsunternehmen			
Consorcio Naviero Peruano S.A.	Lima	USD	47,93[5]
Texas Stevedoring Services LLC	Wilmington	USD	50,00
Assoziierte Unternehmen			
Djibouti Container Services FZCO	Dschibuti	DJF	19,06[3]
Hapag-Lloyd Lanka (Private) Ltd.	Colombo	LKR	40,00
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH	Hamburg	EUR	25,10
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen			
Al Muraykh Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Alula Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Ash-Shahaniyah Ltd.	George Town	USD	100,00
Brunswick Investment Co. Inc.	Nassau	USD	100,00
Chacabuco Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
CSBC Hull 898 Ltd.	Douglas	USD	100,00
Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Gesellschaft mbH	Hamburg	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Container (No. 3) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships (No. 2) Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hapag-Lloyd Ships Ltd.	Barking	EUR	100,00
Hull 1794 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Hull 2082 Co. Ltd.	Majuro	USD	100,00
Malleco Shipping Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00
Maule Shipping Co. S.A.	Panama-Stadt	USD	100,00

Name des Unternehmens	Sitz	Währungs-einheit (WE)	Beteili-gungsanteil in %
Norddeutscher Lloyd GmbH	Bremen	EUR	100,00
Onayzah Ltd.	Valletta	EUR	100,00
Palena Shipping Ltd.	Majuro	USD	100,00
Qurtuba Ltd.	George Town	USD	100,00
Servicios de Procesamiento Naviero S.R.L.i.L.	Montevideo	USD	100,00
Tayma Ltd.	Valletta	EUR	100,00
UASAC Uruguay (S.A.)	Montevideo	UYU	94,00
United Arab Shipping Agency Co. (Egypt) S.A.E.	Alexandria	EGP	49,00[1]
United Arab Shipping Agency Company (Hong Kong) Ltd.	Hongkong	HKD	100,00
UASC Holding (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,95
United Arab Shipping Agency Company (Thailand) Ltd.	Bangkok	THB	49,00
United Arab Shipping Agency Company (Vietnam) Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt	VND	100,00

1 Weitere 51,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
2 Weitere 5,64 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
3 Weitere 2,19 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
4 Weitere 16,00 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.
5 Weitere 2,07 % werden treuhänderisch für den Hapag-Lloyd Konzern gehalten.

Hamburg, 2. März 2021

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

Joachim Schlotfeldt

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

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

Hamburg, 2. März 2021

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

Joachim Schlotfeldt

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile
Wir haben den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO") unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die Bilanzierung der noch nicht beendeten Schiffsreisen

Zu den angewandten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Ertrags- und Aufwandsrealisierung" sowie „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – (1) Umsatzerlöse".

Das Risiko für den Abschluss

Die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden von Hapag-Lloyd nach Maßgabe des Transportfortschritts am Abschlussstichtag erfasst. Maßgeblich für die Bestimmung des Transportfortschritts ist das Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen zu den erwarteten Gesamtaufwendungen je Schiffsreise. Die Bestimmung der bis zum Stichtag angefallenen Transportaufwendungen im Zusammenhang mit den nicht beendeten Schiffsreisen sowie der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge unterliegt einer hohen Komplexität.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Umsatzerlöse für nicht beendete Schiffsreisen nicht stichtagsgenau abgegrenzt sind.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben Aufbau, Einrichtung und Wirksamkeit der Kontrollen, mit denen die stichtagsgenaue Abgrenzung der Umsatzerlöse sichergestellt werden soll, beurteilt. Die von Hapag-Lloyd angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Umsatzrealisierung haben wir auf ihre Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRS 15 gewürdigt. Außerdem haben wir beurteilt, ob die von Hapag-Lloyd definierten Richtlinien zur Periodenabgrenzung angemessen ausgestaltet sind, um eine periodengerechte Erfassung der Umsatzerlöse zu gewährleisten. Die Verlässlichkeit der für die Periodenabgrenzung maßgeblichen Auswertungen aus dem Buchhaltungssystem haben wir beurteilt, indem wir für repräsentativ ausgewählte Stichproben die begründenden Unterlagen und die tatsächlichen Reisedaten untersucht haben. Wir haben die Methode zur Ermittlung der für die Umsatzrealisierung maßgeblichen Marge und des Abgrenzungsbedarfs zum Stichtag gewürdigt und die rechnerische Richtigkeit des Modells beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Vorgehensweise der Hapag-Lloyd bei der Periodenabgrenzung der Umsatzerlöse ist insgesamt sachgerecht.

Vollständigkeit, Richtigkeit sowie Bewertung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten nach „IFRS 16 – Leasingverhältnisse“ in Bezug auf Schiffe und Container

Zu den angewendeten Bilanzierungsmethoden verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze – Leasing“, „Wesentliche Annahmen und Schätzungen – Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen sowie beidseitigem Kündigungsrecht“ sowie „Erläuterungen zur Konzernbilanz – (30) Leasing“.

Das Risiko für den Abschluss

Zum 31. Dezember 2020 werden im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG Nutzungsrechte in Höhe von EUR 1.344 Mio sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von EUR 1.400 Mio ausgewiesen. Der Anteil der Nutzungsrechte bzw. Leasingverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beläuft sich auf insgesamt jeweils 9 % und hat somit einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns.

Aufgrund des großen Volumens an Leasingverhältnissen und den hieraus resultierenden Transaktionen hat die Gesellschaft konzernweite Prozesse und Kontrollen zur vollständigen und richtigen Erfassung von Leasingverhältnissen eingerichtet. Die Bestimmung der Leasinglaufzeit, der Höhe der Leasingzahlungen und des als Diskontierungszins verwendeten Grenzfremdkapitalzinssatzes können ermessensbehaftet sein und auf Schätzungen beruhen.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass die Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte nicht vollständig in der Bilanz erfasst wurden. Zudem besteht das Risiko, dass die Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte nicht in der richtigen Höhe erfasst und bewertet sind.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

In einem ersten Schritt haben wir uns ein Verständnis über den Prozess zur Erfassung und Bewertung von Leasingverhältnissen verschafft. Wir haben die Angemessenheit, Einrichtung und Wirksamkeit von Kontrollen beurteilt, die Hapag-Lloyd zur Sicherstellung der vollständigen und richtigen Ermittlung der Daten zur Bewertung sowie zur Ermittlung des Wertansatzes der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte eingerichtet hat. Soweit zur Ermittlung und Zusammenführung der relevanten Daten IT-Verarbeitungssysteme zum Einsatz kamen, haben wir die Wirksamkeit der Regelungen und Verfahrensweisen, die sich auf die relevanten IT-Anwendungen beziehen und die Wirksamkeit von Anwendungskontrollen unterstützen, unter Einbindung unserer IT-Spezialisten, getestet.

Im Rahmen unserer Einzelfallprüfungen von Leasingverträgen haben wir anhand der Vertragsunterlagen teilweise auf der Basis repräsentativ ausgewählter Stichproben und teilweise anhand risikoorientiert ausgewählter Elemente geprüft, ob die relevanten Daten richtig und vollständig ermittelt wurden. Sofern Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der Leasinglaufzeit getroffen wurden, haben wir diese daraufhin überprüft, ob die zugrunde liegenden Annahmen vor dem Hintergrund der Marktverhältnisse und Risiken in der Branche zum Stichtag nachvollziehbar und konsistent zu anderen getroffenen Annahmen im Abschluss sind.

Unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten haben wir die den Grenzfremdkapitalzinssätzen zugrunde liegenden Annahmen und Daten mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Zudem haben wir das Berechnungsmodell für den Zinssatz auf Angemessenheit gewürdigt.

Unsere Schlussfolgerungen

Hapag-Lloyd hat geeignete Verfahren zur Erfassung von Leasingverträgen für Zwecke des IFRS 16 eingerichtet. Die der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte zugrunde liegenden Annahmen und Daten sind insgesamt angemessen.

Sonstige Informationen

Der Vorstand bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- den uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung zu stellenden gesonderten zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht der Gesellschaft und des Konzerns, auf den im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Der Vorstand ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses ist der Vorstand dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat er die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem ist der Vorstand verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist der Vorstand verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der vom Vorstand dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Vorstand angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet,

im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den vom Vorstand dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben vom Vorstand zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

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

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

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

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „hapaglloydag – 2020 – 12 – 31.zip“ (SHA 256-Hashwert: 326d88d947307a8a-79e737729815c273080f50ecc 3fb319bed 4f03d9cf16e756), die im geschützten Mandanten Portal für den Emittenten abrufbar ist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner ist der Vorstand der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Vorstand der Gesellschaft ist zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 5. Juni 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. September 2020 vom Vorsitzenden des Prüfungs- und Finanzausschusses des Aufsichtsrates beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2015 als Konzernabschlussprüfer der Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg, als kapitalmarktorientiertes Unternehmen tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Die für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüferin ist Dr. Victoria Röhricht.

Hamburg, den 5. März 2021

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Madsen	Dr. Röhricht
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

FINANZKALENDER

12. MAI 2021
Quartalsfinanzbericht erstes Quartal 2021

28. MAI 2021
Ordentliche Jahreshauptversammlung

12. AUGUST 2021
Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2021

12. NOVEMBER 2021
Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2021

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations
Telefon: +49 40 3001 – 2896
E-Mail: ir@hlag.com

Konzernkommunikation
Telefon: +49 40 3001 – 2529
E-Mail: presse@hlag.com

Beratung, Konzept und Layout
Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group, Hamburg
www.silvestergroup.com

www.hapag-lloyd.com