

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

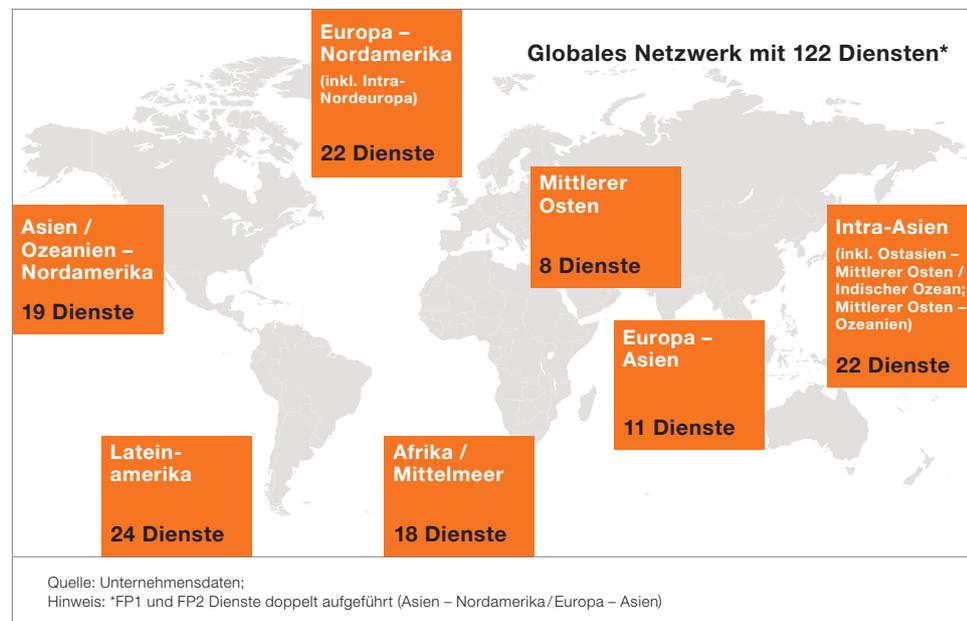
Der Lagebericht der Hapag-Lloyd AG und der Konzernlagebericht sind nach §§ 315 Abs. 5 in Verbindung mit 298 Abs. 2 HGB zusammengefasst. Die Hapag-Lloyd AG spezifischen Angaben werden im Kapitel „Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hapag-Lloyd AG (HGB)“ dargestellt.

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



Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvergänge 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:



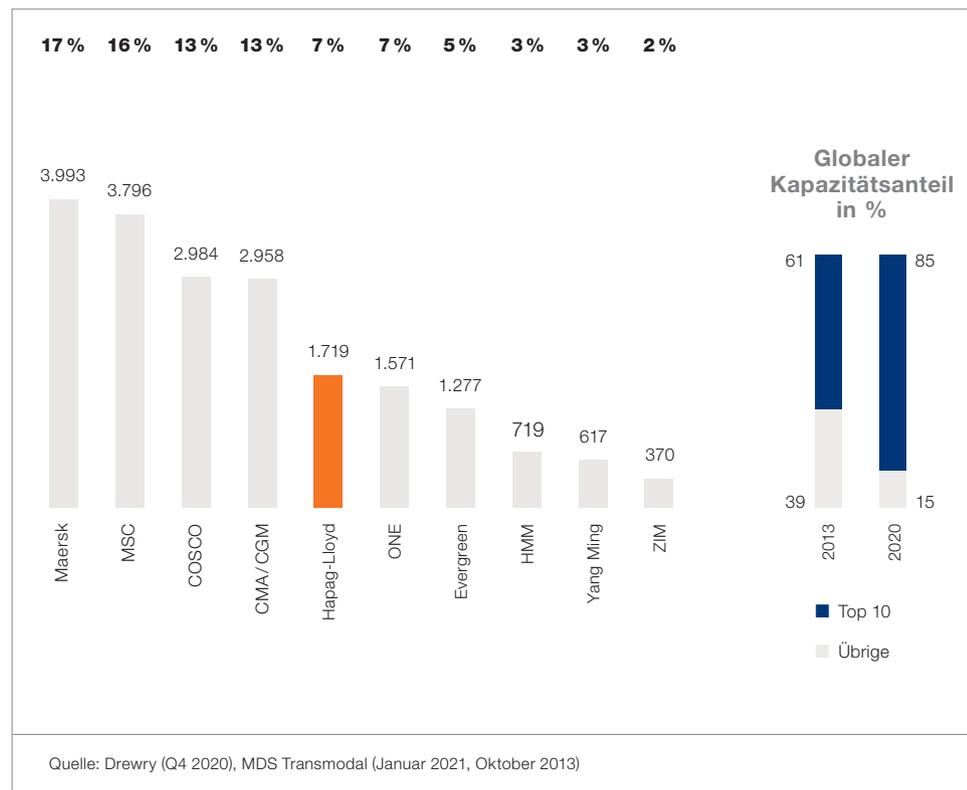
Alle 6 Regionen weisen eine identische Organisationsstruktur auf. Die sog. „Blueprint Organization“ ermöglicht in Verbindung mit dem Einsatz eines global einheitlichen IT-Systems, welches die gesamte Transportkette abdeckt, einen standardisierten Informationsaustausch zwischen der Zentrale und den Regionen.

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



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.

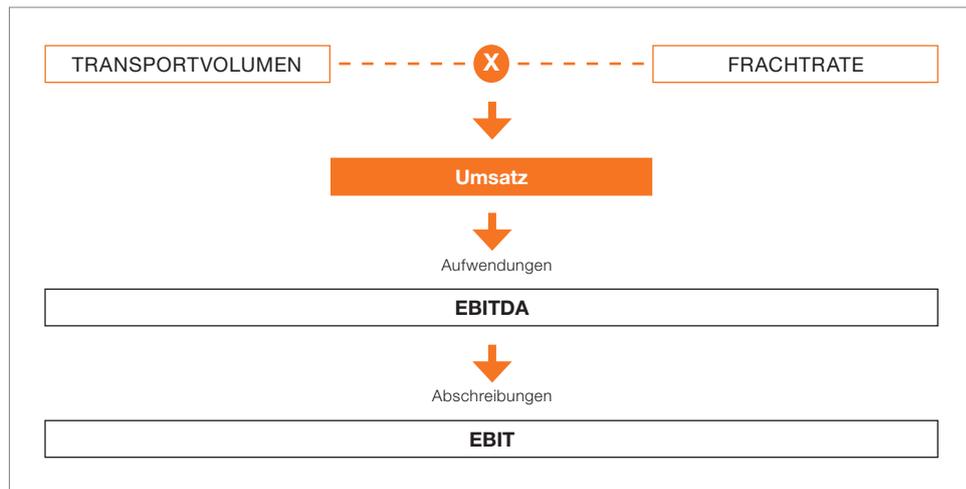
Rechtliche Rahmenbedingungen

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 CO₂-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 0,36t/TEU im Vorjahr auf 0,35t/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 2,4t/Slot (Vorjahreszeitraum: 2,6t/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 Containerschiff- flotte auf dem „Dominant Leg“ gemessen an der gesamten TEU-Kapazität. Diese lag im Berichts- zeitraum bei 95,6 % (Vorjahreszeitraum: 94,2 %).

Der Rücktransport von Leercontainern ist wiederum mit Kosten verbunden. Der relevante Leis- tungsindikator 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 Leercontainer- transporten 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 CO₂-Emissionen teilweise und den Ausstoß von Schwefeldioxid, Stickoxiden und Feinstaub zu einem großen Anteil reduzieren. Mittelfristig ist unser Ziel das Schiff mit synthetischem SNG CO₂ 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 Jahres-sicht 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%.

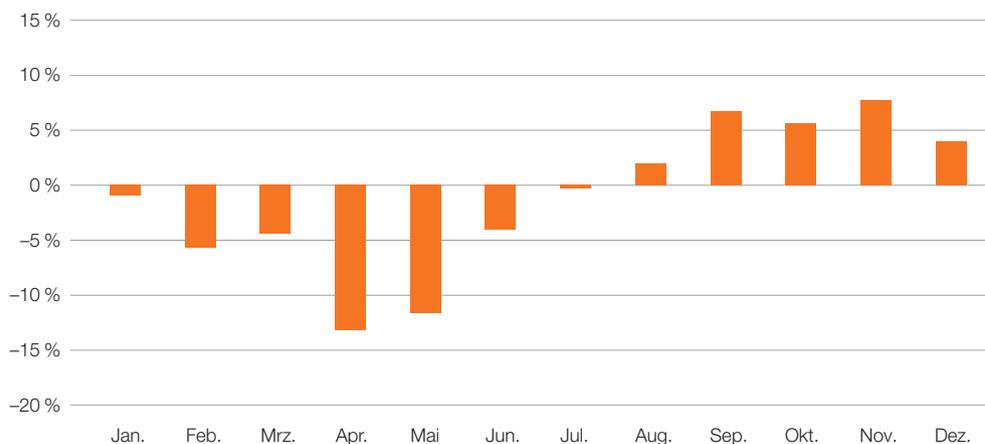
Zur Minderung der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie haben über 190 Staaten sowie nationale und supranationale Notenbanken fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen ergriffen. Die amerikanische Notenbank FED und die Europäische Zentralbank haben ihre Leitzinsen gesenkt und Anleihekäufe ausgeweitet. 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

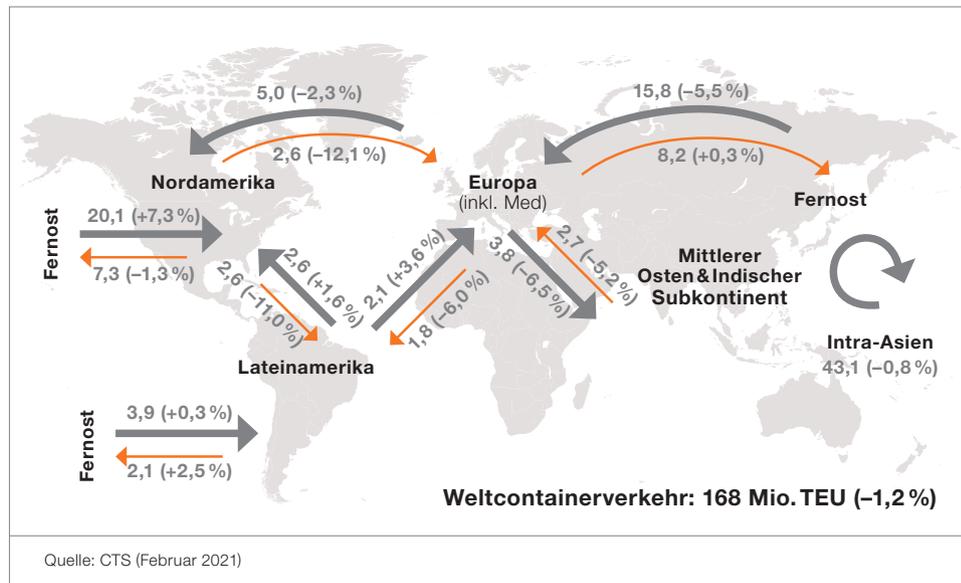
Die globalen Containertransportmengen unterlagen im Jahresverlauf starken Schwankungen. Als Folge der weltweit eingeführten Eindämmungsmaßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie brachen im April und Mai 2020 die globalen Containertransporte um 13 % bzw. 12 % ein, ehe es in den anschließenden Sommermonaten 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 %)**



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 Nachfragerholung 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 umfangreich 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 betragen 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 geleasteten 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 beitragen.

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 Finanzierungsbedingungen 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 revolving-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 revolvingierenden 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

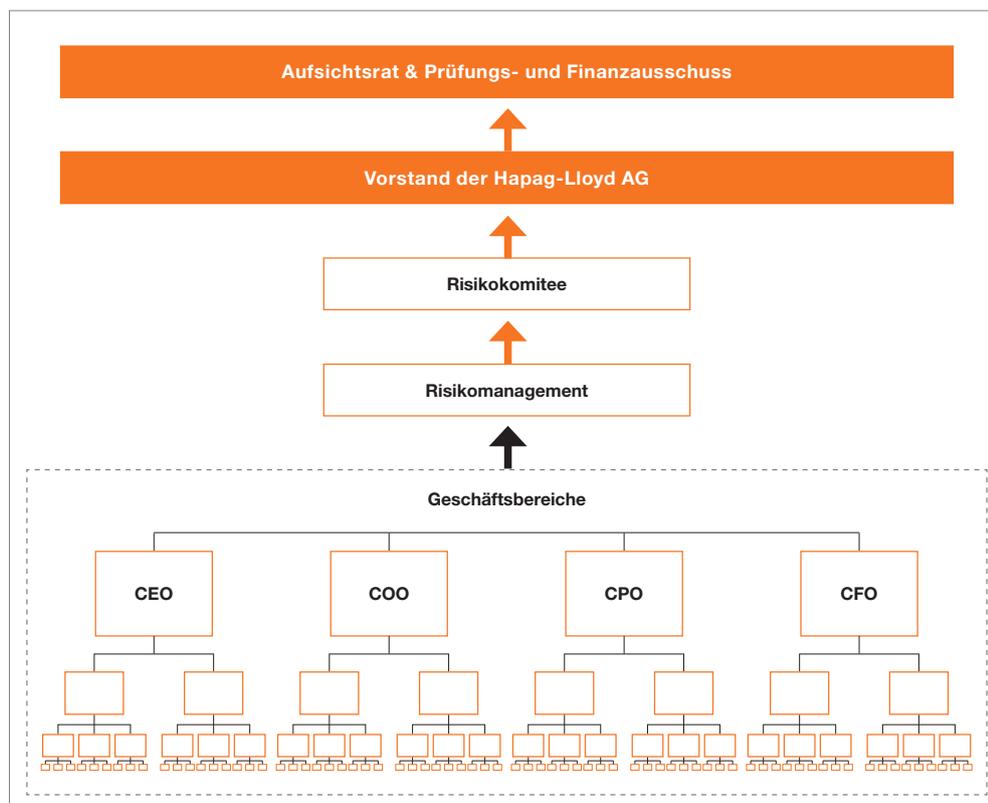
Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und geeignete Bewältigungsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um die Risikoposition auf ein angemessenes Niveau zu senken und somit die Erreichbarkeit der Unternehmensziele von Hapag-Lloyd abzusichern. Durch unternehmensweit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

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

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

Wechselkursschwankungen werden bezüglich ihrer Wesentlichkeit fortlaufend überwacht. Der Konzern sichert im Bedarfsfall einen Teil der Nettozahlungen über einen rollierenden Sicherungsansatz mit dem Ziel, Währungsrisiken im Konzernabschluss zu begrenzen. Trotzdem können die Schwankungen der Wechselkurse Einfluss auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd haben. 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 Gebrauchtmärktepreise für Schiffe ausreichend Puffer unter den Loan-to-Value-Quoten der Schiffsfinauzierungen des Unternehmens. Für die bestehenden Finauzierungen 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 Finauzierungen 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 Containerschiffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnten den Geschäftsverlauf belasten und gegebenenfalls eine Änderung der Abläufe erfordern.

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

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

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.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT ÜBER UNTERNEHMENS RISIKEN 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 Charraten 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 Charraten.

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
	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
	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
	Gleich	Unverändert
	Höher	Deutlich höher

Wesentliche Risiken und Chancen

Risiken und Chancen	Risiken			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 Charraten	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 verandert halbfachen 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 hier von 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)

EUR	LTIP 2015 (Tranchen 2017 – 2019) ¹	
	Gesamter erfasster Personalaufwand	
	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

EUR	Erfolgsunabhängige Vergütung		Erfolgsbezogene Vergütung		Gesamtbezüge
	Festgehalt	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen	Komponenten mit kurzfristiger Anreizwirkung Tantieme	Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung 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	500.000¹	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 Schlotfeldt¹				
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)			
	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)
EUR				
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
Mehrfährige 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)			
	2019	2020	2020 (min.)	2020 (max.)
EUR				
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
Mehrfährige 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)	
	2020	2019	2020	2019
EUR				
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
Mehrfürige 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:

EUR	Feste Vergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Summe	
	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 Schwiengershausen-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 Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

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

Die Regelungen zur Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands ergeben sich aus den §§ 84, 85 Aktiengesetz und 31 Mitbestimmungsgesetz in Verbindung mit § 7 Abs. 1 der Satzung. Nach § 7 Abs. 1 der Satzung besteht der Vorstand aus mindestens 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 aufgelaufener 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 Schlüsselaktionären¹ und von anderen Aktionären, die mit einem Schlüsselaktionär² einen Stimmbindungsvertrag oder eine vergleichbare Vereinbarung geschlossen haben („Andere Aktionäre mit Stimmbindungsvertrag“), zusammen gehaltene Stimmanteil an der Gesellschaft (i) auf 25 % oder weniger sinkt oder (ii) unter den Anteil eines dritten Aktionärs oder mit diesem zusammen handelnder Personen oder Gruppen im Sinne des §2 Abs. 5 WpÜG sinkt; oder
- der von den Schlüsselaktionären³ zusammen gehaltene Stimmanteil unter denjenigen Stimmanteil sinkt, der von einem anderen Aktionär mit Stimmbindungsvertrag gehalten wird; oder
- einer der Ankeraktionäre (jeweils inklusive aller verbundenen Unternehmen) einzeln (unmittelbar oder mittelbar) 50 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft hält.

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

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

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

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

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

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH §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



www.hapag-lloyd.com

