

Hapag-Lloyd AG

Q1 2020

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
31. März 2020

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2020

		1.1.– 31.3.2020	1.1.– 31.3.2019	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen¹				
Schiffe insgesamt		248	235	13
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.745	1.680	65
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.587	2.542	45
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.094	1.079	15
Transportmenge	TTEU	3.053	2.929	125
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.343	3.063	280
EBITDA	Mio. EUR	469	489	-20
EBIT	Mio. EUR	160	214	-54
Konzernergebnis	Mio. EUR	25	96	-71
Ergebnis je Aktie	EUR	0,12	0,52	-0,40
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	381	536	-156
Renditekennzahlen¹				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	14,0	16,0	-2,0 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	4,8	7,0	-2,2 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	4,5	6,4	-1,9 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. März¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	16.991	16.200	790
Eigenkapital	Mio. EUR	6.812	6.621	192
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	40,1	40,9	-0,8 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.178	9.580	599
Finanzkennzahlen zum 31. März¹				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.917	6.397	520
Liquide Mittel	Mio. EUR	940	512	428

¹ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2019.

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

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

Disclaimer: Der vorliegende Bericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfelds können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt, noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichts anzupassen.

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 15. Mai 2020 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2020

- Die wirtschaftlichen Folgen des Ausbruchs und der globalen Verbreitung von COVID-19 wirkten sich im ersten Quartal nur in geringem Umfang auf das operative Geschäft sowie die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd aus. Während für das zweite Quartal bereits erste deutlichere Auswirkungen erkennbar sind, ist der weitere Jahresverlauf derzeit nur schwer einschätzbar und mit größeren Unsicherheiten verbunden als gewöhnlich.
- Die Transportmenge ist in den ersten drei Monaten des Jahres 2020 um 4,3 % auf 3.053 TTEU im Vergleich zum Vorjahr gestiegen (Q1 2019: 2.929 TTEU).
- Die Frachtrate lag mit 1.094 USD/TEU um 1,4 % über dem Vorjahresniveau (Q1 2019: 1.079 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse stiegen aufgrund der gestiegenen Transportmenge, höherer Frachtraten und eines stärkeren US-Dollars um 9,2 % auf 3,3 Mrd. EUR (Q1 2019: 3,1 Mrd. EUR).
- Die Transportaufwendungen stiegen überproportional zum Umsatz um 12,9 %, was neben höherer Transportmengen im Wesentlichen auf gestiegene Bunkerverbrauchspreise zurückzuführen ist.
- Im Zuge der IMO 2020 Einführung kam es zu einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises um 98 USD/t auf 523 USD/t (Q1 2019: 425 USD/t), entsprechend stiegen die Aufwendungen für Brennstoff um 50,6 % auf 594,2 Mio. EUR (Q1 2019: 394,6 Mio. EUR).
- Der im März einsetzende rapide Preisverfall bei Öl führte zu einer Sonderbelastung durch die Abwertung der Bunkerbestände zum Quartalsstichtag von 58,4 Mio. EUR.
- Trotz der deutlich negativen Bunkereffekte ging das EBITDA nur leicht um 4,1 % auf 469,4 Mio. EUR zurück (Q1 2019: 489,3 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge verringerte sich entsprechend um 2,0 %-Punkte auf 14,0 % (Q1 2019: 16,0 %).
- Das EBIT lag mit 159,8 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahresniveau (Q1 2019: 213,7 Mio. EUR), was neben erhöhten Bunkeraufwendungen auch auf IFRS 16 bedingt höhere Abschreibungen zurückzuführen ist. Ohne die Abwertung der Bunkerbestände hätte das EBIT auf Vorjahresniveau gelegen.
- Das Konzernergebnis von 24,8 Mio. EUR (Q1 2019: 96,2 Mio. EUR) war durch die nicht liquiditätswirksame Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 34,2 Mio. EUR zusätzlich negativ belastet.
- Der Free Cashflow war mit 273,8 Mio. EUR erneut deutlich positiv (Q1 2019: 400,6 Mio. EUR), die Verschuldungskennziffern waren im Vergleich zum Jahresende 2019 nahezu unverändert.
- Die Liquiditätsreserve lag zum 31. März 2020 bei rund 1,1 Mrd. EUR und befindet sich damit auf einem anhaltend guten Niveau.
- Angesichts der aktuellen Entwicklung konkretisiert der Vorstand seine zu Jahresbeginn gegebene Ergebnisprognose. Demnach erwartet Hapag-Lloyd für 2020 zwar weiterhin ein EBITDA von 1,7–2,2 Mrd. EUR und ein EBIT von 0,5–1,0 Mrd. EUR. Sofern es jedoch nicht zu einer früheren und stärkeren Erholung der Nachfrage nach Containertransportleistungen kommt als von den Marktteilnehmern aktuell erwartet, ist das obere Ende der prognostizierten Bandbreiten aus heutiger Sicht kaum realisierbar.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

5 Konzernziele und -strategie

7 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

8 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

11 Wirtschaftsbericht

11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

12 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

15 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

15 Ertragslage des Konzerns

20 Finanzlage des Konzerns

23 Vermögenslage des Konzerns

25 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

26 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

31 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

32 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

32 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

33 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

34 Konzernbilanz

36 Konzernkapitalflussrechnung

38 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

40 Verkürzter Konzernanhang

54 Finanzkalender 2020

55 Impressum

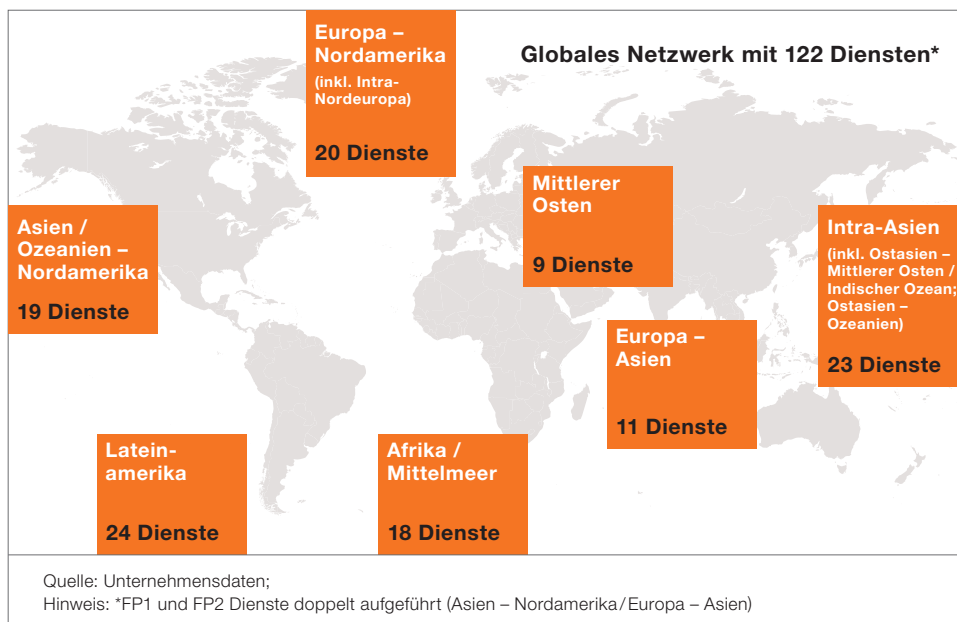
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

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. März 2020 aus 248 Containerschiffen (31. März 2019: 235). Der Konzern verfügt derzeit über 394 Vertriebsstellen in 129 Ländern (31. März 2019: 398 Vertriebsstellen in 128 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 122 Diensten (Vorjahr: 121 Dienste) weltweit. In den ersten 3 Monaten des Jahres 2020 betreute Hapag-Lloyd global rd. 19.800 Kunden (Vorjahr: rd. 19.600).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam mit Ocean Network Express Pte. Ltd. (Singapur) (ONE) (vormals Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan)) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 1. April 2020 ist die südkoreanische Linienreederei Hyundai Merchant Marine (HMM) der Allianz als neues Vollmitglied beigetreten. Die Kooperation ist auf 10 Jahre angelegt und verlängert sich danach automatisch um jeweils 1 weiteres Jahr. Allianzmitglieder können erstmalig nach 36 Monaten und dann mit einer Frist von 12 Monaten die Allianz verlassen. Im Falle eines Kontrollwechsels („Change of Control“) oder bei Insolvenz kann ein Mitglied aus der Allianz ausgeschlossen werden. Der Beschluss zum Ausschluss eines Allianzmitglieds muss von den anderen Mitgliedern einstimmig gefasst werden.

Zum 31. März 2020 deckt die THE Alliance mit 278 Containerschiffen und 31 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit und die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Veränderungen im Vorstand der Hapag-Lloyd AG

Gemäß Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 13. November 2019 erfolgte die Bestellung von Herrn Mark Frese zum neuen Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 25. November 2019. Herr Mark Frese ist als CFO dem am 29. Februar 2020 ausgeschiedenen CFO Nicolás Burr nachgefolgt.

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch fünf Großaktionäre aus, die zusammen rd. 96,3% des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sowie die Qatar Holding LLC für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund 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. März 2020 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

in %	
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
The Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,7
Gesamt	100,0

KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

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

Die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Grundsätzlich strebt Hapag-Lloyd ein organisches Wachstum der Transportmenge in Höhe des Marktwachstums an.

Die zentralen internen Steuerungsgrößen des operativen Geschäfts sind das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) sowie das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Die Entwicklung dieser Finanzkennzahlen ist im Abschnitt „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cashflows. Es ist insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung. Hapag-Lloyd nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

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

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]), die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens (Weighted Average Cost of Capital [WACC]) entspricht. In den ersten 3 Monaten 2020 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 4,5% (Vorjahreszeitraum: 6,4%). Die gewichteten Kapitalkosten betragen im gleichen Zeitraum 6,8% (Vorjahreszeitraum: 8,2%). Details zur Berechnung des ROIC sind dem Kapitel „Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2020 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 31. März 2020 verfügt der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.108,2 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 1.032,8 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 40,1% (31. Dezember 2019: 40,9%).

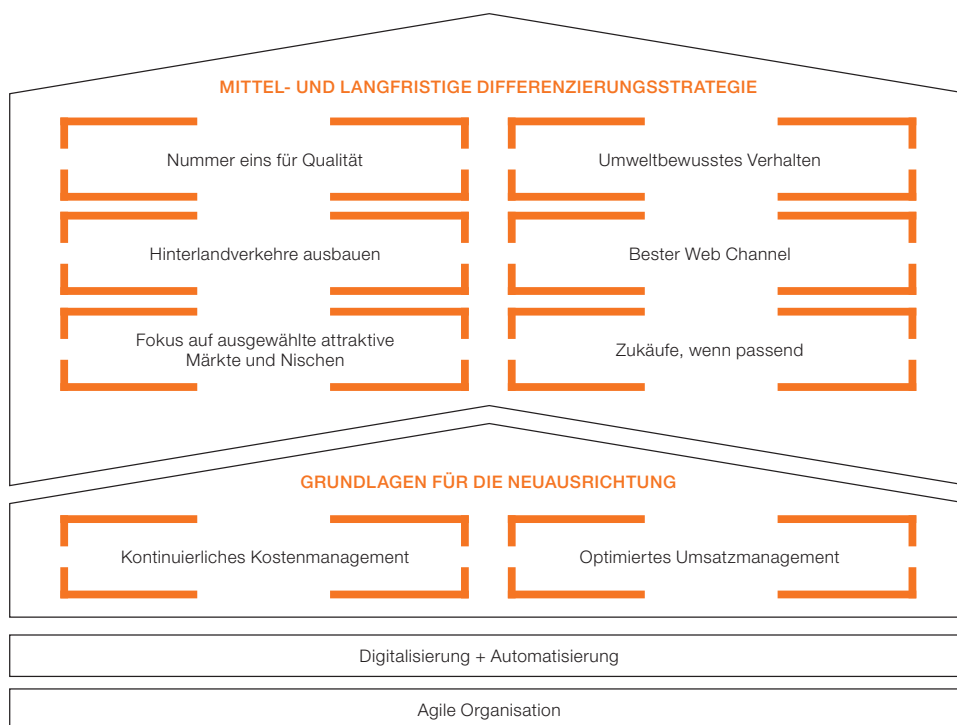
Strategy 2023

Im November 2018 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG im Rahmen eines Kapitalmarkttagess erstmals die neue Strategie („Strategy 2023“) des Konzerns vorgestellt. Im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2019 wurde die Strategy 2023 auf den Seiten 58ff. ausführlich beschrieben und über die Zwischenstände bei der Zielerreichung informiert.

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

Der Fokus der Strategy 2023 liegt auf Qualitätsführerschaft und profitabilem Wachstum, basierend auf einem kontinuierlichen und konsequenten Kosten- und Umsatzmanagement sowie der Verbesserung der internen Prozesse durch höhere Agilität und das Nutzen technologischer Chancen, etwa durch Digitalisierung und Automation. Die wichtigsten Elemente der Strategy 2023 sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt. Den Kern bildet dabei die klare Differenzierung von Wettbewerbern.



Die Strategy 2023 inklusive der oben genannten Ziele wird mit dem Fortschritt der Strategieimplementierung weiter konkretisiert und an sich verändernde Rahmenbedingungen flexibel angepasst.

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA und das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 3 Monaten 2020 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

Neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT wird der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzern-ebene als Kenngröße ermittelt. 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. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

Die Berechnung des Return on Invested Capital ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Mio. EUR		Mio. USD	
	Q1 2020	Q1 2019	Q1 2020	Q1 2019
Langfristige Vermögenswerte	14.026,6	13.954,5	15.379,7	15.672,6
Vorräte	210,0	257,3	230,2	288,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.423,0	1.253,2	1.560,3	1.407,5
Sonstige Aktiva	391,6	378,3	429,3	424,9
Summe Vermögenswerte	16.051,1	15.843,3	17.599,5	17.793,9
Rückstellungen	759,7	709,0	833,0	796,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.798,7	1.789,4	1.972,2	2.009,7
Sonstige Verbindlichkeiten	702,9	544,6	770,9	611,9
Summe Schulden	3.261,4	3.043,0	3.576,1	3.417,9
Invested Capital	12.789,8	12.800,3	14.023,4	14.376,0
EBIT	159,8	213,7	176,1	242,7
Steuern	15,1	11,4	16,7	13,0
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	144,7	202,3	159,4	229,7
Return on Invested Capital (ROIC)			4,5 %	6,4 %

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.

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 angestrebte 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.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. März 2020 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 248 Containerschiffen (31. März 2019: 235 Schiffe). 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 beträgt zum 31. März 2020 1.744.920 TEU und ist somit gegenüber dem 31. März 2019 (1.679.996 TEU) um 3,9% gestiegen. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 31. März 2020 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 40% (31. März 2019: rd. 37%).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 31. März 2020 (kapazitätsgewichtet) 9,3 Jahre. Mit 7.036 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 13% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 größten Containerlinienreedereien (31. März 2020: 6.203 TEU) und um rd. 65% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (31. März 2020: 4.268 TEU).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. März 2020 über 1.573.701 (31. März 2019: 1.545.740) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.587.294 TEU (31. März 2019: 2.542.226). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 31. März 2020 rd. 46% (31. März 2019: 47%).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 31. März 2020 122 Dienste (31. März 2019: 121 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2020	31.12.2019	31.3.2019
Anzahl der Schiffe	248	239	235
davon			
Eigene Schiffe ¹	112	112	112
Gecharterte Schiffe	136	127	123
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.745	1.707	1.680
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.587	2.540	2.542
Anzahl Dienste	122	121	121

¹ Inklusive 17 Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

In den ersten 3 Monaten des Jahres 2020 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 1,1 Mio. Tonnen und lag damit auf Vorjahresniveau (Q1 2019: rd. 1,1 Mio. Tonnen). Durch die ab 1. Januar 2020 geltenden neuen Bestimmung zur Reduzierung der Schwefelmissionen stieg der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1% und 0,5%, MDO) auf 93% (Q1 2019: rd. 15%). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,55 Tonnen (Q1 2019: 2,65 Tonnen). Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch gegenüber dem Vorjahr auf 0,36 Tonnen pro TEU (Q1 2019: 0,38 Tonnen pro TEU).

Zum Quartalsstichtag bestehen keine Aufträge für Schiffsneubauten. Hapag-Lloyd verfügt, insbesondere seit dem Zusammenschluss mit der UASC, über eine moderne und effiziente Flotte. Sich aus einem Marktwachstum ergebende Wachstumsperspektiven und Skaleneffekte im Schiffsbetrieb können aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG mit der bestehenden Flotte sowie zusammen mit den Partnern in der THE Alliance (inklusive HMM ab 1. April 2020) realisiert werden. Um mittelfristig wettbewerbsfähig bleiben zu können, geht der Vorstand der Hapag-Lloyd AG jedoch davon aus, dass der Konzern in absehbarer Zeit wieder in neue Schiffssysteme investieren wird.

Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxidausstoßes ist Hapag-Lloyd neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoffen auch dabei Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 10 größeren eigenen sowie 9 langfristig gecharterten Containerschiffen zu installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) zu testen. Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG ist die Umstellung auf die neuen Abgasgrenzwerte und der damit einhergehende Wechsel auf schwefelarmen Treibstoff bisher planmäßig verlaufen.

Kunden

Durch das Global Account Management Team in Hamburg und in den Regionszentralen, werden die größten Kunden global und vor Ort betreut. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. Durch das Key Account Programm werden zudem regionale Großkunden besonders betreut. Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern.

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 19.800 Kunden durch (Q1 2019: rd. 19.600).

Mitarbeiter

Zum 31. März 2020 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 13.106 Mitarbeiter (31. März 2019: 12.853). Davon entfielen 10.881 Personen auf den Landbereich (31. März 2019: 10.657) und 2.010 Mitarbeiter auf den Seefahrtsbereich (31. März 2019: 1.982). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 31. März 2020 215 Auszubildende (31. März 2019: 214).

Anzahl Mitarbeiter

	31.3.2020	31.12.2019	31.3.2019
Seebereich	2.010	2.072	1.982
Landbereich	10.881	10.691	10.657
Auszubildende	215	233	214
Gesamt	13.106	12.996	12.853

Sicherstellung des Geschäftsbetriebs während der Corona-Krise

Die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie betreffen inzwischen alle Länder, deren Gesellschaften sowie deren wirtschaftliche Aktivität.

Hapag-Lloyd beobachtet kontinuierlich die Risikosituation, die die weltweiten Aktivitäten des Unternehmens betrifft. Für jede Abteilung und jedes Büro bestehen Notfallpläne (sog. Business Continuity Pläne) zur Gewährleistung der Sicherheit des Personals und eines stabilen Geschäftsbetriebes an Land wie auch an Bord der Schiffe. Seit dem Ausbruch der Krankheit in Wuhan, China und den ersten behördlichen Warnungen und Auflagen wurde die Situation von Hapag-Lloyd fortlaufend überwacht und Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs, eingeleitet.

Mit der Ausweitung der Pandemie wurde bereits seit Anfang März 2020 ein zentrales Krisenkomitee unter Leitung des Vorstands eingerichtet, das regelmäßig die aktuelle Lage beurteilt und, sofern erforderlich, Maßnahmen umgehend verabschiedet und einleitet. Dadurch konnte der reibungslose Ablauf des operativen Geschäfts trotz umfangreicher Schutzmaßnahmen und vielfach geschlossener Büros sichergestellt werden. Per 31. März 2020 arbeiteten mehr als 90% der Landmitarbeiter von zu Hause aus. Hierzu wurden weltweit zusätzliche IT-Kapazitäten geschaffen, die den reibungslosen Ablauf des operativen Geschäfts gewährleisten sollen.

Auch auf den Schiffen hat die Sicherheit der Besatzung für die Unternehmensleitung oberste Priorität. Der Schiffsbetrieb erfolgte weitestgehend ohne nennenswerte Einschränkungen. Reisebeschränkungen sowie Restriktionen beim Landgang erschweren derzeit jedoch den Besatzungswechsel in diversen Häfen. In Hoch-Risikoregionen werden Besatzungswechsel von Hapag-Lloyd derzeit nicht vorgenommen. Zudem wurden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen an Board der Schiffe eingeführt, um die Sicherheit der Besatzungen bestmöglich zu gewährleisten.

Die Mitarbeiter von Hapag-Lloyd werden zudem fortlaufend umfänglich über das Intranet über die aktuelle Situation und die Schutzmaßnahmen informiert.

Die Aufrechterhaltung ununterbrochener Dienste für unsere Kunden hat höchste Priorität. Um die Auswirkungen auf die Lieferkette unserer Kunden möglichst gering zu halten, haben wir beispielsweise rd. 100.000 TEU an zusätzlicher Containerkapazität angemietet. Die Servicestruktur war im ersten Quartal weitestgehend unverändert, jedoch wurden einzelne Reisen nicht durchgeführt, um dem Rückgang der Nachfrage nach Transportdienstleistungen aus Asien ausgehend Rechnung zu tragen.

Neben der Sicherstellung des aktuellen operativen Geschäfts, ist der zweite Schwerpunkt die negativen Auswirkungen des im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie stehenden erwarteten Nachfragerückgangs zu minimieren und die finanzielle Solidität des Unternehmens jederzeit sicherzustellen.

Die eingesetzte Schiffskapazität wurde ab Februar in Abstimmung mit unseren Allianzpartnern schrittweise reduziert um Kosten einzusparen. Für das zweite Quartal sind weitere Reduzierungen von Abfahrten sowie die zeitweilige Aussetzung von Diensten geplant. Zudem wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität erarbeitet. Dieses beinhaltet unter anderem auch die Überprüfung sämtlicher Investitionen.

Zur Sicherung der Liquidität und um die Risiken der durch die COVID-19 Pandemie stark erhöhten Finanzmarktvolatilität und daraus resultierende Prozess- und Kreditrisiken der Gegenparteien („Counterparty Risk“) zu minimieren, hat Hapag-Lloyd sich dazu entschieden die zugesagten Kreditlinien teilweise in Höhe von 363,0 Mio. EUR in Anspruch zu nehmen. Zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2020 verfügte Hapag-Lloyd somit über einen Finanzmittelbestand in Höhe von 939,5 Mio. EUR (31. März 2019: 573,6 Mio. EUR). Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 168,7 Mio. EUR (31. März 2019: 485,3 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.108,2 Mio. EUR ergab (31. März 2019: 1.058,9 Mio. EUR). Darüber hinaus besteht unter dem bestehenden Forderungsverbriefungsprogramm weiteres Potential für Ziehungen in Höhe von etwa 300 Mio. EUR. Insgesamt standen Hapag-Lloyd zum 31. März 2020 demnach kurzfristig verfügbare liquide Mittel in Höhe von etwa 1,4 Mrd. EUR zur Verfügung.

Ausführlichere Informationen zum Maßnahmenpaket zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität sind im Prognosebericht dieses Quartalsfinanzberichts dargestellt.

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.

Im Verlauf des ersten Quartals haben sich die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Folge der zunehmenden Ausbreitung von COVID-19 drastisch abgekühlt. Bereits im Vorjahr 2019 lag das globale Wirtschaftswachstum gemäß dem Internationalen Währungsfonds mit 2,9% (2018: 3,6%) auf dem niedrigsten Stand seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 (IWF, World Economic Outlook April 2020). Für das Jahr 2020 ging der IWF noch zu Beginn des Jahres von

einem Wachstum in Höhe von 3,3% für 2020 aus (IWF, World Economic Outlook Januar 2020). Aufgrund der Ausbreitung von COVID-19 und der damit zusammenhängenden Eindämmungsmaßnahmen wie Kontaktsperren, Schließung von Fabriken, Geschäften und Veranstaltungsorten und der nahezu kompletten Einstellung des internationalen Passagierflugverkehrs hat der IWF für 2020 seine Prognose drastisch reduziert und erwartet nun einen Rückgang der Weltwirtschaftsleistung um 3,0% (IWF, World Economic Outlook April 2020).

Die Auswirkungen der Pandemie waren im Januar und Februar zunächst weitgehend auf China begrenzt. Die chinesische Wirtschaftsleistung sank im ersten Quartal um 6,8%. Der Export von Waren und Dienstleistungen brach im Januar und Februar um 17,2% ein. Nach einer sukzessiven Lockerung der Eindämmungsmaßnahmen lag das Exportminus im März allerdings nur noch bei rd. 6,6%. Mit der zunehmenden Ausbreitung des Corona-Virus waren spätestens im März die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie auch im restlichen asiatischen Raum und Europa deutlich sichtbar. Die Einkaufsmanager-Indizes (PMI), die die aktuelle und erwartete kurzfristige Entwicklung von Industrieunternehmen abbilden und eine Indikation auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung der nächsten drei Monate geben, brachen in einem signifikanten Tempo und Ausmaß ein und erreichten Stände, die teilweise unter denen während der Finanzkrise 2009 lagen (IHS Markit PMI, April und Mai 2020).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2021e	2020e	2019	2018	2017	2016	2015
Wachstum Weltwirtschaft	5,8	-3,0	2,9	3,6	3,9	3,4	3,5
Industrienationen	4,5	-6,1	1,7	2,2	2,5	1,7	2,3
Entwicklungs- und Schwellenländer	6,6	-1,0	3,7	4,5	4,8	4,6	4,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	8,4	-11,0	0,9	3,8	5,7	2,3	2,8

Quelle: IWF April 2020

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Wie das Weltwirtschaftswachstum und das Welthandelsvolumen war auch das Wachstum des globalen Ladungsaufkommens im Jahr 2019 mit 0,8% (Seabury, Dezember 2019) relativ gering. Für 2020 ging der Branchendienst Seabury zu Jahresbeginn noch von einer Erholung um 3,1% aus. Aufgrund der Auswirkungen der COVID-19 Pandemie und den daraus resultierenden Wirtschafts- und Handelsbeschränkungen gehen Branchenexperten mittlerweile jedoch von einem sinkenden Volumen der weltweiten Containertransportmenge aus. Die Branchenexperten von Clarksons gehen beispielsweise aktuell von einem Rückgang des Containertransportvolumens von 10,6% für das Gesamtjahr 2020 aus (Clarksons Research, Container Intelligence Monthly, April 2020)¹. In 2021 sollte nach Einschätzung der Branchenexperten, bei Eindämmung der Pandemie, die Nachfrage nach Containertransporten wieder steigen und einen Großteil des Rückgangs des Jahres 2020 wieder aufholen.

¹ Da Seabury noch keine aktualisierte Prognose für 2020 veröffentlicht hat, werden in diesem Kapitel Daten anderer Branchendienste verwendet

Entwicklung der Containertransportmenge

	2021e	2020e	2019	2018	2017	2016	2015
Wachstumsrate in %	9,6	-10,6	0,8	4,5	4,8	1,4	-0,4

Quelle: Seabury (Dezember) für die Ist-Daten 2015–2019, Clarksons (April 2020) für 2020 und 2021

In den ersten 3 Monaten 2020 sank die Menge der weltweit transportierten TEU um 5,1% (CTS, Mai 2020). Den größten Rückgang verzeichneten die Fahrtgebiete Intra-Asien, Fernost und Transpazifik, hauptsächlich bedingt durch einen starken Rückgang der Exportmengen aus China aufgrund der Pandemie-Eindämmungsmaßnahmen. Die nicht China bezogenen Fahrtgebiete wie beispielsweise Atlantik, Mittlerer Osten und Europa-Lateinamerika verzeichneten im ersten Quartal 2020 noch eine insgesamt stabile Entwicklung verglichen mit dem Vorjahreszeitraum.

Der Bunkerpreis verzeichnete eine sehr volatile Entwicklung im ersten Quartal 2020. 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 Quartals sank der Bunkerpreis aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig durch einen Fördermengenstreit führender Ölstaaten bedingten stark gesunkenen Ölpreis jedoch deutlich und lag am 31. März 2020 nur noch bei rd. 204 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. Zum Ende des Quartals normalisierte sich der Preisunterschied wieder und lag nur noch bei rd. 50 USD/t.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zum Jahresbeginn 2020 rd. 22,9 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q1 2020). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen 2020 um rd. 0,4 Mio. TEU und 2021 um rd. 0,9 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q1 2020). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,5 Mio. TEU (MDS Transmodal, April 2020) liegt mit rd. 11% der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23 Mio. TEU per März 2020) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61% sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16%).

In den Monaten Januar bis März 2020 wurden Aufträge für den Bau von 13 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 153.000 TEU vergeben (Q1 2019: 33 Schiffe; rd. 230.000 TEU Kapazität [Clarksons Research, April 2020]).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2021e	2020e	2019	2018
Kapazität Jahresanfang	23,4	22,9	22,1	20,9
Geplante Auslieferungen	1,4	1,1	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,4	0,4	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,3	0,1	0,2
Nettokapazitätszuwachs	0,9	0,4	0,9	1,2

Quelle: Drewry Container Forecaster Q1 2020, März 2020. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 3 Monaten 2020 insgesamt 26 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 121.000 TEU in Dienst gestellt (Q1 2019: 33 Schiffe, Transportkapazität: rd. 256.000 TEU). Nachdem die Verschrottung von ineffizienten Schiffen im Jahr 2019 mit rd. 0,2 Mio. TEU erneut unter den Werten der Vorjahre (2015 bis 2018 durchschnittlich 0,3 Mio. TEU) lag, soll sie gemäß Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q1) im Jahr 2020 mit rd. 0,4 Mio. TEU wieder leicht ansteigen. In den ersten 3 Monaten 2020 lagen die Verschrottungen gemäß Clarksons, auch aufgrund von COVID-19 Restriktionen, bei nur rd. 35.000 TEU (Vorjahreszeitraum: rd. 100.000 TEU).

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, betrug per Ende März 2020 (Alphaliner Weekly, April 2020) rd. 2,1 Mio. TEU, was rd. 9,1% der Weltflotte entspricht (Vorjahr: rd. 0,5 Mio. TEU bzw. rd. 2% der Weltflotte). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU, jedoch waren auch 62 Schiffe mit einer Kapazität von über 12.500 TEU beschäftigungslos. Aufgrund der im April 2020 bekanntgegebenen weiteren stornierten Abfahrten und Dienstsuspendierungen ist zu erwarten, dass die beschäftigungslose Flotte im zweiten Quartal 2020 weiter deutlich ansteigen wird. Ende April betrug die Kapazität der aufliegenden Flotte 2,4 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Mai 2020). Es wird erwartet, dass auf den wichtigen Routen von und nach Asien die Kapazitäten im Mai und Juni um mindestens 20% zurückgefahren werden. Laut Alphaliner sind per Stand Ende März für Q2 2020 bereits 250 Schiffsreisen ausgesetzt.

Branchenkonsolidierung und Allianzen

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (April 2020) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 84% der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. In 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61%.

Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschiffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC). Die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), COSCO (China), inklusive

des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen) ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 31. März 2020 deckte die THE Alliance mit 278 Containerschiffen und 31 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab. Zum 1. April 2020 ist die südkoreanische Linienreederei Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) der THE Alliance als neues Mitglied beitreten.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	40	22	45
Ocean Alliance	36	41	13
THE ALLIANCE	24	26	36
Sonstige	0	12	6

Quelle: Alphaliner April 2020

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

Ertragslage des Konzerns

Die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2020 waren vor allem geprägt von einer sehr volatilen Entwicklung der Bunkerpreise, während sich die wirtschaftlichen Folgen des Ausbruchs und der globalen Verbreitung von COVID-19 im ersten Quartal 2020 nur in geringem Umfang auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Hapag-Lloyd auswirkten.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im ersten Quartal 2020 ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 159,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 213,7 Mio. EUR). Ohne die Abwertung der Bunkerbestände hätte das EBIT auf Vorjahresniveau gelegen. Das Konzernergebnis lag bei 24,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 96,2 Mio. EUR).

Das Transportmengenwachstum entwickelte sich im Vorjahresvergleich noch in fast allen Fahrtgebieten positiv und lag mit einer Wachstumsrate von 4,3% im ersten Quartal im Bereich der Erwartungen. Zudem konnte die Frachtrate im Vergleich zum Vorjahr um 1,4% gesteigert werden. Ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar wirkte sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres ebenso positiv auf die Ertragslage aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,10 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,14 USD/EUR).

Die Transportaufwendungen sind im Vorjahresvergleich um 12,9% gestiegen. Ursächlich hierfür waren vor allem höhere Bunkerverbrauchskosten, die aufgrund der IMO 2020 bedingten Nutzung von Treibstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt entstanden sind. Darüber hinaus führte der Bunkerpreisverfall zum Quartalsende zu einer Abwertung der Bunkerbestände verbunden mit einer entsprechenden Erhöhung der Aufwendungen in Höhe von 58,4 Mio. EUR. Zusätzlich erhöhten sich die Transportaufwendungen aufgrund eines volumenbedingten Anstiegs der Aufwendungen für das Handling von Containern, hierbei insbesondere für die Terminalkosten.

Die Bewertung des eingebetteten Derivats der Anleihe in Höhe von –25,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Ertrag von 8,6 Mio. EUR) wirkte sich ebenso negativ auf das Zinsergebnis aus wie die Bewertung der Zinsswaps in Höhe von –8,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,3 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Umsatzerlöse	3.343,3	3.062,9
Transportaufwendungen	2.644,9	2.343,0
Personalaufwendungen	172,9	166,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	309,6	275,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-65,2	-72,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	150,8	205,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,2	8,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-0,2	0,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	159,8	213,7
Zinsergebnis	-124,2	-106,2
Übrige Finanzposten	4,3	0,2
Ertragsteuern	15,1	11,4
Konzernergebnis	24,8	96,2
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	21,8	91,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,0	4,6
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,12	0,52
EBITDA	469,4	489,3
EBITDA-Marge (%)	14,0	16,0
EBIT	159,8	213,7
EBIT-Marge (%)	4,8	7,0

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q1 2020	Q1 2019
Atlantik	481	470
Transpazifik	472	450
Fernost	567	594
Mittlerer Osten	391	351
Intra-Asien	212	221
Lateinamerika	744	677
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	186	167
Gesamt	3.053	2.929

¹ Seit dem dritten Quartal 2019 werden die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge konnte in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 125 TTEU auf 3.053 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.929 TTEU) gesteigert werden, was einem Anstieg von 4,3% entspricht.

Aufgrund des Ausbruchs und der Verbreitung von COVID-19 in Wuhan, China und der daraus resultierenden Aussetzung von Diensten aus und nach China waren die Transportmengen im Fahrtgebiet Fernost in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres rückläufig. Der Rückgang im Fahrtgebiet Intra-Asien ist sowohl auf den Ausbruch von COVID-19 als auch auf die strategische Entscheidung zur aktiven Reduktion der Transportkapazität in diesem Fahrtgebiet und der damit einhergehenden Fokussierung auf profitable Dienste zurückzuführen.

In allen anderen Fahrtgebieten sind die Transportmengen in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Vor allem im Fahrtgebiet Lateinamerika konnte die Transportmenge aufgrund von Kapazitätsausweitungen in bestimmten Diensten sowie einer Zunahme des Exports nach Europa und Asien im Vorjahresvergleich deutlich ausgebaut werden. Der Anstieg der Transportmenge im Fahrtgebiet Transpazifik ist im Wesentlichen auf das zu Jahresbeginn unterzeichnete Handelsabkommen zwischen China und den USA und einem daraus folgenden Handelsanstieg sowie auf eine geringere Vergleichsmenge im Vorjahresquartal zurückzuführen. Durch die Einführung von zwei neuen Diensten im Fahrtgebiet Mittlerer Osten im Oktober 2019 konnte die Transportmenge dort im Vorjahresvergleich ausgebaut werden.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q1 2020	Q1 2019
Atlantik	1.405	1.351
Transpazifik	1.326	1.338
Fernost	962	962
Mittlerer Osten	788	757
Intra-Asien	611	528
Lateinamerika	1.162	1.181
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.031	1.024
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.094	1.079

¹ Seit dem dritten Quartal 2019 werden die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.094 USD/TEU und lag damit um 15 USD/TEU bzw. 1,4% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.079 USD/TEU).

Im Vorjahresvergleich ist die Frachtrate im Wesentlichen aufgrund der Weitergabe von Bunker-
kosten für schwefelarmen Treibstoff sowie aufgrund eines aktiven Erlösmanagements gestiegen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Atlantik	613,2	559,1
Transpazifik	568,4	530,4
Fernost	495,6	503,0
Mittlerer Osten	279,8	233,8
Intra-Asien	117,5	102,6
Lateinamerika	784,3	703,5
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	173,8	150,2
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	310,8	280,2
Gesamt	3.343,3	3.062,9

¹ Seit dem dritten Quartal 2019 werden die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 280,4 Mio. EUR auf 3.343,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.062,9 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 9,2 % entspricht. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Transportmengen sowie die gestiegene durchschnittliche Frachtrate. Ein im Vergleich zum Vorjahr stärkerer US-Dollar im Vergleich zum Euro führte zusätzlich zu einem Anstieg der Umsatzerlöse im Vorjahresvergleich. Bereinigt um Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse von 187,3 Mio. EUR (5,9 %) ergeben.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Transportaufwendungen	2.644,9	2.343,0
davon		
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.611,6	2.365,1
Brennstoff	594,2	394,6
Handling & Haulage	1.257,4	1.192,3
Container und Repositionierung ¹	280,1	284,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	479,9	493,3
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	33,3	-22,1
Personalaufwendungen	172,9	166,7
Abschreibungen	309,6	275,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-65,2	-72,6
Gesamte operative Aufwendungen	3.192,6	2.857,8

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.

Die Transportaufwendungen sind in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 301,9 Mio. EUR auf 2.644,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.343,0 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 12,9 %. Der Anstieg im Vorjahresvergleich ist vor allem auf die gestiegenen Transportvolumina, insbesondere beim Handling von Containern, die höheren Bunkerpreise für schwefelarmen Treibstoff sowie die Abwertung der Bunkerbestände auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert zum Ende des Quartals zurückzuführen.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,10 USD/EUR um 3,0 % stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,14 USD/EUR). Die Umrechnung der Transportaufwendungen von der funktionalen Währung US-Dollar in die Berichtswährung Euro führte durch die Stärkung des US-Dollars zu einem Anstieg der Transportaufwendungen in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode. Bereinigt um Wechselkursänderungen hätten sich die Transportaufwendungen in den ersten 3 Monaten um ca. 231 Mio. EUR (9,6 %) erhöht.

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 523 USD je Tonne um 98 USD je Tonne (23,1 %) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 425 USD je Tonne. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020 zurückzuführen. Im Verlauf des Quartals sank der Preis für Treibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt indes aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs nach Öl sowie eines gleichzeitigen Fördermengenstreits führender Ölstaaten und lag zum 31. März 2020 lediglich noch bei rd. 204 USD je Tonne (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam). Der weltweite Preisverfall führte zum Quartalsende des Geschäftsjahres 2020 zu einem Abwertungseffekt von Bunkerbeständen auf den Nettoveräußerungswert in Höhe von 58,4 Mio. EUR.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ist im Wesentlichen auf eine Aussetzung von Diensten in den Fahrtgebieten Fernost und Transpazifik sowie einen höheren Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Werden Schiffe mittelfristig eingechartert, sind diese seit dem 1. Januar 2019 nach den Vorschriften des IFRS 16 Leasing zu bilanzieren und die entstehenden Aufwendungen sind als Abschreibungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Nutzungsrechte und als Zinsaufwendungen für die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten zu erfassen. Charteraufwendungen für Schiffe mit einer Laufzeit von bis zu 12 Monaten werden hingegen im Transportaufwand erfasst.

Der Anstieg der Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ist darauf zurückzuführen, dass zum Stichtag mehr Reisen nicht beendet waren als im Vorjahreszeitraum. Korrespondierend zu den gestiegenen Kosten sind die Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Vorjahresvergleich um 70,7 Mio. EUR angestiegen. Diese Umsatzerlöse sind in den „den Fahrtgebieten nicht zuzuordnenden Umsatzerlösen“ erfasst (siehe Abschnitt Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet).

Der Personalaufwand erhöhte sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 6,2 Mio. EUR (3,7 %) auf 172,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 166,7 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkte sich fast ausschließlich die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aus.

Die Abschreibungen für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2020 betragen 309,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 275,6 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus dem 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 123,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 95,5 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –65,2 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –72,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die darin enthaltenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2020 auf insgesamt 83,2 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Aufwendungen von 81,3 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (40,8 Mio. EUR), Verwaltungskosten (10,6 Mio. EUR) und Beratungskosten (9,5 Mio. EUR).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Umsatz	3.343,3	3.062,9
EBIT	159,8	213,7
EBITDA	469,4	489,3
EBIT-Marge (%)	4,8	7,0
EBITDA-Marge (%)	14,0	16,0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,12	0,52
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	4,5	6,4

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

Zinsergebnis

Für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –124,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –106,2 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen im Vergleich zu den ersten 3 Monaten im Geschäftsjahr 2019 resultierte überwiegend aus der Bewertung des eingebetteten Derivates der Anleihe, in Höhe von –25,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Ertrag von 8,6 Mio. EUR), sowie der Bewertung der Zinsswaps in Höhe von –8,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,3 Mio. EUR), die sich belastend auf das Zinsergebnis auswirkte.

Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 Mio. EUR auf 15,1 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg der Aufwendungen ist fast ausschließlich auf Wechselkurseffekte auf aktive latente Steuern zurückzuführen.

Konzernergebnis

In den ersten 3 Monaten 2020 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 24,8 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 96,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind Aufwendungen für Bewertungseffekte für Bunkerbestände in Höhe von 58,4 Mio. EUR sowie Aufwendungen für Bewertungseffekte für das eingebettete Derivat in Höhe von 25,6 Mio. EUR.

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	380,6	536,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–106,8	–135,6
Free Cashflow	273,8	400,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	140,1	–495,8
Veränderung des Finanzmittelbestands	413,9	–95,2

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 380,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 536,2 Mio. EUR). Die Reduktion des Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein niedrigeres Quartalsergebnis 2020 sowie durch die Entwicklung des Working Capital zum Ende des Quartals.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 insgesamt auf 106,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 135,6 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 116,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 145,7 Mio. EUR), insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen, die im Zusammenhang mit der Einhaltung der neuen IMO 2020 Regularien stehen. Im zuvor genannten Investitionsbetrag waren Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 50,6 Mio. EUR enthalten. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 9,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,8 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus dem Verkauf von Containern resultieren.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelzufluss in Höhe von 140,1 Mio. EUR (im Vorjahr Mittelabfluss: 495,8 Mio. EUR). Der Nettozufluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Inanspruchnahme von revolvingenden Kreditlinien in Höhe von 363,0 Mio. EUR (im Vorjahr: 39,9 Mio. EUR). Die Ziehung der Kreditlinien erfolgte aus Vorsichtsgründen, um die Risiken aus einer erhöhten Finanzmarktvolatilität durch COVID-19 zu mindern. Die aufgenommenen Gelder wurden bei bonitätsstarken Kreditinstituten angelegt. Weitere wesentliche Mittelzuflüsse resultierten aus der Erhöhung des bestehenden ABS-Programms in Höhe von 54,5 Mio. EUR (im Vorjahr: 88,1 Mio. EUR) sowie aus der Finanzierung von Containern mittels Japanese Operating Leases („JOLs“) in Höhe von 51,7 Mio. EUR (im Vorjahr: 113,1 Mio. EUR).

Dem Zufluss standen in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 144,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 113,8 Mio. EUR) gegenüber. Weitere Mittelabflüsse ergaben sich aus der gewöhnlichen Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 135,8 Mio. EUR (im Vorjahr: 472,4 Mio. EUR vor allem bedingt durch die Rückführung einer Anleihe in Höhe von 170,0 Mio. EUR und die Rückführung des ABS Programms in Höhe von 176,2 Mio. EUR) sowie aus Zinszahlungen in Höhe von 64,5 Mio. EUR (im Vorjahr: 95,8 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Bestand am Anfang der Periode	511,6	657,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	14,1	11,8
Zahlungswirksame Veränderungen	413,9	-95,2
Bestand am Ende der Periode	939,5	573,6

Insgesamt ergab sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 ein Zahlungsmittelzufluss von 413,9 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 14,1 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2020 ein Finanzmittelbestand von 939,5 Mio. EUR (im Vorjahr: 573,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 168,7 Mio. EUR (31. März 2019: 485,3 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.108,2 Mio. EUR ergab (31. März 2019: 1.058,9 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.917,0	6.397,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	939,5	511,6
Nettoverschuldung	5.977,5	5.885,6
Verschuldungsgrad (%)¹	87,7	88,9
Frei verfügbare Kreditlinien	168,7	521,3
Eigenkapitalquote (%)	40,1	40,9

¹ Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 31. März 2020 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 5.977,5 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2019 von 5.885,6 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 91,9 Mio. EUR (1,6%) gestiegen. Der Anstieg der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus der Erhöhung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 45,6 Mio. EUR. Die Inanspruchnahmen der revolving Kreditlinien erhöhten hingegen lediglich die Bruttoverschuldung, da die aufgenommenen Gelder als Tagesgelder bei bonitätsstarken Kreditinstituten angelegt wurden und den Kassenbestand zum 31. März 2020 erhöhen. Die Nettoverschuldung blieb durch die aus Vorsichtsgründen gezogenen Kreditlinien folglich unberührt.

Die Eigenkapitalquote ist mit 40,1% im Vergleich zum 31. Dezember 2019 mit 40,9% um 0,8%-Punkte gesunken. Die Reduktion ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten aus der Ziehung der revolving Kreditlinien in Höhe von 363,0 Mio. EUR, einen Anstieg der Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 69,9 Mio. EUR sowie einen Anstieg der Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 45,6 Mio. EUR zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 191,6 Mio. EUR und beträgt zum 31. März 2020 6.812,3 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält der Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	14.026,6	13.811,8
davon Anlagevermögen	13.959,7	13.716,1
Kurzfristige Vermögenswerte	2.964,1	2.388,6
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	939,5	511,6
Bilanzsumme	16.990,7	16.200,4
Passiva		
Eigenkapital	6.812,3	6.620,6
Fremdkapital	10.178,4	9.579,8
davon langfristige Schulden	5.700,4	5.586,2
davon kurzfristige Schulden	4.477,9	3.993,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.917,0	6.397,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.297,6	5.156,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.619,4	1.241,2
Bilanzsumme	16.990,7	16.200,4
Nettoverschuldung	5.977,5	5.885,6
Eigenkapitalquote (%)	40,1	40,9

Zum 31. März 2020 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 16.990,7 Mio. EUR und lag um 790,3 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2019. Die Veränderung war unter anderem bedingt durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte infolge des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2020 bei 1,10 (31. Dezember 2019: 1,12).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 243,6 Mio. EUR auf 13.959,7 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.716,1 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus neu eingegangenen Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 165,8 Mio. EUR sowie aus weiteren Investitionen in Höhe von 77,8 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen betrafen. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 313,5 Mio. EUR führten ebenfalls zu einem Anstieg des Anlagevermögens. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 309,6 Mio. EUR aus. Hierin enthalten waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 123,3 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg um 428,0 Mio. EUR auf 939,5 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2019 (511,6 Mio. EUR). Wesentlicher Grund hierfür war die Inanspruchnahme von revolving Kreditlinien in Höhe von 363,0 Mio. EUR. Die Erhöhung des Zahlungsmittelbestands erfolgte aus Vorsichtsgründen, um Risiken aus einer erhöhten Finanzmarktvolatilität durch COVID-19 zu minimieren.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 191,6 Mio. EUR auf 6.812,3 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 152,2 Mio. EUR, die erfolgsneutrale Neubewertung von Pensionsrückstellungen in Höhe von 48,8 Mio. EUR und das positive Konzernergebnis in Höhe von 24,8 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die Veränderung der Rücklagen aus Sicherungsbeziehungen in Höhe von –33,2 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März des laufenden Jahres 40,1 % (31. Dezember 2019: 40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Jahresabschluss 2019 um 598,6 Mio. EUR auf 10.178,4 Mio. EUR gestiegen, was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten um 519,8 Mio. EUR auf 6.917,0 Mio. EUR zum 31. März 2020 resultierte. Ein wesentlicher Grund für die Erhöhung der Finanzschulden lag in der Inanspruchnahme von revolving Kreditlinien in Höhe von 363,0 Mio. EUR aus Vorsichtsgründen. Ferner wirkten sich die Einzahlungen für die Aufnahme von Neufinanzierungen in Höhe von 83,2 Mio. EUR und das ABS Programm mit einem Betrag von 54,5 Mio. EUR erhöhend aus. Wechselkurseffekte bei den Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 133,0 Mio. EUR trugen ebenfalls zum Anstieg des Fremdkapitals bei. Mindernd wirkten sich Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 262,4 Mio. EUR aus, die Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 126,7 Mio. EUR enthielten.

Zum 31. März 2020 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 5.977,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5.885,6 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im verkürzten Konzernanhang.

Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

Bedingt durch die globale Ausbreitung von COVID-19, den damit verbundenen restriktiven Maßnahmen unterschiedlicher Länder und den daraus resultierenden Folgen auf den internationalen Warenverkehr verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Quartal des Jahres 2020 ein negatives Wachstum. Wie sich die Ausbreitung von COVID-19 im weiteren Jahresverlauf entwickeln wird ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwer abschätzbar und eine Vorhersage zu welchem Zeitpunkt und wie sich der weltweite Warenverkehr erholt, ist mit Unsicherheit verbunden. Insgesamt erwartet der Vorstand, dass der Höhepunkt der Pandemie im zweiten Quartal durchschritten wird, sodass es ab dem zweiten Halbjahr zu einer graduellen Erholung der Weltwirtschaft kommt, was gleichzeitig die Grundlage des im folgenden Abschnitt beschriebenen Prognoseberichts darstellt. Dabei wird vor allem die Entwicklung des Volumens, der Frachtraten und der Bunkerpreise einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd im Geschäftsjahr 2020 haben.

Trotz der sich bereits weltweit ausbreitenden COVID-19 Pandemie und daraus resultierender erster Auswirkungen auf das Geschäft von Hapag-Lloyd im März konnten im Vorjahresvergleich sowohl die Frachtraten als auch die Transportmengen noch gesteigert werden. Ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar trug zudem positiv zur Entwicklung der Ertragslage bei. Gegenläufig wirkten sich insbesondere die höheren Kosten für die Nutzung von Treibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt, der volumenbedingte Anstieg der Transportkosten, vor allem für das Handling von Containern, sowie die Effekte aus der Bewertung der Bunkerbestände und der Bewertung des eingebetteten Derivats aus. Bereinigt um die zuletzt genannten Sondereffekte lag die Ertragsentwicklung in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 noch im Bereich der Erwartungen des Vorstands.

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich im Vergleich zu den Erwartungen des Vorstands zu Jahresbeginn deutlich verschlechtert. Die in diesem Zusammenhang eingeleiteten Maßnahmen zur Sicherung der Profitabilität und der Liquiditätsposition sind im nachstehenden Prognosebericht dargestellt. Auf bestehende Risiken wird im Risiko- und Chancenbericht hingewiesen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick und Ausblick auf das Branchenumfeld

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen haben sich seit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2019 erheblich verschlechtert. Im Zuge der sich seit dem Jahresanfang 2020 rapide ausbreitenden COVID-19 Erkrankung haben nahezu alle Staaten der Welt umfangreiche Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie ergriffen. Reise- und Ausgangsbeschränkungen haben im ersten Quartal zunächst in China und später vor allem in Europa und Nordamerika zu einem starken Rückgang der wirtschaftlichen Tätigkeit geführt. Spätestens seit Anfang des zweiten Quartals gelten in allen großen Volkswirtschaften massive Beschränkungen der Reise- und Bewegungsfreiheit, mit unmittelbaren Implikationen auf den internationalen Warenverkehr. Unter der Prämisse, dass der Höhepunkt der Pandemie im zweiten Quartal durchschritten wird und es ab dem zweiten Halbjahr zu einer schrittweisen Normalisierung der Lage kommt (Basisszenario), erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seiner im April aktualisierten Prognose einen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung 2020 um rd. 3 %, nachdem im Januar noch ein Wachstum von 3,3 % prognostiziert wurde. Der IWF weist gleichzeitig darauf hin, dass der Verlauf der Pandemie mit einer hohen Unsicherheit verbunden ist und bei einer später einsetzenden Erholung schwerwiegendere Folgen auf die Weltwirtschaft nicht auszuschließen sind. Der internationale Warenverkehr dürfte in einem noch stärkeren Ausmaß von der Pandemie betroffen sein. Der IWF rechnet für 2020 in seinem Basisszenario mit einem Rückgang des Handelsvolumens um etwa 11 % (zuvor: Wachstum von 2,9 %). Dies würde einen beispiellosen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung bedeuten, welcher in seinem Ausmaß die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 deutlich übertrifft.

Zur Minderung der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie haben mittlerweile 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 Anleihenkäufe ausgeweitet. Allerdings hat die Unsicherheit an den Finanzmärkten zu deutlichen Risikoaufschlägen geführt, die auf der Zinsseite den Unternehmen nur wenig Linderung verschafft. Die Fiskalmaßnahmen umfassen unter anderem direkte Subventionen, (zinslose) Kredite oder Steuererleichterungen an Unternehmen und Privatleute. Diese Maßnahmen dürften laut IWF geeignet sein, um die Weltwirtschaft vor einem noch deutlicheren Rückgang zu bewahren.

Eine schwache Nachfrage als Folge der gesunkenen Wirtschaftsleistung sowie ein ausgebrochener Preiskampf zwischen wichtigen Erdölproduzenten haben im ersten Quartal zu einem Einbruch des Ölpreises geführt. Während die Sorte Brent Öl zum Jahresanfang noch zu über 60 USD pro Barrel notierte, stürzte der Preis bis Ende März um über 50 % auf unter 30 USD ab. Als Reaktion auf den Preisverfall haben wichtige Erdölproduzenten im April gemeinsam eine erhebliche Drosselung der täglichen Erdölproduktion von rd. 10 Mio. Barrel pro Tag oder 10 % der Tagesfördersumme angekündigt. Anfang Mai 2020 stand der Ölpreis jedoch weiterhin auf einem historisch niedrigen Niveau.

Während Branchenexperten zu Jahresbeginn noch von einem Wachstum der globalen Containertransportmenge ausgegangen waren (Seabury, Dezember 2019: 3,1%), wird mittlerweile aufgrund der extremen Einschränkungen der globalen wirtschaftlichen Aktivität und der damit einhergehenden geminderten Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen von einem erheblichen Rückgang der globalen Containertransportmenge ausgegangen. So erwarten beispielsweise die Branchenexperten von Clarksons (April 2020) für 2020 einen Rückgang der globalen Containertransportmenge um 10,6%.

Nach einer Erhöhung der Transportkapazitäten (nach Verschrottungen und Verschiebungen von Auslieferungen) im Jahr 2019 um rd. 0,9 Mio. TEU auf 22,9 Mio. TEU rechnen die Branchenexperten von Drewry für das laufende Jahr mittlerweile lediglich mit einer Zunahme der nominellen Transportkapazitäten um rd. 0,4 Mio. TEU (März 2020). Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von rd. 1,9%. Zu Jahresbeginn war Drewry noch von einer Zunahme von rd. 0,8 Mio. TEU (rd. 3,7%) ausgegangen. Die geringere Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen dürfte nach Einschätzung von Drewry dazu führen, dass Bestellungen verschoben werden, während Verschrottungen zunächst auf einem anhaltend niedrigen Niveau bleiben. Aufgrund des sich abzeichnenden erheblichen Nachfragerückgangs im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres haben alle drei Allianzen, die für rd. 80% des weltweiten Seecontainerverkehrs verantwortlich sind, deutliche Kapazitätsanpassungen angekündigt. Auf den wichtigen Routen von und nach Asien dürften die Kapazitäten im Mai und Juni um mindestens 20% zurückgefahren werden. Sollte die Nachfrageschwäche auch über das zweite Quartal hinaus anhalten, ist von weiteren Kapazitätsmaßnahmen aller Marktteilnehmer auszugehen. Diese Maßnahmen sowie verlängerte Wertzeiten aufgrund des Einbaus von Abgaswäschern („Scrubber“) im Zusammenhang mit IMO 2020 werden zu einer weiteren Reduzierung der tatsächlich verfügbaren Kapazität im Jahresverlauf führen, was sich in einer entsprechenden Reduzierung des Kapazitätswachstums niederschlagen dürfte.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklung der Gesamtwirtschaft und Branche erwartet Hapag-Lloyd aus heutiger Sicht für das Gesamtjahr 2020 sowohl das Transportvolumen als auch den durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis unterhalb des Vorjahresniveaus.

In Antizipation des erwarteten Nachfragerückgangs nach Transportraum und dem damit verbundenen Mengenrückgang hat Hapag-Lloyd ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität definiert.

In Zusammenarbeit mit den anderen THE Alliance Partnern wurde der Fahrplan für die großen Ost-West-Verbindungen überarbeitet und Abfahrten im Mai und Juni teilweise zusammengelegt oder gestrichen. Diese Maßnahmen sollen es den Allianz-Partnern ermöglichen, eine adäquate Auslastung ihrer Schiffe zu gewährleisten, um so Kosten einzusparen.

Hapag-Lloyd hatte nach dem Zusammenschluss mit UASC ein Kosteneinsparprogramm verabschiedet, welches bis 2021 einen jährlichen Ergebnisbeitrag von rd. 350–400 Mio. USD liefern soll. Ein Großteil der avisierten Einsparungen wurde bereits im Geschäftsjahr 2019 erreicht. Hapag-Lloyd hat darauf aufbauend zusätzliche Einsparmaßnahmen identifiziert, die während der durch COVID-19 bedingten Krise Entlastungen bei den Kosten für das Handling und den Transport von Containern, den Kosten für das Equipment (im Wesentlichen für Container) sowie Schiffssystem- und Overheadkosten bringen sollen. Ziel der Kapazitäts- und Einsparmaßnahmen ist es, die Kosten um einen mittleren dreistelligen US-Dollar-Millionenbetrag zu senken.

Zur Sicherung der aktuell guten Liquiditätsposition wird eine weitere Optimierung des weltweiten Cash-Poolings und des Working Capital Managements angestrebt. Zusätzliche Liquiditätsreserven bestehen im Rahmen eines Forderungsverbriefungsprogramms sowie der Beleihungsmöglichkeiten unbelasteter Schiffe und Container. Zudem wird das Investitionsbudget nochmals überprüft und eine Priorisierung der geplanten Investitionen festgelegt. Hapag-Lloyd hat derzeit weder Schiffsneubauten in Auftrag gegeben noch eine verbindliche Vereinbarung für den Bau unterzeichnet. Ein etwaiger Erwerb neuer Großcontainerschiffe oder weiterer Container erfolgt nur bei vertraglich zugesicherter Finanzierung. Die budgetierten Investitionen verteilen sich auf zahlreiche, zum Teil kleinere Maßnahmen, sodass Hapag-Lloyd hier einen gewissen Spielraum bei der Verschiebung oder Aussetzung von geplanten Investitionen besitzt. Für notwendige Investitionen werden zudem liquiditätsschonende Finanzierungsformen wie z. B. Chartering/Leasing geprüft. Ein weiterer Baustein der Liquiditätsmaßnahmen ist die Identifizierung und Prüfung geeigneter staatlicher Programme zur Unterstützung von Unternehmen, um bei einer weiteren Verschärfung der Krise entsprechend vorbereitet zu sein.

Unter Berücksichtigung der gegebenen Unsicherheiten und aufbauend auf den oben beschriebenen Kapazitäts- und Kosteneinsparmaßnahmen sowie unter der Prämisse, dass der Höhepunkt der Pandemie im zweiten Quartal durchschritten wird, sodass es ab dem zweiten Halbjahr zu einer graduellen Erholung der Weltwirtschaft kommt, konkretisiert der Vorstand seine zu Jahresbeginn gegebene Ergebnisprognose. Demnach erwartet Hapag-Lloyd für das laufende Geschäftsjahr zwar weiterhin ein EBITDA in Höhe von 1,7–2,2 Mrd. EUR und ein EBIT in Höhe von 0,5–1,0 Mrd. EUR. Sofern es jedoch nicht zu einer früheren und stärkeren Erholung der Nachfrage nach Containertransportleistungen kommt als in den oben beschriebenen Marktstudien erwartet, ist das obere Ende der prognostizierten Bandbreiten aus heutiger Sicht kaum realisierbar. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,11 USD/EUR.

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld weitreichenden Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 (Seite 100 ff.) dargestellt. Die Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts dargestellt. Abweichungen und insbesondere Ergänzungen zu den wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung von COVID-19 sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht dieses Quartalsfinanzberichts dargestellt. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2019.

Die Einschätzung der im Geschäftsbericht 2019 aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2020 hat sich maßgeblich vor dem Hintergrund der bisherigen und künftigen Entwicklung der COVID-19 Pandemie wie folgt geändert.

Die tiefgreifende Störung des globalen Wirtschaftswachstums und des Welthandels unter anderem durch coronavirusbedingte Produktionsunterbrechungen sowie das Herunterfahren des öffentlichen und Wirtschaftslebens wirkt sich mittelbar auf Hapag-Lloyds wesentliche Risiken und Chancen aus. Stabile politische Rahmenbedingungen und globaler Warenverkehr sind wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung der Containerschifffahrt. Abgesehen von einigen Ausnahmen wie Medizinprodukten, fokussierten staatliche Eingriffe zur Eindämmung der Pandemie bisher kaum auf die direkte Einschränkung der Handelsströme – sollte sich dies im Zuge eines sich verschärfenden Pandemieverlaufs ändern, könnten sich zusätzliche Handelshemmnisse oder auch Eingriffe in die Geschäftstätigkeit negativ auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken. Ein weiteres Risiko besteht darin, dass der Verlauf der Pandemie länger dauert als in dem von Hapag-Lloyd zugrunde gelegten Basisszenario oder eine oder mehrere Infektionswellen ähnlich mit hohen Infektionszahlen nachfolgen. Die in diesem Zusammenhang zu erwartenden staatlichen Eingriffe zur Eindämmung der Pandemie können sich stark negativ auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd auswirken und dazu führen, dass EBIT und EBITDA außerhalb der im Prognosebericht angegebenen Bandbreite liegen. Sollten sich die weltweit unterschiedlichen Eindämmungsanstrengungen hingegen zeitnah positiv auf das Pandemiegeschehen auswirken und dauerhaft breite Akzeptanz in der Bevölkerung finden, könnte sich diese neue Normalität positiv auf das Konsumentenvertrauen und die Güternachfrage weltweit auswirken. Ergänzend wird auf den möglichen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt durch eine wiederkehrende Eskalation des Handelsstreits zwischen den USA und China verwiesen.

Hinsichtlich der branchen- und unternehmensspezifischen Risiken und Chancen ist die Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate wesentlich beeinflusst durch die verfügbaren Kapazitäten in der Containerschifffahrt und das intensive Wettbewerbsfeld. Eine staatliche Förderung könnte einzelne Wettbewerber in die Lage versetzen, kostengünstigere Services und somit niedrigere Frachtraten anzubieten und somit auch mittelbar die Schwankung der Transportmenge beeinflussen. Im bisherigen Jahresverlauf verzeichnen die Rohstoffpreise eine hohe Volatilität. Das aktuell niedrige Preisniveau wirkt sich positiv auf die Kostenstruktur aus, jedoch ist die Preisentwicklung im verbleibenden Geschäftsjahr weiterhin mit Unsicherheit behaftet. Eine negative Entwicklung der Transportmengen, durchschnittlichen Frachtrate sowie der Treibstoffpreise könnten das Ergebnis negativ beeinflussen und dazu führen, dass EBIT und EBITDA außerhalb der im Prognosebericht angegebenen Bandbreite liegen.

Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit hat Hapag-Lloyd verschiedene Maßnahmen ergriffen, wie zum Beispiel die beschleunigte Zurverfügungstellung neuer Funktionalitäten für Hapag-Lloyds mobile Services, die Einrichtung einer Ad-hoc-Berichterstattung zur täglichen Überwachung der wesentlichen Kennzahlen sowie die Koordinierung von Fahrplananpassungen mit den Mitgliedern der THE Alliance. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass eine Mitgliedsreederei von THE Alliance in Zahlungsschwierigkeiten gerät, hat die Allianz bereits 2017 einen Notfallmechanismus etabliert, welcher finanzielle Mittel für die Fortführung des Betriebs innerhalb der Allianz sicherstellt. Weiterhin könnten sich die Prüfung von Chartervertragslaufzeiten sowie vertraglich vereinbarten Rabattstrukturen positiv auf das Ergebnis auswirken. Sollten die Maßnahmen nicht den erwarteten Effizienzbeitrag leisten, hätte dies negative Auswirkungen auf das Ergebnis zur Folge. Sofern die in der Prognose berücksichtigten Kosteneinsparpotenziale des Performance Safeguarding Program (PSP) nicht in voller Höhe realisiert werden können, hätte dies eine negative Planabweichung zur Folge und könnte dazu führen, dass EBIT und EBITDA außerhalb der im Prognosebericht angegebenen Bandbreite liegen können. Die finanzielle Auswirkung des Risikos der Nichterreichung des Einsparziels aus dem PSP wird als hoch und die Eintrittswahrscheinlichkeit als gering eingestuft. Ein weiteres Risiko im Hinblick auf die Liquidität stellen Forderungsverzug oder -ausfall von Kunden und Vertragspartnern dar. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen, die zur Sicherung der Liquidität ergriffen wurden und im Kapitel „Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen“ im Abschnitt „Sicherstellung des Geschäftsbetriebs während der Corona-Krise“ aufgeführt sind, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos unverändert als gering eingestuft.

Die wesentlichen Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns in den verbleibenden Monaten des Geschäftsjahres werden in Bezug auf die geplante und im Prognosebericht dargestellte Geschäftsentwicklung aktuell wie folgt eingeschätzt

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen
Schwankungen der Transportmengen	Mittel	Mittel
Schwankungen der Frachtraten	Mittel	Hoch
Wechselkursschwankungen zum US-Dollar	Gering	Gering
Treibstoffpreisschwankungen	Mittel	Mittel
Liquidität ¹	Gering	Hoch
Ergebnisbeitrag aus Effizienz- und Kosteneinsparprojekten ²	Gering	Hoch

¹ Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

² Im Vergleich zur Darstellung im Geschäftsbericht 2019 umfasst die Einschätzung nun zusätzlich die Risikoposition, dass das Einsparziel des Performance Safeguarding Program (PSP) nicht realisiert werden kann.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal des Jahres 2020 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in den Sonstigen Erläuterungen im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Umsatzerlöse	3.343,3	3.062,9
Transportaufwendungen	2.644,9	2.343,0
Personalaufwendungen	172,9	166,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	309,6	275,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-65,2	-72,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	150,8	205,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,2	8,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-0,2	0,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	159,8	213,7
Zinserträge und ähnliche Erträge	1,4	2,9
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	125,6	109,1
Übrige Finanzposten	4,3	0,2
Ergebnis vor Steuern	39,9	107,7
Ertragsteuern	15,1	11,4
Konzernergebnis	24,8	96,2
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	21,8	91,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,0	4,6
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,12	0,52

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Konzernergebnis	24,8	96,2
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	48,8	-26,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	49,0	-26,6
Steuereffekt	-0,3	0,1
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-	-
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-22,7	1,0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-22,5	1,1
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,3	-0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	152,2	118,8
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-15,3	-5,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-33,7	-25,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	18,8	19,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,4	-0,1
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-1,1	-0,3
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-5,5	-8,3
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	4,5	8,0
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	161,9	87,2
Gesamtergebnis	186,7	183,4
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	183,4	178,6
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	3,3	4,9

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2020****Aktiva**

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.638,4	1.600,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.736,2	1.716,9
Sachanlagen	10.242,1	10.064,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	342,9	333,6
Sonstige Forderungen	25,3	23,7
Derivative Finanzinstrumente	2,3	27,6
Ertragsteuerforderungen	5,2	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	34,0	39,7
Langfristige Vermögenswerte	14.026,6	13.811,8
Vorräte	210,0	248,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.423,0	1.239,8
Sonstige Forderungen	362,5	346,9
Derivative Finanzinstrumente	8,2	14,5
Ertragsteuerforderungen	20,8	27,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	939,5	511,6
Kurzfristige Vermögenswerte	2.964,1	2.388,6
Summe Aktiva	16.990,7	16.200,4

Passiva

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.451,7	3.430,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	530,1	362,6
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	6.795,0	6.606,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	17,3	14,0
Eigenkapital	6.812,3	6.620,6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	285,1	327,6
Sonstige Rückstellungen	58,0	65,7
Finanzschulden	4.536,8	4.445,1
Leasingverbindlichkeiten	760,8	710,9
Sonstige Verbindlichkeiten	5,1	5,3
Derivative Finanzinstrumente	45,7	22,8
Passive latente Ertragsteuern	9,0	8,7
Langfristige Schulden	5.700,4	5.586,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,0	12,6
Sonstige Rückstellungen	407,6	399,3
Ertragsteuerschulden	46,5	50,0
Finanzschulden	1.141,3	758,7
Leasingverbindlichkeiten	478,2	482,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.798,7	1.779,4
Vertragsverbindlichkeiten	442,8	372,9
Sonstige Verbindlichkeiten	119,7	126,6
Derivative Finanzinstrumente	34,2	11,6
Kurzfristige Schulden	4.477,9	3.993,6
Summe Passiva	16.990,7	16.200,4

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2020**

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Konzernergebnis	24,8	96,2
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	15,1	11,4
Übrige Finanzposten	-4,3	-0,2
Zinsergebnis	124,2	106,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	309,6	275,6
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-2,4	-4,2
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-9,2	-8,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	8,4	-1,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	44,1	-14,4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-173,2	-31,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-12,9	13,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	61,4	97,3
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-5,6	-5,7
Zinseinzahlungen	0,7	1,2
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	380,6	536,2
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	9,2	9,8
Einzahlungen aus Dividenden	-	0,2
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-116,0	-145,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-106,8	-135,6

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Auszahlungen für Dividenden	-1,0	-3,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	501,3	241,5
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-135,8	-472,4
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-126,7	-96,4
Auszahlungen für Mietereinbauten	-14,3	-
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-82,2	-113,1
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-1,4	-52,2
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	-	0,1
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	140,1	-495,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	413,9	-95,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	511,6	657,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14,1	11,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	413,9	-95,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	939,5	573,6

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2019	175,8	2.637,4	3.117,4
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	-	-	-17,4
Angepasster Stand 1.1.2019	175,8	2.637,4	3.100,0
Gesamtergebnis	-	-	91,6
davon			
Konzernergebnis	-	-	91,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1,0
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,0
Stand 31.3.2019	175,8	2.637,4	3.190,6
Stand 1.1.2020	175,8	2.637,4	3.430,8
Gesamtergebnis	-	-	21,8
davon			
Konzernergebnis	-	-	21,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgegliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1,0
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,0
Stand 31.3.2020	175,8	2.637,4	3.451,7

der Hapag-Lloyd AG

Neubewer- tungen aus leistungsorien- tierten Pen- sionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherr- schender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-112,6	-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3
-	-	-	-	-	-	-17,4	-	-17,4
-112,6	-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.231,3	10,6	6.241,9
-26,5	-5,8	0,6	118,6	-	86,9	178,6	4,9	183,4
-	-	-	-	-	-	91,6	4,6	96,2
-26,5	-5,8	0,6	118,6	-	86,9	86,9	0,2	87,2
-	-	3,0	-	-	3,0	3,0	-	3,0
-	-	-	-	-	-	-1,0	-2,2	-3,3
-	-	-	-	-	-	-1,0	-2,2	-3,3
-139,0	-6,6	-4,1	558,3	-0,5	408,0	6.411,8	13,2	6.425,0
-173,3	-14,0	-10,2	560,5	-0,5	362,6	6.606,6	14,0	6.620,6
48,8	-15,3	-23,8	151,9	-	161,6	183,4	3,3	186,7
-	-	-	-	-	-	21,8	3,0	24,8
48,8	-15,3	-23,8	151,9	-	161,6	161,6	0,3	161,9
-	-	5,9	-	-	5,9	5,9	-	5,9
-	-	-	-	-	-	-1,0	-	-1,0
-	-	-	-	-	-	-1,0	-	-1,0
-124,6	-29,2	-28,1	712,4	-0,5	530,1	6.795,0	17,4	6.812,3

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2020 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 13. Mai 2020 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 31. März 2020 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2020 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die unverändert gültigen Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2019. Der Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2020 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zu lesen. Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und aller wesentlichen Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Berichterstattung werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Konzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die Zahlungsströme in der Konzernkapitalflussrechnung sowie die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 31. März 2020 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,09645 USD/EUR (31. Dezember 2019: 1,12230 USD/EUR). Für das erste Quartal 2020 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,10190 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,13540 USD/EUR).

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

Wesentliche Annahmen und Schätzungen

Schätzungen und Ermessensentscheidungen können Auswirkungen auf die Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualverbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen die Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhohnten Unsicherheit.

Der Vorstand von Hapag-Lloyd hat seine zum 31. Dezember 2019 zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen bei der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden vor dem Hintergrund der Auswirkungen der COVID-19 Pandemie neu beurteilt. Die Beurteilung zum Abschlussstichtag ergab keine Hinweise für eine Änderung der Annahmen und Schätzungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Insbesondere bestehen zum Stichtag keine Hinweise auf wesentliche Wertberichtigungs- oder Bewertungsrisiken bei bestehenden Forderungen und anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2020 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 137 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2019: 135) sowie 6 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (unverändert zum Jahresende 2019). Zwei neugegründete Gesellschaft wurden im ersten Quartal 2020 in den Konsolidierungskreis aufgenommen.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge nach geografischen Regionen sowie das EBIT und das EBITDA aus Konzernsicht.

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBIT und EBITDA als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q1 2020	Q1 2019
Atlantik	481	470
Transpazifik	472	450
Fernost	567	594
Mittlerer Osten	391	351
Intra-Asien	212	221
Lateinamerika	744	677
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	186	167
Gesamt	3.053	2.929

¹ Seit dem dritten Quartal 2019 werden die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q1 2020	Q1 2019
Atlantik	1.405	1.351
Transpazifik	1.326	1.338
Fernost	962	962
Mittlerer Osten	788	757
Intra-Asien	611	528
Lateinamerika	1.162	1.181
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.031	1.024
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.094	1.079

¹ Seit dem dritten Quartal 2019 werden die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Atlantik	613,2	559,1
Transpazifik	568,4	530,4
Fernost	495,6	503,0
Mittlerer Osten	279,8	233,8
Intra-Asien	117,5	102,6
Lateinamerika	784,3	703,5
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	173,8	150,2
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	310,8	280,2
Gesamt	3.343,3	3.062,9

¹ Seit dem dritten Quartal 2019 werden die Transportvolumina von/nach Ozeanien dem Fahrtgebiet Fernost zugewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage & Detention) sowie Erlöse aus Chartermieten und aus der Überlassung von Containerstellplätzen enthalten. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergibt sich wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt aus dem operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) sowie das Ergebnis aus den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen des Segments entsprechen dem des Konzerns.

Mio. EUR	Q1 2020	Q1 2019
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	469,4	489,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	309,6	275,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	159,8	213,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	39,9	107,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,2	8,5

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sowie zu aktuellen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Geschäftstätigkeit sind im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns“ dargestellt.

Ergebnis je Aktie

	Q1 2020	Q1 2019
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	21,8	91,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,12	0,52

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ist der Quotient aus dem den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zustehenden Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktienanzahl.

Im ersten Quartal 2020 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 78,1 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 25,3 Mio. EUR auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Schiffe	7.625,0	7.484,9
Container	2.327,0	2.291,7
Übrige Anlagen	227,9	223,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62,2	65,0
Gesamt	10.242,1	10.064,9

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkten sich vor allem Investitionen in Schiffsausrüstungen und Container als auch eingegangene Nutzungsrechte in Seeschiffe und Container in Höhe von insgesamt 216,7 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungseffekte in Höhe von 235,0 Mio. EUR erhöhend auf das Sachanlagevermögen aus. Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 284,3 Mio. EUR wirkten sich dagegen mindernd auf die Buchwerte aus.

Vorräte

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2020 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 523 USD je Tonne um 98 USD je Tonne (23,1%) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 425 USD je Tonne. Zum 31. März 2020 erfolgte aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs nach Öl sowie eines gleichzeitigen Fördermengenstreits führender Ölstaaten Wertminderungen für Brennstoffbestände in Höhe von 58,4 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 1,8 Mio. EUR). Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Guthaben bei Kreditinstituten	920,9	490,6
Kassenbestand und Schecks	18,6	21,0
Gesamt	939,5	511,6

Zum 31. März 2020 war ein Betrag in Höhe von 10,1 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 10,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 2,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 2,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

Der Anstieg der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente resultierte im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme von revolving Kreditlinien in Höhe von 363,0 Mio. EUR aus Vorsichtsründen, um Risiken aus einer erhöhten Finanzmarktvolatilität durch COVID-19 zu minimieren.

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. März 2020: -124,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2019: -173,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Quartal 2020 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 48,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um 26,5 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –29,2 Mio. EUR zum 31. März 2020 (31. Dezember 2019: –14,0 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –33,7 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –25,5 Mio. EUR) während Gewinne und Verluste in Höhe von 18,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,7 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –28,1 Mio. EUR zum 31. März 2020 (31. Dezember 2019: –10,2 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –28,0 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –7,2 Mio. EUR) während Gewinne und Verluste in Höhe von 4,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,0 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 712,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 560,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal 2020 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 152,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 118,8 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

Rückstellungen

Im Geschäftsjahr 2019 wurden im Zuge der Implementierung der Strategy 2023 Maßnahmenpläne zur Optimierung der Organisation verabschiedet, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens weiter zu stärken und auszubauen. In diesem Zusammenhang wurde für zu erbringende Abfindungsleistungen ein Betrag in Höhe von 9,5 Mio. EUR zurückgestellt, von denen zum 31. März 2020 0,5 Mio. EUR verbraucht wurden.

Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2019 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.239,8	1.239,8	1.239,8
Sonstige Forderungen	370,6	257,2	257,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	27,3	27,3	27,3
Eingebettete Derivate	27,3	27,3	27,3
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	14,8	14,8	14,8
Devisentermingeschäfte	1,0	1,0	1,0
Commodityoptionen	13,5	13,5	13,5
Zinsswaps	0,3	0,3	0,3
Finanzmittel	511,6	511,6	511,6
Passiva			
Finanzschulden	5.203,8	5.203,8	5.277,8
Leasingverbindlichkeiten	1.193,4	1.193,4	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.779,4	1.779,4	1.779,4
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	8,0	8,0	8,0
Zinsswaps	8,0	8,0	8,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	26,4	26,4	26,4
Devisentermingeschäfte	11,6	11,6	11,6
Zinsswaps	14,9	14,9	14,9
Sonstige Verbindlichkeiten	130,3	104,0	104,0
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	1,6	1,6	1,8
Vertragsverbindlichkeiten	372,9	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. März 2020 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.423,0	1.423,0	1.423,0
Sonstige Forderungen	387,9	275,0	275,0
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	2,3	2,3	2,3
Eingebettete Derivate	2,3	2,3	2,3
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	8,2	8,2	8,2
Devisentermingeschäfte	0,1	0,1	0,1
Commodityoptionen	8,1	8,1	8,1
Finanzmittel	939,5	939,5	939,5
Passiva			
Finanzschulden	5.678,1	5.678,1	5.756,9
Leasingverbindlichkeiten	1.239,0	1.239,0	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.798,7	1.798,7	1.798,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	16,4	16,4	16,4
Zinsswaps	16,4	16,4	16,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	63,6	63,6	63,6
Devisentermingeschäfte	34,2	34,2	34,2
Zinsswaps	29,3	29,3	29,3
Sonstige Verbindlichkeiten	122,4	95,1	95,1
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	2,3	2,3	2,6
Vertragsverbindlichkeiten	442,8	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 2,0 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 1,9 Mio. EUR) enthalten, die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt ebenfalls der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 405,2 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 472,8 Mio. EUR) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 1,0 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 0,6 Mio. EUR) ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 2,6 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 1,8 Mio. EUR) ermittelt wurde, gehören ebenfalls der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an.

Die angegebenen beizulegenden Zeitwerte für die restlichen Finanzschulden und die derivativen Finanzinstrumente sind der Stufe 2 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Bewertung auf Basis von Bewertungsverfahren erfolgt, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Für alle übrigen Finanzinstrumente der Stufe 2 stellen i.d.R. die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten 3 Monaten 2020 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Im Rahmen der IBOR-Reform sollen die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd ab dem 1. Januar 2020 die sich hierdurch ergebenden Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 an. Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Der den abgesicherten variablen Cashflows zugrundeliegende Referenzzinssatz ist der USD LIBOR. Zum 31. März 2020 betrug das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken 540,9 Mio. USD.

Derzeit werden im Hapag-Lloyd Konzern die Auswirkungen der alternativen Referenzzinssätze auf bestehende IBOR-basierte Verträge geprüft und relevante IT-Systeme, soweit möglich, für die Abbildung der Finanzierungen sowie Sicherungsinstrumente auf Basis der neuen Referenzzinssätze vorbereitet. Allerdings besteht noch eine hohe Marktunsicherheit darüber, wie die alternativen Referenzzinssätze berechnet werden, wann diese verfügbar sein werden und somit auch wie sich diese insbesondere auf bestehende bzw. neue Finanzierungsverträge und Sicherungsinstrumente auswirken werden. Hapag-Lloyd geht jedoch davon aus, dass die Ablösung der Referenzzinssätze im gesicherten Grundgeschäft sowie im Sicherungsgeschäft und die damit einhergehenden Vertragsänderungen zum gleichen Zeitpunkt erfolgen, sodass keine Inkongruenzen zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft und somit keine Ineffektivität aus den bestehenden Sicherungsbeziehungen entstehen werden. Bezüglich der weiteren Entwicklungen der alternativen Referenzzinssätze steht Hapag-Lloyd in regelmäßigem Austausch mit seinen internationalen Bankpartnern.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Buchwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Finanzschulden	5.678,1	5.203,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	4.778,5	4.292,9
Anleihen	452,6	458,3
Sonstige Finanzschulden	447,0	452,6
Leasingverbindlichkeiten	1.239,0	1.193,4
Gesamt	6.917,0	6.397,2

¹ Hier sind Verbindlichkeiten enthalten, die aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen resultieren und gemäß IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert werden, sofern die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten oder gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert sind.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	31.3.2020	31.12.2019
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.997,6	5.472,9
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	733,8	736,1
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	149,5	152,0
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	58,0	56,6
Zinsverbindlichkeiten	29,5	32,5
Transaktionskosten	-51,4	-52,9
Gesamt	6.917,0	6.397,2

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 hat Hapag-Lloyd eine Container-Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von Investitionen in Reefer-Container durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarung enthält eine substantielle Kaufoption, die Hapag-Lloyd das Recht einräumt, die Container nach 7 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktion wird vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie eine Darlehensfinanzierung bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 51,4 Mio. EUR.

Zum 31. März 2020 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 168,7 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 521,3 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2019 haben sich keine wesentlichen Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben.

Zum Stichtag bestanden weiterhin Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 10,2 Mio. USD bzw. 9,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 10,2 Mio. USD bzw. 9,1 Mio. EUR) sowie Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 35,9 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 48,5 Mio. EUR).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns zum 31. März 2020 betrafen im Wesentlichen Bestellobligos

- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 21,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 33,3 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 141,6 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 34,0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 13,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13,2 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 8,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5,2 Mio. EUR),
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulfur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 2,1 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 2,6 Mio. EUR),
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 3,6 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2019 ab Seite 127 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen – bis auf die im Folgenden beschriebene Änderung der langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder – im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2020 wurde die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder geändert, wobei künftig die Bindung an die Hapag-Lloyd Aktie entfällt. Im neuen Modell wird der in unveränderter Höhe gewährte jährliche Zuteilungsbetrag hälftig in eine Bindungskomponente und hälftig in eine Performance-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt grundsätzlich 3 (statt bisher 4) 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). 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. Die Auszahlungsbeträge beider Komponenten sind dabei jeweils auf 150 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Maßnahmen zur Stärkung der Liquiditätsreserve

Durch die Inanspruchnahme der Kreditlinien unter dem Forderungsverbriefungsprogramm und durch neu abgeschlossene Sale-und-Lease-Back-Transaktionen für bereits getätigte Investitionen stärkte Hapag-Lloyd die liquiden Mittel im April um 187,7 Mio. USD (171,2 Mio. EUR). Zusätzlich stehen aus der Kreditlinie des Forderungsverbriefungsprogramms liquide Mittel in Höhe von ca. 220 Mio. USD (ca. 200 Mio. EUR) zur Verfügung. Zudem konnten durch zugesagte Finanzierungen für bereits getätigte Investitionen künftige liquide Mittel in Höhe von ca. 274 Mio. USD (ca. 250 Mio. EUR) gesichert werden. Mit einem Zufluss der vorstehenden Mittel wird im zweiten und dritten Quartal 2020 gerechnet.

Unter Berücksichtigung aller vorgenannten Maßnahmen zur Stärkung der Liquidität des Konzerns verfügt Hapag-Lloyd über eine pro-forma Liquiditätsreserve in Höhe von ca. 1,9 Mrd. USD (ca. 1,7 Mrd. EUR).

Zusätzlich wurde im Mai 2020 die Laufzeit einer Ziehung in Höhe von 109,6 Mio. USD (100,0 Mio. EUR) unter einer revolving Kreditlinie von Juni 2020 auf Dezember 2020 verlängert und somit das kurzfristige Tilgungsprofil optimiert.

Hamburg, 13. Mai 2020

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

FINANZKALENDER 2020

5. JUNI 2020

Ordentliche Jahreshauptversammlung

14. AUGUST 2020

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2020

13. NOVEMBER 2020

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2020

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 – 2896
E-Mail: ir@hlag.com

Konzernkommunikation

Telefon: +49 40 3001 – 2529
E-Mail: presse@hlag.com

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group, Hamburg



www.hapag-lloyd.com

