

Q1 2021

Hapag-Lloyd AG

# Quartals- finanzbericht

1. Januar bis  
31. März 2021



# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2021

		1.1.– 31.3.2021	1.1.– 31.3.2020	Veränderung absolut
<b>Operative Kennzahlen<sup>1</sup></b>				
Schiffe insgesamt		241	248	-7
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.734	1.745	-11
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.758	2.587	171
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.509	1.094	415
Transportmenge	TTEU	2.975	3.053	-79
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.067	3.343	724
EBITDA	Mio. EUR	1.584	469	1.115
EBIT	Mio. EUR	1.277	160	1.117
Konzernergebnis	Mio. EUR	1.203	25	1.179
Ergebnis je Aktie	EUR	6,83	0,12	6,71
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	1.366	381	986
<b>Renditekennzahlen<sup>1</sup></b>				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	38,9	14,0	24,9 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	31,4	4,8	26,6 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>2</sup>	%	43,3	4,5	38,8 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 31. März<sup>1</sup></b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	17.298	15.184	2.113
Eigenkapital	Mio. EUR	8.291	6.723	1.568
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	47,9	44,3	3,7 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.007	8.462	545
<b>Finanzkennzahlen zum 31. März<sup>1</sup></b>				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.332	5.136	196
Liquide Mittel	Mio. EUR	1.615	681	933

<sup>1</sup> Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2020.

<sup>2</sup> 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 12. Mai 2021 veröffentlicht.**

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2021

- Die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2021 waren geprägt von einer anhaltend hohen Transportnachfrage aus Fernost in die restliche Welt und den daraus resultierenden operativen Herausforderungen. Die stark gestiegenen Transportmengen hatten eine Überlastung der Hafен- und Hinterlandinfrastruktur in Nordamerika und teilweise auch in Asien und Europa zur Folge.
- Hapag-Lloyd verbuchte in den ersten 3 Monaten des Jahres 2021 trotz der hohen Nachfrage einen Rückgang des Transportvolumens um 2,6% auf 2.975 TTEU gegenüber der Vorjahresperiode. Ursächlich hierfür waren insbesondere Verspätungen in den Häfen und ein Mangel an frei verfügbaren Schiffen und Containern, um die gestiegene Nachfrage zu decken.
- Die durchschnittliche Frachtrate stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 37,9% auf 1.509 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.094 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse erhöhten sich in den ersten 3 Monaten 2021 um 21,7% auf 4.067,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.343,3 Mio. EUR).
- Die Transportaufwendungen sind aufgrund von niedrigeren Bunkerverbrauchspreisen und Währungseffekten in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 um 14,2% auf 2.270,4 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 2.644,9 Mio. EUR).
- Das EBITDA verdreifachte sich auf 1.584,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 469,4 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 38,9% (Vorjahreszeitraum: 14,0%).
- Das EBIT lag mit 1.277,0 Mio. EUR ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 159,8 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie sprang auf 6,83 EUR, nach 0,12 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 1.289,2 Mio. EUR erneut deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 273,8 Mio. EUR), wodurch die Nettoverschuldung weiter reduziert werden konnte.
- Gleichzeitig stieg die Liquiditätsreserve zum Ende des ersten Quartals 2021 auf 2,1 Mrd. EUR (31. März 2020: 1,1 Mrd. EUR).
- Infolge der guten operativen Entwicklung haben die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's ihr Kredit-Rating für Hapag-Lloyd erneut um jeweils eine Stufe angehoben. Beide Agenturen bewerten die Bonität von Hapag-Lloyd nun mit einem „BB“ bzw. „Ba2“. Dies ist die höchste Bonitätseinstufung in der Unternehmensgeschichte.
- Vor dem Hintergrund der ungebrochenen weltweiten Nachfrage nach Containertransporten und der daraus resultierenden Knappheit an Container- und Schiffskapazitäten, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2021 auch weiterhin, dass die operativen Konzernsteuerungsgrößen EBITDA und EBIT jeweils deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden. Während sich die sehr positive Ergebnisentwicklung im zweiten Quartal 2021 fortsetzen dürfte, geht der Vorstand derzeit von einer graduellen Normalisierung der Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte aus.
- Angesichts einer derzeit überdurchschnittlich hohen Volatilität der Frachtraten, operativen Herausforderungen, unter anderem aufgrund bestehender infrastruktureller Engpässe sowie des unvorhersehbaren weiteren Verlaufs der COVID-19-Pandemie und ihrer ökonomischen Auswirkungen, ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

# INHALT

## **3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

### **3 Geschäftstätigkeit**

### **5 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**

### **6 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**

### **9 Wirtschaftsbericht**

9 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

### **12 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns**

12 Ertragslage des Konzerns

17 Finanzlage des Konzerns

19 Vermögenslage des Konzerns

20 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

### **21 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht**

### **25 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen**

## **26 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

### **26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **28 Konzernbilanz**

### **30 Konzernkapitalflussrechnung**

### **32 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**

### **34 Verkürzter Konzernanhang**

46 Finanzkalender 2021

47 Impressum

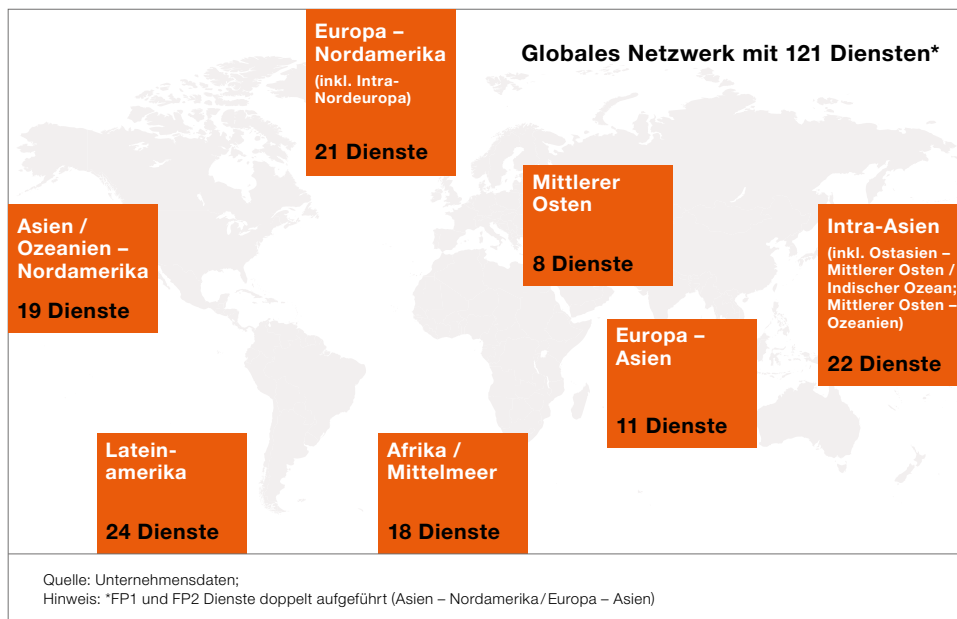
# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## 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 2021 aus 241 Containerschiffen (31. März 2020: 248). Der Konzern verfügt derzeit über 395 Vertriebsstellen in 131 Ländern (31. März 2020: 394 Vertriebsstellen in 129 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten (Vorjahr: 122 Dienste) weltweit, wovon ein Dienst aufgrund operativer Anpassungen derzeit ausgesetzt ist (31. März 2020: kein Dienst). In den ersten 3 Monaten des Jahres 2021 betreute Hapag-Lloyd global rd. 20.800 Kunden (Vorjahr: rd. 19.800).

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam mit Ocean Network Express Pte. Ltd., Singapur (ONE), Hyundai Merchant Marine, Korea (HMM) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd., Taiwan (Yang Ming) die „THE Alliance“. Die Kooperation ist auf 10 Jahre angelegt und verlängert sich danach automatisch um jeweils ein 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 2021 deckt die THE Alliance mit 268 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. März 2020: 278 Containerschiffe und 31 Dienste). Aufgrund operativer Anpassungen ist derzeit ein Dienst der THE Alliance zeitweise ausgesetzt (31. März 2020: kein Dienst).

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

#### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch 5 Großaktionäre aus, die zusammen rd. 96,4% des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne), die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sowie die Qatar Holding Germany GmbH für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam.

Zum 31. März 2021 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
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 3 Monaten 2021 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Steuern, mit dem eingesetzten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

In den ersten 3 Monaten 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 43,3% (Vorjahreszeitraum: 4,5%). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 6,0%. Die Berechnung des Return on Invested Capital ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Mio. EUR		Mio. USD	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020
Langfristige Vermögenswerte	13.260,9	14.026,6	15.557,0	15.379,7
Vorräte	237,4	210,0	278,5	230,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.728,4	1.423,0	2.027,7	1.560,3
Sonstige Aktiva	456,3	391,6	535,3	429,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>15.683,0</b>	<b>16.051,1</b>	<b>18.398,6</b>	<b>17.599,5</b>
Rückstellungen	888,1	759,7	1.041,9	833,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.906,1	1.798,7	2.236,1	1.972,2
Sonstige Verbindlichkeiten	880,5	702,9	1.033,0	770,9
<b>Summe Schulden</b>	<b>3.674,7</b>	<b>3.261,4</b>	<b>4.311,0</b>	<b>3.576,1</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>12.008,3</b>	<b>12.789,8</b>	<b>14.087,5</b>	<b>14.023,4</b>
EBIT	1.277,0	159,8	1.539,5	176,1
Steuern	11,0	15,1	13,3	16,7
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>1.266,0</b>	<b>144,7</b>	<b>1.526,2</b>	<b>159,4</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC, annualisiert)</b>			<b>43,3 %</b>	<b>4,5 %</b>

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis (d.h. unter Fortschreibung des NOPAT auf das gesamte Geschäftsjahr) 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. Im Rahmen der Strategy 2023 werden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert.

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. März 2021 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 241 Containerschiffen (31. März 2020: 248 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 2021 1.733.605 TEU und ist somit gegenüber dem 31. März 2020 (1.744.920 TEU) leicht um 0,6% gesunken. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 31. März 2021 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 39% (31. März 2020: rd. 40%).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 31. März 2021 (kapazitätsgewichtet) 9,7 Jahre. Mit 7.193 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 14% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 weltweit größten Containerlinienreedereien (31. März 2021: 6.325 TEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 65% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (31. März 2021: 4.349 TEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. März 2021 über 1.660.699 (31. März 2020: 1.573.701) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.757.831 TEU (31. März 2020: 2.587.294 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 31. März 2021 rd. 45% (31. März 2020: 46%). Nachdem bereits Ende letzten Jahres 83.000 TEU Container (davon 9.000 TEU Reefer und 8.000 TEU Spezialcontainer) bestellt wurden, um den Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken sowie um die Position im Reefermarkt gemäß der Strategy 2023 weiter zu stärken, wurden im ersten Quartal 2021 weitere 64.800 TEU Container bestellt, davon 24.800 TEU Reefer.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 31. März 2021 121 Dienste (31. März 2020: 122 Dienste), wovon ein Dienst aufgrund operativer Anpassungen derzeit ausgesetzt ist (31. März 2020: kein Dienst).



### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2021	31.12.2020	31.3.2020
Anzahl der Schiffe	241	237	248
davon			
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	112	112	112
Gecharterte Schiffe	129	125	136
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.734	1.719	1.745
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.758	2.704	2.587
Anzahl Dienste	121	122	122

1 Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten 3 Monaten des Jahres 2021 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 1,05 Mio. Tonnen und lag damit rd. 5,1% unter Vorjahresniveau (Q1 2020: rd. 1,11 Mio. Tonnen). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch eine leicht geringere Schiffskapazität gegenüber dem Vorjahresquartal sowie längere Wartezeiten in und vor den Häfen.

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1% und 0,5%, MDO) reduzierte sich leicht von 93% in Q1 2020 auf 92% im ersten Quartal 2021. Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,41 Tonnen (Q1 2020: 2,55 Tonnen). Pro transportiertem TEU blieb der Bunkerverbrauch gegenüber dem Vorjahresquartal konstant bei 0,36 Tonnen pro TEU.

Um die Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel zu verbessern, hat Hapag-Lloyd Ende 2020 einen Auftrag über den Neubau von 6 Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.500 TEU erteilt. Die Schiffe werden von der koreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering gebaut und sollen zwischen April und Dezember 2023 ausgeliefert werden. Die Investition wird sich auf rd. 1 Mrd. USD belaufen, die entsprechende Finanzierung ist bereits gesichert. Der Kaufpreis wird in mehreren Tranchen bis zur Auslieferung beglichen, wobei der Großteil der Zahlungen erst mit Auslieferung fällig wird. Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd werden die Schiffe mit einem modernen und kraftstoffeffizienten Hochdruck-Dual-Fuel-Motor ausgestattet, der sowohl mit Flüssigerdgas (LNG) als auch mit konventionellem Treibstoff betrieben werden kann. LNG bietet gegenüber herkömmlichen ölbasierten Kraftstoffen eine Reihe von Vorteilen beim Umweltschutz, insbesondere wird der Ausstoß von CO<sub>2</sub>-Emissionen um rd. 15% bis 25% verringert.

Neben der Bestellung der mit LNG betriebenen Schiffe hat Hapag-Lloyd die erste Umrüstung eines Großschiffs (15.000 TEU Schiff „Brussels Express“, ehemals „Sajir“) auf dem Betrieb mit Flüssiggas (Liquified Natural Gas – LNG) abgeschlossen. Das Maschinensystem kann mit einem dualen Treibstoffsystem betrieben werden, d. h. der Betrieb ist sowohl mit LNG als auch mit schwefelarmem Treibstoff möglich. Mit dem Umbau der „Brussels Express“ hat Hapag-Lloyd als erste Reederei weltweit ein Containerschiff dieser Größe auf LNG-Antrieb umgerüstet. Die „Brussels Express“ ist seit dem 1. April auf dem Fahrtgebiet Europa-Fernost eingesetzt.

### Kunden

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 12 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50% des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 20.800 Kunden durch (Q1 2020: rd. 19.800).

### Mitarbeiter

Zum 31. März 2021 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 13.340 Mitarbeiter (31. März 2020: 13.106). Davon entfielen 11.106 Personen auf den Landbereich (31. März 2020: 10.881) und 2.017 Mitarbeiter auf den Seebereich (31. März 2020: 2.010). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 31. März 2021 217 Auszubildende (31. März 2020: 215).

### Anzahl Mitarbeiter

	31.3.2021	31.12.2020	31.3.2020
Seebereich	2.017	2.023	2.010
Landbereich	11.106	10.867	10.881
Auszubildende	217	227	215
<b>Gesamt</b>	<b>13.340</b>	<b>13.117</b>	<b>13.106</b>

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Weltwirtschaft zeigte sich im ersten Quartal 2021 trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie vergleichsweise robust. Die Entwicklung wurde laut IWF unter anderem durch die Anpassung der Unternehmen an die veränderten Rahmenbedingungen sowie umfassende fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen zahlreicher Staaten und Notenbanken begünstigt. Insbesondere in vielen Ländern Südostasiens, in denen die COVID-19-Infektionen im Vergleich zur restlichen Welt auf einem sehr niedrigen Niveau sind, lag die Wirtschaftsleistung bereits über dem Vorkrisenniveau.

Die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt China, erreichte auch aufgrund einer coronabedingt schwachen Vorjahresbasis im ersten Quartal 2021 ein starkes Wirtschaftswachstum von 18,3% gegenüber dem Vorjahr. Aber auch gegenüber dem ersten Quartal 2019 lag das Wachstum mit 10,3% bereits deutlich über dem Vorkrisenniveau. Eine anziehende Industrieproduktion gepaart mit einem starken Wachstum im Dienstleistungssektor haben zum Anstieg beigetragen. Von Ersterem profitierte auch der Export, der im ersten Quartal 2021 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 38,7% angestiegen ist. Hauptabnehmer der chinesischen Waren waren vor allem die USA und Europa. Dank des starken Konsums, der unter anderem durch die direkte Ausgabe von Stimulus Schecks an viele US-Bürger angekurbelt wurde, konnte die US-Wirtschaft im ersten Quartal 2021 um 1,6% gegenüber dem Vorjahresquartal zulegen (annualisiert 6,4%). Während die US-Exporte leicht rückläufig waren, stieg in den ersten 3 Monaten des Jahres 2021 der Import von Gütern in die USA um 1,5% gegenüber dem Vorjahr (annualisiert 5,5%). Anders als in den USA und China, lag das Wirtschaftswachstum in Europa im ersten Quartal mit -0,4% im leicht negativen Bereich. Anhaltend hohe Infektionszahlen hatten zum Teil strikte Eindämmungsmaßnahmen zur Folge, welche die einsetzende wirtschaftliche Erholung ausbremsten. Während auch hier die gesamten Im- und Exporte im Zeitraum Januar und Februar 2021 gegenüber der Vorjahresperiode rückläufig waren, stiegen die Importe aus China in die EU um 9,3% an. Der Export aus der EU nach China verbesserte sich sogar um 13,6%.

Angesichts einer wieder anziehenden wirtschaftlichen Dynamik weltweit, setzte sich der Anstieg des Ölpreises auch im ersten Quartal 2021 fort. Zum Ende des ersten Quartales 2021 lag der Preis für die Sorte Brent bei 63,54 USD pro Barrel, nach 51,80 USD pro Barrel zum Jahresende 2020. Ende März 2020 stand der Brent Preis noch bei 22,74 USD pro Barrel.

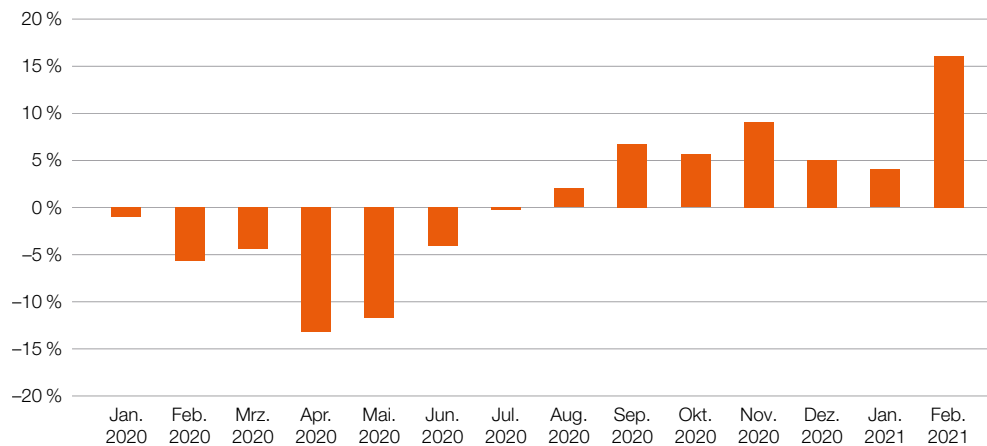
### Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen haben sich im ersten Quartal 2021 im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Erholung weiter deutlich aufgehellt. Während der ersten beiden Monate des Jahres stiegen die weltweiten Containertransportmengen um 9,2% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der starke prozentuale Anstieg ist teilweise auf eine schwache Vorjahresbasis zurückzuführen, da im Februar 2020 die chinesischen Exporte aufgrund des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie deutlich eingebrochen waren. Aber auch verglichen mit den ersten beiden Monaten 2019 sind die Mengen um 5,7% gestiegen (CTS, März 2021).

Den stärksten Mengenzuwachs verzeichneten die Exporte aus Fernost nach Nordamerika und Europa mit einem Plus von 46% bzw. 19% gegenüber der Vorjahresperiode, während die gegenläufigen Verkehre nach Fernost deutlich im Minus lagen. Die Containertransportmenge

auf dem Atlantik war hingegen stabil, da der spürbare Zuwachs der Exporte aus Europa nach Nordamerika durch geringere Transportmengen in die gegenläufige Richtung ausgeglichen wurde. Die meisten lateinamerikabezogenen Fahrtgebiete verzeichneten in den ersten beiden Monaten 2021 Mengenzuwächse (CTS, März 2021).

#### Monatliches Wachstum der globalen Containertransportmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum in %



Quelle: CTS, März 2021

Die deutlich ansteigenden Containertransporte aus Fernost nach Nordamerika und Europa hatten im vierten Quartal 2020 zu einem starken Anstieg der Spot-Frachtraten geführt, der sich auch im ersten Quartal 2021 fortgesetzt hat. Gleichzeitig kam es zu einer teilweisen Überlastung der Hafен- und Hinterlandinfrastruktur, sowohl durch die gestiegenen Transportmengen als auch durch eine geringere Produktivität aufgrund von COVID-19-Infektionen der Belegschaft und den damit verbundenen höheren Arbeitsschutzvorschriften. Hierdurch haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container deutlich verlängert.

Die starke Nachfragesituation im ersten Quartal 2021 zeigte sich auch am niedrigen Anteil der aufliegenden, d.h. der beschäftigungslosen Schiffe. Ende Mai 2020 lag der Wert noch bei rd. 2,7 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juni 2020), dies entsprach rd. 12% der Weltflotte. Wegen der wieder steigenden Nachfrage nach Containertransporten wurden jedoch ab dem dritten Quartal 2020 ausgesetzte Dienste schrittweise wieder aktiviert und beschäftigungslose Schiffe wieder in Dienst gestellt. Somit reduzierte sich die Kapazität der aufliegenden Schiffe wieder deutlich auf aktuell nur noch 0,2 Mio. TEU per Ende März 2021 (Alphaliner Weekly, April 2021), was rd. 1,0% der Weltflotte entspricht (März 2020: rd. 2,1 Mio. TEU bzw. rd. 9,2% der Weltflotte). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im ersten Quartal 2021 insgesamt 44 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 243 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 26 Schiffe, Transportkapazität: rd. 121 TTEU). 12 dieser Schiffe hatten eine Kapazität von über 11.000 TEU. Die Verschrottung veralteter Schiffe lag im ersten Quartal 2021 bei sehr niedrigen rd. 8 TTEU gegenüber rd. 68 TTEU im Vorjahresquartal. Es wurden nur sehr kleine Containerschiffe zwischen 300 TEU und 1,900 TEU Kapazität verschrottet. Das Durchschnittsalter betrug 26,0 Jahre (Q1 2020: 24,6 Jahre, Clarksons, April 2021). Entsprechend stieg die Kapazität der Containerschiffsflotte um rd. 235 TTEU auf 23,8 Mio. TEU. Im Vorjahresquartal lag der Zuwachs bei 86 TTEU.

In den Monaten Januar bis März 2021 wurden Aufträge für den Bau von 166 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 1,8 Mio. TEU vergeben, ein sehr deutlicher Anstieg nicht nur gegenüber den 13 Schiffen mit einer Kapazität von 0,2 Mio. TEU, die im Vorjahresquartal Q1 2020 bestellt wurden, sondern auch rd. 80 % mehr als im Gesamtjahr 2020 (100 Schiffe, 1,0 Mio. TEU, Clarksons Research, April 2021).

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Ende des ersten Quartals 2021 auf rd. 3,0 Mio. TEU, nach 2,5 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität zum Quartalsende mit 12,7 % relativ nahe dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 11,9%). Allerdings weisen andere Branchendienste wie Clarksons oder Drewry zum Quartalsende bereits einen höheren Auftragsbestand von rd. 15 % aus. Das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität liegt damit aber auch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 %.

Der Bunkerpreis (0,5 % Schwefelgehalt) stieg von 369 USD/t zu Jahresbeginn bis Mitte März auf 496 USD/t und reduzierte sich daraufhin wieder leicht auf 452 USD/t zum 31. März 2021 (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam).

### Branchenkonsolidierung und Allianzen

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (April 2021) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 85 % 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 3 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), Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) und seit dem 1. April 2020 Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) die „THE Alliance“. Zum 31. März 2021 deckt die THE Alliance mit 268 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. März 2020: 278 Containerschiffe und 31 Dienste). Derzeit ist ein Dienst aufgrund operativer Anpassungen ausgesetzt ist (31. März 2020: kein Dienst).

### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	37	24	45
Ocean Alliance	36	40	14
<b>THE ALLIANCE</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>32</b>
Sonstige	1	9	10

Quelle: Alphaliner März 2021

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

### Ertragslage des Konzerns

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 zeigte sich eine weiter anhaltende Erholung des Branchenumfelds von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, vor allem getrieben durch eine starke Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum. Andererseits ergaben sich in bestimmten Fahrtgebieten operative Herausforderungen im Zusammenhang mit Überlastungen der Hafen- und Hinterlandinfrastrukturen, sowohl durch die gestiegenen Transportmengen als auch durch eine geringere Produktivität aufgrund von COVID-19-Infektionen der Belegschaft und den damit verbundenen höheren Arbeitsschutzvorschriften. Infolgedessen haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container verlängert.

Im Vergleich zu den ersten 3 Monaten 2020 wirkten sich die um 37,9% gestiegene durchschnittliche Frachtrate, die im Wesentlichen daraus resultierende Erhöhung der Umsatzerlöse um 21,7% sowie der geringere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (-26,6%) positiv auf die Ertragslage aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs mit 1,21 USD/EUR notierte schwächer als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,10 USD/EUR) und minderte das operative Ergebnis. Gleiches gilt für den Rückgang der Transportmenge (-2,6%).

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) in Höhe von 1.584,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 469,4 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 1.277,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 159,8 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 1.203,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,8 Mio. EUR).

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Umsatzerlöse	4.067,4	3.343,3
Transportaufwendungen	2.270,4	2.644,9
Personalaufwendungen	164,3	172,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	306,9	309,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-49,9	-65,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1.275,8</b>	<b>150,8</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,3	9,2
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-	-0,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>1.277,0</b>	<b>159,8</b>
Zinsergebnis	-64,3	-124,2
Übrige Finanzposten	1,8	4,3
Ertragsteuern	11,0	15,1
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.203,4</b>	<b>24,8</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.200,8	21,8
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,6	3,0
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	6,83	0,12
<b>EBITDA</b>	<b>1.584,0</b>	<b>469,4</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>38,9</b>	<b>14,0</b>
<b>EBIT</b>	<b>1.277,0</b>	<b>159,8</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>31,4</b>	<b>4,8</b>

### Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q1 2021	Q1 2020
Atlantik	453	481
Transpazifik	437	472
Fernost	585	567
Mittlerer Osten	389	391
Intra-Asien	171	212
Lateinamerika	769	744
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	170	186
<b>Gesamt</b>	<b>2.975</b>	<b>3.053</b>

Die Transportmenge reduzierte sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 um 79 TTEU auf 2.975 TTEU (Vorjahreszeitraum: 3.053 TTEU), was einem Rückgang von 2,6 % entspricht.

Der Rückgang der Transportmengen in den Fahrtgebieten Transpazifik und Atlantik ist überwiegend auf eine Überlastung der Hafeninfrastrukturen und den damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschlägen zurückzuführen. Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien resultierte im Wesentlichen aus der optimierten Repositionierung von Containern in andere Fahrtgebiete, ausgerichtet auf die coronabedingt starke Nachfrage nach Containertransporten aus dem asiatischen Raum.

Die starke Nachfrage nach asiatischen Exportgütern führte im Wesentlichen in den Fahrtgebieten Lateinamerika und Fernost zu einem Anstieg der Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q1 2021	Q1 2020
Atlantik	1.374	1.405
Transpazifik	1.936	1.326
Fernost	1.967	962
Mittlerer Osten	1.114	788
Intra-Asien	1.020	611
Lateinamerika	1.360	1.162
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.265	1.031
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.509</b>	<b>1.094</b>

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.509 USD/TEU und lag damit um 415 USD/TEU bzw. 37,9 % über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.094 USD/TEU).

Der Anstieg der Frachtrate ist im Wesentlichen auf eine coronabedingt anhaltend starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien zurückzuführen. Aufgrund dieser starken Nachfrage nach Containertransporten liegen die Spotraten für Exportgüter aus Asien seit Ende 2020 auf einem hohen Niveau.

### Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Atlantik	516,3	613,2
Transpazifik	701,4	568,4
Fernost	955,1	495,6
Mittlerer Osten	359,7	279,8
Intra-Asien	144,6	117,5
Lateinamerika	867,9	784,3
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	178,0	173,8
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	344,2	310,8
<b>Gesamt</b>	<b>4.067,4</b>	<b>3.343,3</b>

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 724,1 Mio. EUR auf 4.067,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.343,3 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 21,7% entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtraten um 37,9% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um rd. 1,0 Mrd. EUR bzw. 33,1% ergeben. Der Rückgang des Transportvolumens um –2,6% im Vergleich zur Vorjahresperiode milderte ebenfalls die Erhöhung des Umsatzes ab.

### Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Transportaufwendungen	2.270,4	2.644,9
davon		
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.259,4	2.611,6
Brennstoffe	321,8	594,2
Handling und Haulage	1.212,9	1.257,4
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	277,5	280,1
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	447,1	479,9
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	11,1	33,3
Personalaufwendungen	164,3	172,9
Abschreibungen	306,9	309,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–49,9	–65,2
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>2.791,6</b>	<b>3.192,6</b>

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

<sup>2</sup> 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 2021 um 374,5 Mio. EUR auf 2.270,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.644,9 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 14,2%. Dieser Rückgang ist vor allem auf den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis und anteilig auf den volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen zurückzuführen. Des Weiteren führte der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von rd. 0,1 Mrd. EUR bzw. ca. 6,1% ergeben.

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 384 USD/t um 139 USD/t (-26,6%) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 523 USD/t. In Teilen wirkte sich zudem auch die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro, gemessen am Vorjahreszeitraum, mindernd auf die Aufwendungen für Brennstoff bei Hapag-Lloyd aus.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten 3 Monaten des Berichtsjahres um 44,5 Mio. EUR auf 1.212,9 Mio. EUR gesunken. Dies ist im Wesentlichen dem schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro geschuldet. Kompensierend wirkten sich im Wesentlichen die erhöhten Stand- und Lagergelder für Container aufgrund von Überlastungen der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur aus, getrieben durch das hohe Mengenaufkommen insbesondere in US-amerikanischen und europäischen Häfen sowie lokale COVID-19-Restriktionen.

Der Rückgang für Container und Repositionierungsaufwendungen in Höhe von 2,6 Mio. EUR auf 277,5 Mio. EUR ist zum überwiegenden Teil auf den schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro zurückzuführen. Demgegenüber stand vor allem ein Anstieg aus höheren Aufwendungen für die Stand- und Lagergelder für Leercontainer in den Hafenterminals, insbesondere in Nordamerika.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 32,8 Mio. EUR auf 447,1 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus dem schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro. Dieser Entwicklung wirkten gestiegene Aufwendungen für Containerstellplatzmieten auf fremden Seeschiffen entgegen.

Der Personalaufwand sank in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 um 8,6 Mio. EUR auf 164,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 172,9 Mio. EUR). Aufwandsmindernd wirkte sich im Wesentlichen die Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro aus. Demgegenüber stand ein Anstieg der Aufwendungen aufgrund von Personalaufbau, unter anderem in den Service Centern von Hapag-Lloyd.

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 sind die Abschreibungen um 2,6 Mio. EUR auf 306,9 Mio. EUR, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, gesunken. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro trug überwiegend zu diesem Rückgang bei. Gegenläufig zu dieser Entwicklung wirkte der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, resultierend insbesondere 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 137,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 123,3 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –49,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –65,2 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 66,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 83,2 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (39,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 40,8 Mio. EUR) und Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (6,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 3,8 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 16,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18,0 Mio. EUR).

### Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Umsatz	4.067,4	3.343,3
EBIT	1.277,0	159,8
EBITDA	1.584,0	469,4
EBIT-Marge (%)	31,4	4,8
EBITDA-Marge (%)	38,9	14,0
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	6,83	0,12
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>1</sup>	43,3	4,5

<sup>1</sup> Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet.

### Zinsergebnis

Für die ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2021 belief sich das Zinsergebnis auf –64,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –124,2 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zu den ersten 3 Monaten in 2020 resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen in Höhe von 28,6 Mio. EUR, die insbesondere auf die Reduzierung der Bankschulden (inklusive der EUR-Anleihe) durch vorzeitige Sondertilgungen sowie die in Folge der COVID-19-Pandemie gesunkenen Kapitalmarktzinsen zurückzuführen ist. Außerdem trug die Bewertung des eingebetteten Derivats (1,9 Mio. EUR) zu einer positiven Veränderung des Zinsaufwands in Höhe von 27,5 Mio. EUR bei. Im Vorjahreszeitraum hatte der Bewertungseffekt des eingebetteten Derivats durch die Unsicherheit der an den Finanzmärkten einsetzenden COVID-19-Pandemie noch einen deutlich negativen Beitrag zum Zinsergebnis geliefert (–25,6 Mio. EUR). Durch die Bewertung und Realisierung der Zinsswaps (–1,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: –9,7 Mio. EUR) verbesserte sich das Zinsergebnis um weitere 8,0 Mio. EUR. Die ergebniswirksame Buchwertanpassung der Verbindlichkeit der Anleihe im Zusammenhang mit der Ausübung der vorzeitigen Rückkaufoption zum 7. April 2021 wirkte sich hingegen in Höhe von 8,5 Mio. EUR belastend auf das Zinsergebnis aus.

### Ertragsteuern

Die Reduzierung der Aufwendungen aus Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,1 Mio. EUR auf 11,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf hohe negative Neubewertungs- und Wechselkurseffekte auf latente Steuern aus Verlustvorträgen im ersten Quartal 2020 zurückzuführen.

### Konzernergebnis

In den ersten 3 Monaten 2021 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 1.203,4 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 24,8 Mio. EUR).

**Finanzlage des Konzerns****Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.366,4	380,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-77,2	-106,8
<b>Free Cashflow</b>	<b>1.289,2</b>	<b>273,8</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-411,7	140,1
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>877,5</b>	<b>413,9</b>

**Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit**

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.366,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 380,6 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

**Cashflow aus Investitionstätigkeit**

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 77,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 106,8 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 79,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 116,0 Mio. EUR) insbesondere für Containerneubauten sowie Schiffsausrüstungen, die im Zusammenhang mit der Einhaltung der IMO 2020 Regularien stehen. Die im Investitionsbetrag enthaltenen Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container belaufen sich dabei auf 21,6 Mio. EUR.

**Cashflow aus Finanzierungstätigkeit**

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 411,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelzufluss: 140,1 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen von Finanzverbindlichkeiten für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 281,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 197,2 Mio. EUR). Zusätzlich wurde das Darlehen aus dem ABS-Programm in Höhe von 83,0 Mio. EUR vollständig zurückgezahlt. Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres auf 145,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 144,4 Mio. EUR).

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse für die Finanzierung von Container und Schiffsausrüstung in Höhe von 119,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 83,2 Mio. EUR) gegenüber.

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>681,3</b>	<b>511,6</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	55,7	14,1
Zahlungswirksame Veränderungen	877,5	413,9
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>1.614,6</b>	<b>939,5</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 ein Zahlungsmittelzufluss von 877,5 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 55,7 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2021 ein Finanzmittelbestand von 1.614,6 Mio. EUR (31. März 2020: 939,5 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 498,7 Mio. EUR (31. März 2020: 168,7 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 2.133,3 Mio. EUR ergab (31. März 2020: 1.108,2 Mio. EUR).

### Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2021	31.12.2020
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.331,9	5.136,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.614,6	681,3
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>3.717,4</b>	<b>4.454,9</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)<sup>1</sup></b>	<b>44,8</b>	<b>66,3</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>498,7</b>	<b>476,5</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>47,9</b>	<b>44,3</b>

<sup>1</sup> Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 31. März 2021 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 3.717,4 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2020 von 4.454,9 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 737,5 Mio. EUR (-16,6%) zurückgegangen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 47,9% im Vergleich zum 31. Dezember 2020 mit 44,3% um 3,6%-Punkte gestiegen. Aufgrund des gestiegenen Ergebnisses im Berichtszeitraum erhöhte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 1.569,8 Mio. EUR und beträgt zum 31. März 2021 8.290,9 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält der Konzernzwischenabschluss.

**Vermögenslage des Konzerns****Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	31.3.2021	31.12.2020
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	13.260,9	12.633,0
davon Anlagevermögen	13.197,2	12.555,6
Kurzfristige Vermögenswerte	4.036,7	2.551,2
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.614,6	681,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>17.297,6</b>	<b>15.184,3</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	8.290,9	6.722,7
Fremdkapital	9.006,7	8.461,6
davon langfristige Schulden	4.375,4	4.668,7
davon kurzfristige Schulden	4.631,3	3.792,9
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.331,9	5.136,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	3.917,2	4.170,4
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.414,8	965,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>17.297,6</b>	<b>15.184,3</b>
Nettoverschuldung	3.717,4	4.454,9
Eigenkapitalquote (%)	47,9	44,3

Zum 31. März 2021 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 17.297,6 Mio. EUR und lag um 2.113,3 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2020. Die Veränderung ergab sich unter anderem aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, preisbedingten höheren Forderungen und Verbindlichkeiten sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2021 bei 1,17 (31. Dezember 2020: 1,23).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 641,5 Mio. EUR auf 13.197,2 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 12.555,6 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 565,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 313,5 Mio. EUR) sowie neu eingegangenen Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 321,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 165,8 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 306,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 309,6 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 137,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 123,3 Mio. EUR) enthalten.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 933,3 Mio. EUR auf 1.614,6 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2020 (681,3 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 1.568,2 Mio. EUR auf 8.290,9 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Konzernergebnis in Höhe von 1.203,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,8 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis

erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 338,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 152,2 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März des laufenden Jahres 47,9 % (31. Dezember 2020: 44,3 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2020 um 545,1 Mio. EUR auf 9.006,7 Mio. EUR gestiegen. Dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten aufgrund von stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 217,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 133,0 Mio. EUR) und neuen Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit neu eingegangenen Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 318,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 150,0 Mio. EUR) standen Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 455,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 262,4 Mio. EUR) gegenüber. Ein weiterer Anstieg um 287,0 Mio. EUR resultiert aus höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsverbindlichkeiten (31. März 2021: 2.580,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2020: 2.293,8 Mio. EUR).

Zum 31. März 2021 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 3.717,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 4.454,9 Mio. EUR).

Für weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten verweisen wir auf die Erläuterungen zur Konzernbilanz im verkürzten Konzernanhang.

#### **Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung**

Die Weltwirtschaft zeigte sich in den ersten 3 Monaten des Jahres 2021 trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie vergleichsweise robust. Diese Entwicklung basiert insbesondere auf den umfassenden fiskalpolitischen und monetären Maßnahmen zahlreicher Staaten und Notenbanken sowie auf der Anpassung vieler Unternehmen an die veränderten Rahmenbedingungen.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkten sich vor allem die gestiegene durchschnittliche Frachtrate und der geringere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis positiv auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd in den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 aus. Operative Herausforderungen im Zusammenhang mit Überlastungen der Hafен- und Hinterlandinfrastrukturen sowie lokalen COVID-19-Restriktionen führten zu Kapazitätsengpässen und wirkten sich hingegen belastend auf das Quartalsergebnis aus. Insgesamt lag das Ergebnis der ersten 3 Monate des Geschäftsjahres 2021 innerhalb der Erwartungen des Vorstands.

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Jahr weiter aufhellen. Steigende Impfquoten in den großen Industrieländern sowie zusätzliche Konjunkturprogramme, allen voran in den USA, sollten zu einem spürbaren Wirtschaftsaufschwung in 2021 führen. Diese Entwicklung lässt auch positive Auswirkungen auf die Transport- und Logistikindustrie erwarten. Darauf basierend erwartet der Vorstand einen leichten Anstieg des Transportvolumens im Geschäftsjahr 2021, was gleichzeitig die Grundlage des im folgenden Abschnitt beschriebenen Prognoseberichts darstellt. Zugleich werden die Entwicklung der Frachtraten und die Entwicklung des Bunkerpreises einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2021 haben. Trotz der positiven Aussichten ist der weitere Verlauf des Geschäftsjahres aufgrund bestehender infrastruktureller Engpässe sowie dem unvorhersehbaren weiteren Verlauf der COVID-19-Pandemie und ihrer ökonomischen Auswirkungen mit Unsicherheiten behaftet. Auf bestehende Risiken wird im Risiko- und Chancenbericht hingewiesen.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

### Prognosebericht

#### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Jahr weiter aufhellen. Steigende Impfquoten in den großen Industrieländern sowie zusätzliche Konjunkturprogramme, allen voran in den USA, sollten zu einer spürbaren Wirtschaftsaufschwung in 2021 führen. Laut der April-Prognose des IWF, dürfte die Weltwirtschaft in 2021 um 6,0 % wachsen, nach einem Rückgang von 3,3 % im Vorjahr. Die stärksten Zuwächse werden für die USA und Asien, hier insbesondere China, prognostiziert. Im Gegensatz dazu erwartet der IWF in Europa und Lateinamerika nur ein moderates Wachstum, weshalb die Wirtschaftsleistung in 2021 noch unter dem Vorkrisenniveau liegen sollte. Der internationale Handel für Güter und Dienstleistungen dürfte sich hingegen nahezu auf das Vorkrisenniveau erholen.

#### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2022e	2021e	2020	2019	2018
Wachstum Weltwirtschaft	4,4	6,0	-3,3	2,8	3,6
Industrienationen	3,6	5,1	-4,7	1,6	2,3
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,0	6,7	-2,2	3,6	4,5
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	6,5	8,4	-8,5	0,9	3,9

Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2021

#### Branchenspezifischer Ausblick

Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung dürften auch die globalen Containertransportmengen in 2021 wieder ansteigen. Der Branchendienst Clarksons erwartet für 2021 ein Wachstum von 5,7 %. Im Vorjahr war das Containertransportvolumen mit -0,8 % noch leicht rückläufig.

#### Entwicklung der Containertransportmenge

	2022e	2021e	2020	2019	2018
Wachstumsrate in %	3,7	5,7	-0,8	1,7	4,1

Quellen: Seabury (April 2021) für die Ist-Daten 2018–2020, Clarksons (März 2021) für 2021 und 2022

Die deutlich ansteigenden Containertransporte aus Fernost und hier vor allem China nach Nordamerika und Europa, haben spätestens seit dem vierten Quartal 2020 zu einer teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur geführt. Diese Entwicklung wurde durch eine geringere Produktivität in den Häfen aufgrund von COVID-19-Infektionen der Belegschaft und den damit verbundenen höheren Arbeitsschutzvorschriften noch verschärft. In der Folge haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container deutlich verlängert, wodurch es zu Kapazitätsengpässen gekommen ist.

Angesichts einer ungebrochenen Nachfrage geht der Branchendienst Drewry nicht von einer Entspannung der Situation in den Häfen vor dem vierten Quartal 2021 aus. Die fast einwöchige Blockade des Suezkanals durch ein Containerfrachtschiff Ende März dürfte zusätzlichen Druck auf die Häfen in Europa und Asien ausüben. Die dadurch verursachten Verspätungen werden im zweiten Quartal 2021 aufgrund der nochmals verlängerten Umlaufzeiten zu einer temporär spürbaren Reduktion der wöchentlichen Containertransportkapazität führen.

Die hohe Transportnachfrage gepaart mit einem Mangel an verfügbaren Charterschiffen haben zum Jahresende 2020 und im ersten Quartal 2021 zu einem spürbaren Anstieg der Schiffbestellungen geführt. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Ende des ersten Quartals 2021 auf rd. 2,9 Mio. TEU, nach 2,5 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität zum Quartalsende mit 12,3% nahe dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 11,9%). Allerdings weisen andere Branchendienste wie Clarksons und Drewry zum Quartalsende bereits einen Auftragsbestand von rd. 15% aus. Das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität liegt damit aber auch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61%.

Für das laufende Jahr 2021 erwartet Drewry einen Zuwachs der global verfügbaren Containerschiffsflotte um 0,9 Mio. TEU bzw. um 3,7% und damit leicht unter dem Nachfragewachstum. Der Großteil der zuletzt platzierten Schiffsbestellungen dürfte nicht vor 2023 in den Dienst gestellt werden.

#### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2022e	2021e	2020	2019	2018
Kapazität Jahresanfang	24,5	23,6	23,0	22,1	20,9
Geplante Auslieferungen	0,9	1,2	1,1	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,2	0,3	0,1	0,2
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>
Nettokapazitätszuwachs (in %)	2,5	3,7	3,0	4,0	5,6

Quelle: Drewry Container Forecaster Q1 2021, März 2021. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.



### Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

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

Vor dem Hintergrund der ungebrochenen weltweiten Nachfrage nach Containertransporten und der daraus resultierenden Knappheit an Container- und Schiffskapazitäten, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2021 auch weiterhin, dass die operativen Konzernsteuerungsgrößen EBITDA und EBIT jeweils deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden. Während sich die sehr positive Ergebnisentwicklung im zweiten Quartal 2021 fortsetzen dürfte, geht der Vorstand derzeit von einer graduellen Normalisierung der Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte aus. Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2021 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht und die durchschnittliche Frachtrate deutlich gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden können. Gleichzeitig wird von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises ausgegangen, welcher sich dämpfend auf die Ergebnisentwicklung auswirken sollte. Unsere Ergebnisperspektive basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,19 USD/EUR.

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

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Verlauf des Geschäftsjahres 2021.

	Ist 2020	Prognose 2021
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, April 2021)	-3,3%	6,0%
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, April 2021)	-8,5%	8,4%
Globales Containertransportvolumen (Seabury / Clarksons)	-0,8%	5,7%
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	379 USD/t	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	1.115 USD/TEU	Deutlich steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	2,7 Mrd. EUR	Deutlich steigend
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	1,3 Mrd. EUR	Deutlich steigend

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld 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 2020 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 sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht dieses Finanzberichts 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 2020. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2021 hat sich wie folgt geändert.

Hinsichtlich der branchen- und unternehmensspezifischen Risiken und Chancen bestehen Engpässe in regionalen Logistikketten weiter fort. Außergewöhnliche Ereignisse wie die Blockade des Suezkanals Ende März können sich zudem durch temporäre Störungen im Betrieb wichtiger Transportinfrastrukturen entlang unseres Routennetzwerks, zusätzlich nachteilig auf die Einhaltung der Fahrpläne, die Verfügbarkeit von Schiffs- und Containertransportkapazitäten und somit negativ auf das Ergebnis auswirken.

Im bisherigen Jahresverlauf ist die Transportnachfrage weiterhin hoch was sich auch in unverändert hohen Charraten widerspiegelt. Jedoch wird das Risiko bezüglich der Schwankung der Charraten vor dem Hintergrund, des in der Prognose berücksichtigten aktuellen Preisniveaus, nunmehr mit niedriger Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Vor dem Hintergrund der derzeit außerordentlichen Marktbedingungen in der Containerschifffahrt und deren Auswirkungen auf globale Lieferketten könnten regulatorische Maßnahmen zur Förderung von Transparenz und zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen ergriffen werden.

Die Verfügbarkeit und der sichere Betrieb von Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen sind unerlässlich für effiziente Geschäftsprozesse. Durch eine detailliertere Betrachtung möglicher Schadensszenarien für ungeplante Einschränkungen von Informationstechnologien und -sicherheit, unter anderem zur Optimierung der Bewältigungsmaßnahmen, werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko als wesentlich 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
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Kritisch
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Niedrig	Kritisch
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Mittel	Wesentlich
Schwankung der Charraten	Niedrig	Tragbar
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal des Jahres 2021 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 2021

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Umsatzerlöse	4.067,4	3.343,3
Transportaufwendungen	2.270,4	2.644,9
Personalaufwendungen	164,3	172,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	306,9	309,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-49,9	-65,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1.275,8</b>	<b>150,8</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,3	9,2
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-	-0,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>1.277,0</b>	<b>159,8</b>
Zinserträge und ähnliche Erträge	3,8	1,4
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	68,1	125,6
Übrige Finanzposten	1,8	4,3
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.214,5</b>	<b>39,9</b>
Ertragsteuern	11,0	15,1
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.203,4</b>	<b>24,8</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.200,8	21,8
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,6	3,0
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>6,83</b>	<b>0,12</b>

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2021**

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.203,4</b>	<b>24,8</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	29,2	48,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	29,0	49,0
Steuereffekt	0,2	-0,3
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	338,3	152,2
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	18,8	-15,3
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	3,4	-33,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	15,9	18,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,5	-0,4
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt) <sup>1</sup>	-0,2	-23,8
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-0,9	-28,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	0,8	4,5
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-0,3
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>386,2</b>	<b>161,9</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.589,6</b>	<b>186,7</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.586,5	183,4
Davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	3,1	3,3

<sup>1</sup> Seit dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2020 werden die Kosten der Absicherung aus den Posten, die nicht erfolgswirksam reklassifiziert werden, in die Posten, die erfolgswirksam reklassifiziert werden, umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

**KONZERNBILANZ****der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2021****Aktiva**

Mio. EUR	31.3.2021	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.534,7	1.466,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.508,1	1.459,1
Sachanlagen	9.823,8	9.300,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	330,6	329,2
Sonstige Forderungen	24,0	22,4
Derivative Finanzinstrumente	6,7	21,6
Ertragsteuerforderungen	5,0	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	28,0	28,7
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>13.260,9</b>	<b>12.633,0</b>
Vorräte	237,4	172,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.728,4	1.362,6
Sonstige Forderungen	377,9	296,0
Derivative Finanzinstrumente	24,8	14,4
Ertragsteuerforderungen	23,8	24,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.614,6	681,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	29,8	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>4.036,7</b>	<b>2.551,2</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>17.297,6</b>	<b>15.184,3</b>

**Passiva**

Mio. EUR	31.3.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	5.359,5	4.159,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	104,4	-265,8
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>8.277,0</b>	<b>6.707,2</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	13,9	15,5
<b>Eigenkapital</b>	<b>8.290,9</b>	<b>6.722,7</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	349,5	374,7
Sonstige Rückstellungen	62,6	73,1
Finanzschulden	2.833,0	3.229,9
Leasingverbindlichkeiten	1.084,2	940,5
Sonstige Verbindlichkeiten	4,9	5,0
Derivative Finanzinstrumente	30,3	35,5
Passive latente Ertragsteuern	10,9	10,1
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>4.375,4</b>	<b>4.668,7</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,1	10,5
Sonstige Rückstellungen	466,9	369,2
Ertragsteuerschulden	35,7	39,1
Finanzschulden	852,0	505,9
Leasingverbindlichkeiten	562,8	459,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.906,1	1.748,1
Vertragsverbindlichkeiten	674,7	545,7
Sonstige Verbindlichkeiten	122,3	114,6
Derivative Finanzinstrumente	1,7	-
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>4.631,3</b>	<b>3.792,9</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>17.297,6</b>	<b>15.184,3</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2021**

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Konzernergebnis	1.203,4	24,8
Steueraufwendungen (+)/ -erträge (-)	11,0	15,1
Übrige Finanzposten	-1,8	-4,3
Zinsergebnis	64,3	124,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	306,9	309,6
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-1,1	-2,4
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-1,3	-9,2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-)	-24,6	8,4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-55,6	44,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-336,3	-173,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	57,2	-12,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	148,9	61,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/ -zahlungen (-)	-5,2	-5,6
Zinseinzahlungen	0,5	0,7
<b>Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.366,4</b>	<b>380,6</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	2,7	9,2
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-79,1	-116,0
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-0,8	-
<b>Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-77,2</b>	<b>-106,8</b>



Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Auszahlungen für Dividenden	-6,0	-1,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	119,1	501,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-327,6	-135,8
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-128,3	-126,7
Auszahlungen für Mietereinbauten	-	-14,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-57,1	-82,2
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-11,8	-1,4
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-411,7</b>	<b>140,1</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>877,5</b>	<b>413,9</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>681,3</b>	<b>511,6</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	55,7	14,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	877,5	413,9
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>1.614,6</b>	<b>939,5</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2021

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
<b>Stand 1.1.2020</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.430,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>21,8</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	21,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden</b>	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	<b>-1,0</b>
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,0
<b>Stand 31.3.2020</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.451,7</b>
<b>Stand 1.1.2021</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>4.159,9</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>1.200,8</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	1.200,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden</b>	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	<b>-1,3</b>
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,3
<b>Entkonsolidierung</b>	-	-	<b>0,1</b>
<b>Stand 31.3.2021</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>5.359,5</b>

## der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-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	17,3	6.812,3
-208,6	-12,4	-1,9	-42,4	-0,4	-265,8	6.707,2	15,5	6.722,7
29,2	18,8	-0,2	337,8	-	385,7	1.586,5	3,1	1.589,6
-	-	-	-	-	-	1.200,8	2,6	1.203,4
29,2	18,8	-0,2	337,8	-	385,7	385,7	0,5	386,2
-	-17,5	2,1	-	-	-15,4	-15,4	-	-15,4
-	-	-	-	-	-	-1,3	-4,7	-6,0
-	-	-	-	-	-	-1,3	-4,7	-6,0
-	-	-	-0,1	-	-0,1	-	-	-
-179,4	-11,1	-	295,3	-0,4	104,4	8.277,0	13,9	8.290,9

# 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 2021 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 10. Mai 2021 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 2021 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 2021 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 Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2020. Die möglichen Auswirkungen von im ersten Quartal 2021 verabschiedeten, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen werden derzeit geprüft.

Der Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2021 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 zu lesen. Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit.

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 2021 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,17315 USD/EUR (31. Dezember 2020: 1,22760 USD/EUR). Für das erste Quartal 2021 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,2055 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,1019 USD/EUR).

#### **Neue Rechnungslegungsvorschriften**

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2021 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. In Bezug auf die Angaben, die sich aus den „Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16: Referenzzinssatzreform – Phase 2“ ergeben, verweisen wir auf die Erläuterungen zur „IBOR-Reform“ im Abschnitt „Finanzinstrumente“.

#### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2021 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 122 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2020: 126) sowie 5 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2020: 5). Eine neugegründete Gesellschaft wurde im ersten Quartal 2021 in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Von den Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden 2 liquidiert und 3 mit anderen Konzerngesellschaften verschmolzen.

## 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 EBITDA und das EBIT aus Konzernsicht.

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarktes 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 EBITDA und das EBIT 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 Fahrtgebiet

TTEU	Q1 2021	Q1 2020
Atlantik	453	481
Transpazifik	437	472
Fernost	585	567
Mittlerer Osten	389	391
Intra-Asien	171	212
Lateinamerika	769	744
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	170	186
<b>Gesamt</b>	<b>2.975</b>	<b>3.053</b>

### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q1 2021	Q1 2020
Atlantik	1.374	1.405
Transpazifik	1.936	1.326
Fernost	1.967	962
Mittlerer Osten	1.114	788
Intra-Asien	1.020	611
Lateinamerika	1.360	1.162
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.265	1.031
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.509</b>	<b>1.094</b>

## Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q1 2021	Q1 2020
Atlantik	516,3	613,2
Transpazifik	701,4	568,4
Fernost	955,1	495,6
Mittlerer Osten	359,7	279,8
Intra-Asien	144,6	117,5
Lateinamerika	867,9	784,3
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	178,0	173,8
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	344,2	310,8
<b>Gesamt</b>	<b>4.067,4</b>	<b>3.343,3</b>

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage & Detention) sowie 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 auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (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 2021	Q1 2020
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>1.584,0</b>	<b>469,4</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	306,9	309,6
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>1.277,0</b>	<b>159,8</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>1.214,5</b>	<b>39,9</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>1,3</b>	<b>9,2</b>

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Detaillierte Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung sind im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

### Ergebnis je Aktie

	Q1 2021	Q1 2020
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	1.200,8	21,8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>6,83</b>	<b>0,12</b>

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 des Geschäftsjahres 2021 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 erhöhen sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 im Wesentlichen durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 135,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +78,1 Mio. EUR). Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 19,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 25,3 Mio. EUR) wirken sich hingegen mindernd auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

### Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2021	31.12.2020
Schiffe	7.097,9	6.724,2
Container	2.438,7	2.288,3
Übrige Anlagen	223,9	215,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	63,3	72,9
<b>Gesamt</b>	<b>9.823,8</b>	<b>9.300,6</b>

In den ersten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2021 führten stichtagsbedingte Währungskurseffekte in Höhe von 430,2 Mio. EUR, Investitionen in Schiffsausrüstungen und Container, der Abschluss von neuen und die Verlängerung von bestehenden Charterverträgen zu längeren Laufzeiten sowie neue Nutzungsrechte für langfristige Containermietverträge zu einem Anstieg des Sachanlagevermögens in Höhe von insgesamt 423,7 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 287,4 Mio. EUR mindernd auf Buchwerte des Sachanlagevermögens aus.



**Vorräte**

Die Vorräte beinhalten im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die insbesondere Brennstoffbestände umfassen. Im Vergleich zum 31. Dezember 2020 sind die Brennstoffbestände von 172,3 Mio. EUR auf 237,4 Mio. EUR gestiegen, was vor allem auf die Erhöhung des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises auf 384 USD/t (31. Dezember 2020: 379 USD/t) zurückzuführen ist.

**Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte**

Im ersten Quartal 2021 wurden 5 Containerschiffe als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte klassifiziert. Die Veräußerung der Schiffe dient der strategischen Optimierung des Schiffsportfolios. Mit einer Veräußerung der Schiffe wird zeitnah in diesem Geschäftsjahr gerechnet. Angebote wurden bereits eingeholt. Aufgrund von weiteren Netzwerkanpassungen ist geplant, die Schiffe zeitgleich zur Veräußerung und Übergabe zunächst für bis zu 2 Jahre zurück zu chartern.

Zum 31. März 2021 wurden die Containerschiffe in der Konzernbilanz gesondert ausgewiesen. Aufgrund des im Dezember 2020 gefassten Beschlusses zur Veräußerung waren die Containerschiffe bereits zum 31. Dezember 2020 einzeln auf Wertminderung untersucht und auf einen Betrag in Höhe von 28,5 Mio. EUR abgeschrieben worden. Diese Bewertung zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten hat zum 31. März 2021 weiterhin Bestand. Das heißt, die Buchwerte der Schiffe mussten zum 31. März 2021 auf Basis der eingeholten Kaufangebote nicht angepasst werden.

**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 2021: –179,4 Mio. EUR; 31. Dezember 2020: –208,6 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 2021 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens erhöhte die negative Rücklage um 29,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verringerung der negativen Rücklage um 48,8 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts von Commodityoptionen, der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zins- und Commodityswaps und beträgt –11,1 Mio. EUR zum 31. März 2021 (31. Dezember 2020: –12,4 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 3,4 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –33,7 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 15,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts von Commodityoptionen und der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 0,0 Mio. EUR zum 31. März 2021 (31. Dezember 2020: –1,9 Mio. EUR). Im ersten Quartal 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –0,9 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –28,0 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 0,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,5 Mio. EUR) erfolgswirksam umgliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 295,3 Mio. EUR (31. Dezember 2020: –42,4 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal 2021 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 338,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 152,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

## Finanzinstrumente

### Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.362,6	1.362,6	1.362,6
Sonstige Forderungen	318,4	217,5	217,5
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	21,6	21,6	21,6
Eingebettete Derivate	21,6	21,6	21,6
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	14,5	14,5	14,5
Devisentermingeschäfte	5,4	5,4	5,4
Commodityoptionen	9,0	9,0	9,0
Finanzmittel	681,3	681,3	681,3
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.735,9	3.735,9	3.839,3
Leasingverbindlichkeiten	1.400,3	1.400,3	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.748,1	1.748,1	1.748,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	12,8	12,8	12,8
Zinsswaps	12,8	12,8	12,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	22,7	22,7	22,7
Zinsswaps	22,7	22,7	22,7
Sonstige Verbindlichkeiten	117,9	91,4	91,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	1,6	1,6	2,4
Vertragsverbindlichkeiten	545,7	–	–

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

<sup>2</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. März 2021 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	<b>Gesamt</b>	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.728,4	1.728,4	1.728,4
Sonstige Forderungen	402,0	270,1	270,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	24,5	24,5	24,5
Eingebettete Derivate	24,5	24,5	24,5
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	6,9	6,9	6,9
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	0,2
Zinsswaps	6,7	6,7	6,7
Finanzmittel	1.614,6	1.614,6	1.614,6
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.684,9	3.684,9	3.757,7
Leasingverbindlichkeiten	1.647,0	1.647,0	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.906,1	1.906,1	1.906,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	11,4	11,4	11,4
Zinsswaps	11,4	11,4	11,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	20,6	20,6	20,6
Devisentermingeschäfte	1,7	1,7	1,7
Zinsswaps	19,0	19,0	19,0
Sonstige Verbindlichkeiten	125,4	96,9	96,9
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	1,8	1,8	2,5
Vertragsverbindlichkeiten	674,7	–	–

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

<sup>2</sup> 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 1,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1,7 Mio. EUR) enthalten, die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind.

Die sonstigen Forderungen beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 7,1 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 6,0 Mio. EUR) bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 307,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 308,0 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 1,1 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1,0 Mio. EUR) ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 2,4 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 2021 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

#### **IBOR-Reform**

Im Rahmen der IBOR-Reform sollen die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt zum 31. März 2021 über variabel verzinsliche Darlehen und Cashflow Hedges zur Absicherung von Zinsrisiken, die der IBOR-Reform unterliegen. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd seit dem 1. Januar 2020 die sich hierdurch ergebenden Änderungen in IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 an. Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Der den abgesicherten variablen Cashflows zugrunde liegende Referenzzinssatz ist der USD LIBOR, der durch den SOFR ersetzt werden soll. Eine Umstellung auf den neuen Referenzzinssatz hat bisher für keiner der variablen Darlehen und Sicherungsinstrumente stattgefunden. Zum 31. März 2021 betrug das Nominalvolumen der variablen Finanzierungen 2.081,4 Mio. USD. Das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken belief sich auf 981,4 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. Trotz gewisser Marktunsicherheiten, wann und wie die Umstellung des Referenzzinssatzes bei den Verträgen für die variablen Finanzierungen und die Sicherungsinstrumente erfolgt, geht Hapag-Lloyd davon aus, dass die Vertragsänderungen für das gesicherte Grundgeschäft und das designierte Sicherungsinstrument gleichzeitig stattfinden, sodass keine Inkongruenzen zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft und somit keine Ineffektivität aus den bestehenden Sicherungsbeziehungen entstehen werden. 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	31.3.2021	31.12.2020
Finanzschulden	3.684,9	3.735,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	2.464,0	2.533,5
Anleihen	310,9	306,0
Sonstige Finanzschulden	910,0	896,4
Leasingverbindlichkeiten	1.647,0	1.400,3
<b>Gesamt</b>	<b>5.331,9</b>	<b>5.136,2</b>

<sup>1</sup> 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	31.3.2021	31.12.2020
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.890,4	4.698,1
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	407,0	409,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	56,7	56,0
Zinsverbindlichkeiten	22,9	17,7
Transaktionskosten	-45,0	-45,1
<b>Gesamt</b>	<b>5.331,9</b>	<b>5.136,2</b>

Zum 31. März 2021 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 498,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 476,5 Mio. EUR).

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 haben sich die folgenden Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten ergeben:

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 7,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 7,6 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 65,1 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 45,7 Mio. EUR). Grund für diesen Anstieg ist eine zusätzliche Forderung der Steuerbehörden in Indien für vergangenen Geschäftsjahre.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns zum 31. März 2021 betreffen im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in 6 Großcontainerschiffe in Höhe von 848,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 811,1 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 345,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 165,9 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 10,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 4,2 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 4,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 3,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 3,5 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 8,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 6,4 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 2020 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2020 ab Seite 121 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

**WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Am 6. April 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sustainability-Linked-Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von sieben Jahren und einen Kupon von 2,5 %, der sich ab dem 15. Oktober 2025 bei Nicht-Erreichen der gesetzten Sustainability-Performance-Ziele um 0,25 % erhöhen würde. Der Emissionserlös wurde für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125 % Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd am 7. April 2021 verwendet, die eine ursprüngliche Fälligkeit in 2024 hatte.

Hapag-Lloyd hat am 19. April 2021 die ausstehenden Kreditbeträge von Finanzierungsverträgen für 2 Schiffe in Höhe von 150,1 Mio. EUR (176,1 Mio. USD) vollständig und vorzeitig zurückgeführt.

Hamburg, 10. Mai 2021

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

## FINANZKALENDER 2021

### 28. MAI 2021

Ordentliche Jahreshauptversammlung

### 12. AUGUST 2021

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2021

### 12. NOVEMBER 2021

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2021



# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

Telefon: +49 40 3001 – 2896  
E-Mail: [ir@hlag.com](mailto:ir@hlag.com)

## **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 40 3001 – 2529  
E-Mail: [presse@hlag.com](mailto:presse@hlag.com)

## **Beratung, Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group, Hamburg  
[www.silvestergroup.com](http://www.silvestergroup.com)

[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)



[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

