

Q1 | 2022

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
31. März 2022



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2022

		Q1 2022	Q1 2021	Veränderung absolut
Operative Kennzahlen¹				
Schiffe insgesamt		248	241	7
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.750	1.734	16
Containerkapazität insgesamt	TTEU	3.033	2.758	275
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	2.774	1.509	1.266
Transportmenge	TTEU	2.987	2.975	13
Umsatzerlöse	Mio. EUR	7.977	4.067	3.909
EBITDA	Mio. EUR	4.726	1.584	3.142
EBIT	Mio. EUR	4.267	1.277	2.990
Konzernergebnis	Mio. EUR	4.171	1.203	2.968
Ergebnis je Aktie	EUR	23,71	6,83	16,88
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	4.491	1.366	3.125
Renditekennzahlen¹				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	59,3	38,9	20,3 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	53,5	31,4	22,1 ppt
ROIC (Rendite auf das investierte Kapital) ²	%	118,5	43,3	75,1 ppt
Bilanzkennzahlen zum 31. März¹				
Bilanzsumme	Mio. EUR	31.335	26.715	4.621
Eigenkapital	Mio. EUR	20.752	16.162	4.590
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	66,2	60,5	5,7 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.584	10.552	31
Finanzkennzahlen zum 31. März¹				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.400	5.497	-97
Liquide Mittel	Mio. EUR	11.637	7.723	3.914

¹ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2021.

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

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 12. Mai 2022 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2022

- Das erste Quartal des Geschäftsjahres 2022 war geprägt von einer anhaltenden Störung der weltweiten Lieferketten, die sich in längeren Umlaufzeiten für Schiffe und Container niederschlug und hierdurch die verfügbare Transportkapazität negativ beeinflusste.
- Infolgedessen lag die Transportmenge im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 trotz hoher Nachfrage mit 2.987 TTEU lediglich auf Vorjahresniveau (Q1 2021: 2.975 TTEU).
- Die durchschnittliche Frachtrate stieg im ersten Quartal 2022 angesichts der hohen Nachfrage und einer gleichzeitig knappen Transportkapazität im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 84% auf 2.774 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.509 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse erhöhten sich in den ersten drei Monaten 2022 um 96% auf 7.977 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.067 Mio. EUR), was auf höhere Frachtraten sowie einen stärkeren US-Dollar zurückzuführen ist.
- Die Transportaufwendungen sind im ersten Quartal 2022 insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für Brennstoffe um 30% auf 2.951 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 2.270 Mio. EUR).
- Das EBITDA stieg sehr deutlich auf 4.726 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.584 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 59,3% (Vorjahreszeitraum: 38,9%).
- Das EBIT für die ersten drei Monate des Jahres 2022 lag mit 4.267 Mio. EUR ebenfalls sehr deutlich über dem Vorjahresniveau von 1.277 Mio. EUR.
- Das Ergebnis je Aktie sprang auf 23,71 EUR, nach 6,83 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 4.122 Mio. EUR erneut deutlich positiv und signifikant höher als im ersten Quartal 2021 (1.289 Mio. EUR).
- Aufgrund der positiven Ertragsentwicklung konnte die Nettoliquidität gegenüber dem 31. Dezember 2021 weiter um 4,0 Mrd. EUR auf nun 6,2 Mrd. EUR erhöht werden.
- Hapag-Lloyd verzeichnete eine weiterhin starke Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2022. Auf Basis des aktuellen Geschäftsverlaufs dürfte auch das zweite Quartal über den bisherigen Erwartungen liegen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat vor diesem Hintergrund am 28. April 2022 die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr angehoben. Für 2022 wird nun ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 13,6–15,5 Mrd. EUR (vorher: 10,7–12,4 Mrd. EUR) und ein Konzern-EBIT in der Bandbreite von 11,7–13,6 Mrd. EUR (vorher: 8,9–10,7 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts der andauernden COVID-19-Pandemie sowie des Kriegs in der Ukraine ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

5 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

6 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

9 Wirtschaftsbericht

9 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

11 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

11 Ertragslage des Konzerns

16 Finanzlage des Konzerns

17 Vermögenslage des Konzerns

19 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

19 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

23 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

24 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

24 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

26 Konzernbilanz

28 Konzernkapitalflussrechnung

30 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

32 Verkürzter Konzernanhang

44 Finanzkalender 2022

45 Impressum

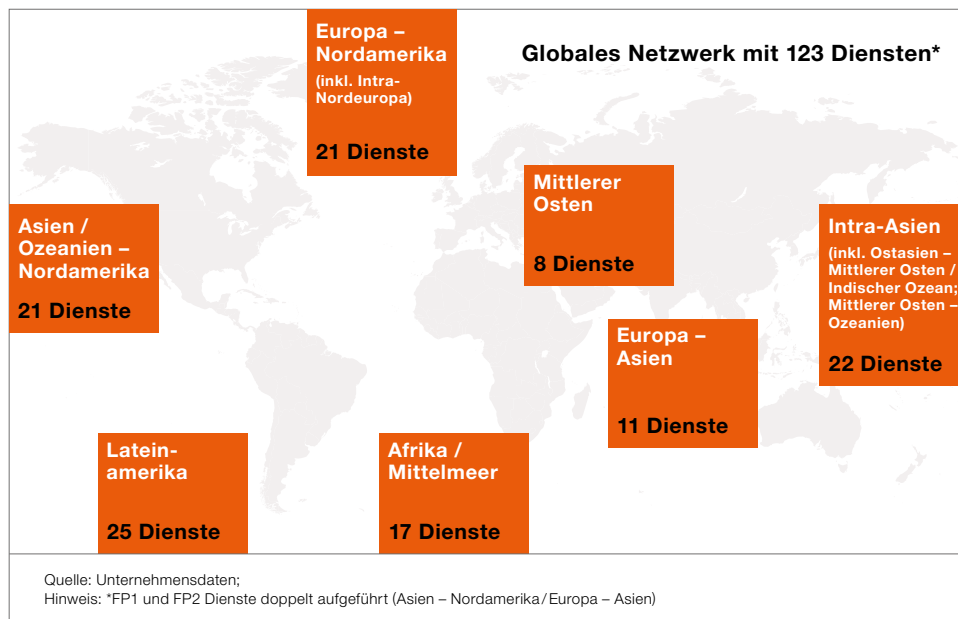
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

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 bestand zum 31. März 2022 aus 248 Containerschiffen (31. März 2021: 241) mit einer Transportkapazität von rd. 1,8 Mio. TEU (31. März 2021: rd. 1,7 Mio. TEU). Der Konzern verfügt derzeit über 418 Vertriebsstellen in 137 Ländern (31. März 2021: 395 Vertriebsstellen in 131 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 123 Diensten (31. März 2021: 121 Dienste) weltweit. In den ersten drei Monaten des Jahres 2022 betreute Hapag-Lloyd global rd. 22.000 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 20.800).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC) und A.P. Møller – Mærsk A/S (Dänemark) (Maersk). Die „Ocean Alliance“,

bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), China COSCO Shipping Corporation Limited (China), inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong), und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen), ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur), Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 31. März 2022 deckt die „THE Alliance“ mit 258 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. März 2021: 268 Containerschiffe und 31 Dienste).

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	34	29	45
Ocean Alliance	32	36	13
THE ALLIANCE	23	25	31
Sonstige	11	10	11

Quelle: Alphaliner März 2022

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschiffahrt 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 fünf 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 2022 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG (unverändert zum 31. März 2021) wie folgt dar:

in %	31.03.2022
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

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 im ersten Quartal 2022 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 das Operative Ergebnis nach Steuern (Net Operating Profit After Tax – NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Steuern, mit dem investierten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das investierte Kapital 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 der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

In den ersten drei Monaten 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 118,5% (Vorjahreszeitraum: 43,3%). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 7,0%.

Die Berechnung des ROIC ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Mio. EUR		Mio. USD	
	Q1 2022	Q1 2021	Q1 2022	Q1 2021
Langfristige Vermögenswerte	15.498,5	13.260,9	17.206,9	15.557,0
Vorräte	424,5	237,4	471,3	278,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.374,1	1.728,4	3.746,1	2.027,7
Sonstige Aktiva	401,1	456,3	445,3	535,3
Summe Vermögenswerte	19.698,2	15.683,0	21.869,6	18.398,6
Rückstellungen	1.070,0	888,1	1.188,0	1.041,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.332,7	1.906,1	2.589,9	2.236,1
Sonstige Verbindlichkeiten	1.781,3	880,5	1.977,4	1.033,0
Summe Schulden	5.184,0	3.674,7	5.755,3	4.311,0
Investiertes Kapital	14.514,1	12.008,3	16.114,3	14.087,5
EBIT	4.266,9	1.277,0	4.790,9	1.539,5
Steuern	16,6	11,0	18,7	13,3
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	4.250,3	1.266,0	4.772,2	1.526,2
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			118,5	43,3

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. Ein Großteil der Qualitätsziele wurde bereits veröffentlicht und dem Kunden wird die Performance von Hapag-Lloyd in Bezug auf diese sog. Qualitätsversprechen zur Verfügung gestellt.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. März 2022 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 248 Containerschiffen (31. März 2021: 241 Schiffe). Durch die Übernahme von NileDutch im dritten Quartal 2021 hat sich die Flotte um zehn Containerschiffe erhöht. 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 zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. März 2022 1.750,1 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. März 2021 (1.733,6 TTEU) um 1,0 % gestiegen. Durch die Übernahme von NileDutch im dritten Quartal 2021 hatte sich die Kapazität um 29,5 TTEU erhöht. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2022 61 % der Flotte im Eigentum (31. März 2021: 61 %). Derzeit sind zwei Schiffe mit einer Kapazität von 9,3 TTEU an andere Reedereien weiterverchartert. Im ersten Quartal 2022 wurden drei gebrauchte Schiffe erworben und Kaufverträge für zwei weitere Schiffe unterschrieben. Die Gesamtkapazität dieser gebrauchten Schiffe beträgt 19.329 TEU.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 31. März 2022 (kapazitätsgewichtet) 10,7 Jahre (31. März 2021: 9,7 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,3 Jahren (31. März 2021: 9,9 Jahre). Mit 7,1 TTEU (31. März 2021: 7,2 TTEU) liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 11 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,4 TTEU (31. März 2021: 6,3 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 60 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,4 TTEU (31. März 2021: 4,3 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. März 2022 über 1,81 Mio. (31. März 2021: 1,66 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 3.033,0 TTEU (31. März 2021: 2.757,8 TTEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 31. März 2022 rd. 42 % (31. März 2021: 45 %).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 31. März 2022 123 Dienste (31. März 2021: 121 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2022	31.12.2021	31.3.2021
Anzahl der Schiffe	248	253	241
davon			
Eigene Schiffe ¹	116	113	112
Gecharterte Schiffe	132	140	129
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.750	1.769	1.734
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.033	3.058	2.758
Anzahl Dienste	123	126	121

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Im ersten Quartal 2022 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 1,06 Mio. Tonnen und lag damit rd. 1,1 % leicht über Vorjahresniveau (Q1 2021: rd. 1,05 Mio. Tonnen). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch eine höhere Schiffskapazität gegenüber dem Vorjahreszeitraum 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) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich in den ersten drei Monaten 2022 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern leicht von 92 % in Q1 2021 auf 89 %. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) erhöhte sich in Q1 2022 leicht auf 2,43 Tonnen (Q1 2021: 2,41 Tonnen). Pro transportiertem TEU erhöhte sich der Bunkerverbrauch ebenfalls leicht von 0,35 Tonnen pro TEU in Q1 2021 auf 0,36 Tonnen pro TEU in Q1 2022.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasst per 31. März 2022 zwölf Neubauten der Größe 23.660 TEU und fünf Neubauten mit unterschiedlichen Größen von rd. 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt etwa 350.000 TEU. Während zwei der 13.000 TEU Schiffe Mitte und Ende des laufenden Geschäftsjahrs ausgeliefert werden sollen, werden die weiteren Schiffe planmäßig in den Jahren 2023 und 2024 fertiggestellt und ausgeliefert.

Neben den im Eigentum befindlichen Neubauten wird Hapag-Lloyd zudem fünf neue Schiffe mit unterschiedlichen Größen von rd. 13.000 TEU als langfristig eingecharterte Schiffe seiner Flotte hinzufügen. Zwei dieser Neubauten werden bereits im laufenden Geschäftsjahr übernommen.

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 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50% des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2022 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 22.000 Kunden durch (Q1 2021: rd. 20.800).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 31. März 2022 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 14.023 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. März 2021: 13.340). Davon entfielen 11.939 Personen auf den Landbereich (31. März 2021: 11.106) und 1.857 Personen auf den Seebereich (31. März 2021: 2.017). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit deutlich um 833 Personen. Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau der Global Service Center in Indien, der weltweiten Quality Service Center, dem IT Knowledge Center in Danzig sowie der Übernahme von NileDutch im dritten Quartal 2021. Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 31. März 2022 227 Auszubildende (31. März 2021: 217).

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.3.2022	31.12.2021	31.3.2021
Seebereich	1.857	1.868	2.017
Landbereich	11.939	11.997	11.106
Auszubildende	227	241	217
Gesamt	14.023	14.106	13.340

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Weltwirtschaft verzeichnete trotz der rasanten Ausbreitung der COVID-19-Variante Omikron zunächst einen guten Jahresauftakt, ehe sich die Lage aufgrund der Invasion Russlands in der Ukraine Ende Februar eintrübte. Stark gestiegene Energie- und Rohstoffpreise sowie eine Verschärfung der Lieferengpässe, unter anderem aufgrund von Produktionsausfällen in der Ukraine und der Sanktionen gegen Russland, haben insbesondere die Europäische Wirtschaft zuletzt belastet.

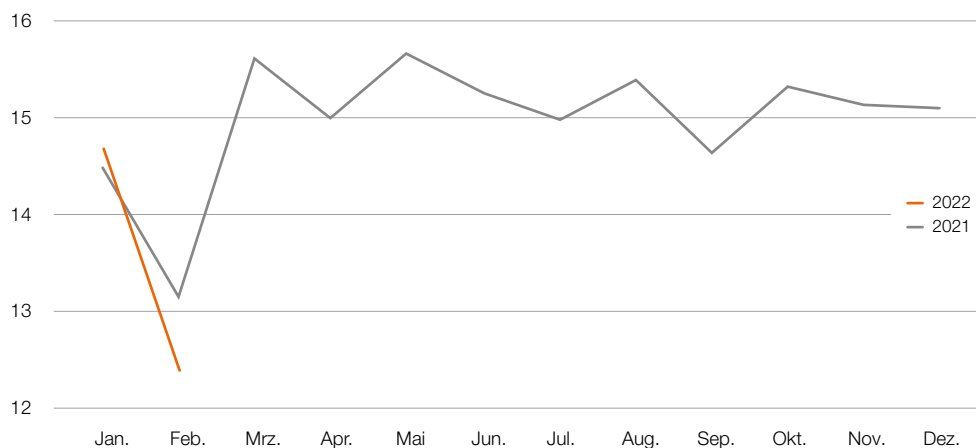
Die chinesische Volkswirtschaft wuchs im ersten Quartal 2022 überraschend stark um 4,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Damit konnte das Wachstumstempo gegenüber dem Vorquartal gesteigert werden (Q4 2021: +4,0%). Der Import von Gütern stieg um 7,5% und der Export um 13,4% (National Bureau of Statistics of China, April 2022). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2022 gegenüber dem Vorjahresquartal um 3,6%. Gegenüber dem starken vierten Quartal 2021 ging die Wirtschaftsleistung allerdings leicht zurück, was teilweise auch auf eine Ausweitung des Handelsdefizits zurückzuführen ist. Während der Import von Gütern im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahr um 10,5% zulegen konnte, lag das Plus bei den Exporten bei lediglich 3,0% (U.S. Department of Commerce, April 2022). Die EU verzeichnete im ersten Quartal 2022 ein Wirtschaftswachstum von 5,2% gegenüber dem Vorjahresquartal und ein leichtes Wachstum gegenüber Q4 2021. Der Export von Gütern aus der EU stieg im Zeitraum Januar bis Februar 2022 um 18,4% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern wuchs noch deutlicher um 49,3%, wobei dies hauptsächlich auf einen Anstieg der Energieeinfuhren um 136,7% zurückzuführen ist, was wiederum den stark gestiegenen Energiepreisen geschuldet ist (Eurostat, April 2022).

Wegen des Kriegs in der Ukraine und den daraus resultierenden Unsicherheiten auf den internationalen Energiemärkten stiegen die Ölpreise ebenfalls sehr deutlich. Ende März 2022 lag der Preis für die Sorte Brent bei 107,91 USD pro Barrel, ein signifikanter Anstieg von 69,8% gegenüber 63,54 USD pro Barrel zum 31. März 2021 (Platts Bunkerwire, Bloomberg, März 2022).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die weltweiten Containertransportmengen gingen im Zeitraum Januar bis Februar 2022 um 2,0% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück (CTS, April 2022), was zum Teil auf eine starke Vorjahresbasis aber auch auf eine anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten zurückzuführen ist. Während die Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien noch leicht angestiegen ist, war diese auf den anderen großen Fahrtgebieten meist rückläufig. Insbesondere die Transportmengen von Nordamerika bzw. Europa nach Fernost gingen mit 14,4% und 13,3% stark zurück. Aufgrund des chinesischen Neujahrsfestes ist das monatliche Ladungsaufkommen im Februar traditionell am niedrigsten und stark schwankend.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, April 2022

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, war im ersten Quartal 2022 ebenfalls rückläufig. Ende März 2022 stand der Index bei 4.434 USD/TEU, nach 5.047 USD/TEU zum Jahresende 2021. Im Vergleich zur historischen Entwicklung blieb der Index damit aber weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Ende März 2021 stand der Index noch bei 2.571 USD/TEU.

Die anhaltend starke Nachfragesituation zeigt sich auch am niedrigen Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Diese lagen zum Ende des ersten Quartals 2022 bei 0,2 Mio. TEU, was 0,8% der Weltflotte entspricht (Alphaliner Weekly, April 2022; Drewry Q1 2022). Zum 31. März 2021 lag der Wert auf ähnlichem Niveau bei 0,2 Mio. TEU bzw. 1,0% der Weltflotte. Zum Vergleich, Ende Mai 2020 lag der Wert aufgrund des Nachfrageeinbruchs hervorgerufen durch den Ausbruch der COVID-19-Pandemie bei rd. 2,7 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juni 2020), dies entsprach 12% der Weltflotte.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im ersten Quartal 2022 insgesamt 27 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von 177 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 44 Schiffe, Transportkapazität: 243 TTEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum keine Containerschiffe verschrottet (Vorjahreszeitraum: 8 TTEU).

Im ersten Quartal 2022 wurden Aufträge für den Bau von 137 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 1,0 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die 1,9 Mio. TEU im Vorjahresquartal (Clarksons Research, April 2022). Im Vergleich zu den Vorjahren ist das Volumen der Neubestellungen aber weiterhin auf einem hohen Niveau. Entsprechend stieg die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe nach Angaben von MDS Transmodal Ende März 2022 auf rd. 6,3 Mio. TEU, nach 3,0 Mio. TEU per 31. März 2021. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 25,4% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61%.

Der Bunkerpreis verteuerte sich im ersten Quartal 2022 auch aufgrund des Kriegs zwischen Russland und der Ukraine nochmals deutlich. Ende März 2022 notierte der Bunkertreibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei 806 USD/t, nach 550 USD/t zum Jahresende 2021 (MFO 0,5%, FOB Rotterdam).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Ertragslage des Konzerns

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 trug vor allem eine ungebrochen starke Nachfragesituation nach Containertransporten zu einer positiven Branchenentwicklung bei. In einem angespannten Marktumfeld, bedingt durch die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten, ergaben sich hingegen operative Herausforderungen, die sich in verlängerten Umlaufzeiten für Schiffe und Container niederschlugen.

Im Vergleich zum ersten Quartal 2021 führte insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD) um 83,9 % zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 96,1 %, während das Transportvolumen auf Vorjahresniveau lag. Der stärkere US-Dollar hatte insgesamt einen positiven Effekt und wirkte sich in Summe ebenfalls erhöhend auf das Ergebnis aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag im ersten Quartal 2022 bei 1,12 USD/EUR, nach 1,21 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (+23,3 %) sowie ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+59,6 %) belasteten hingegen das operative Ergebnis.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 4.726,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.584,0 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 4.266,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.277,0 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 4.171,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.203,4 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Umsatzerlöse	7.976,6	4.067,4
Transportaufwendungen	2.950,7	2.270,4
Personalaufwendungen	210,0	164,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	459,5	306,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-100,9	-49,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	4.255,4	1.275,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	11,5	1,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.266,9	1.277,0
Zinsergebnis	-48,0	-64,3
Übrige Finanzposten	-31,0	1,8
Ertragsteuern	16,6	11,0
Konzernergebnis	4.171,3	1.203,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.167,1	1.200,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,2	2,6
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	23,71	6,83
EBITDA	4.726,4	1.584,0
EBITDA-Marge (%)	59,3	38,9
EBIT	4.266,9	1.277,0
EBIT-Marge (%)	53,5	31,4

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q1 2022	Q1 2021
Atlantik ¹	489	516
Transpazifik	432	437
Fernost	601	585
Mittlerer Osten	414	389
Intra-Asien	157	171
Lateinamerika	735	769
Afrika ¹	160	107
Gesamt	2.987	2.975

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 mit 2.987 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.975 TTEU) auf Vorjahresniveau (+0,4%).

Die starke Nachfrage nach asiatischen Exportgütern führte im Wesentlichen in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten und Fernost zu einem Anstieg der Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im Fahrtgebiet Afrika ergab sich im Wesentlichen durch die im dritten Quartal 2021 erfolgte Integration von NileDutch in den Hapag-Lloyd Konzern ein Anstieg des Transportvolumens.

Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien und Lateinamerika resultierte im Wesentlichen aus der optimierten Repositionierung von Containern in andere Fahrtgebiete. Im Fahrtgebiet Atlantik und Transpazifik führte ein angespanntes Marktumfeld, geprägt durch die Überlastung von örtlichen Hafeninfrastrukturen und die damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschläge, trotz einer hohen Nachfrage nach Containertransporten, zu einem Rückgang der Transportmenge.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q1 2022	Q1 2021
Atlantik ¹	2.439	1.308
Transpazifik	3.788	1.936
Fernost	3.265	1.967
Mittlerer Osten	2.047	1.114
Intra-Asien	2.055	1.020
Lateinamerika	2.616	1.360
Afrika ¹	2.530	1.520
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.774	1.509

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 betrug die durchschnittliche Frachtrate 2.774 USD/TEU und lag damit um 1.266 USD/TEU bzw. 83,9% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.509 USD/TEU).

Der kontinuierliche Anstieg der Frachtrate ist im Wesentlichen auf eine anhaltend starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien und einer gleichzeitig knappen Transportkapazität in einem überlasteten Marktumfeld zurückzuführen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Atlantik ¹	1.062,2	560,1
Transpazifik	1.457,0	701,4
Fernost	1.747,7	955,1
Mittlerer Osten	753,9	359,7
Intra-Asien	287,0	144,6
Lateinamerika	1.713,3	867,9
Afrika ¹	360,3	134,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	595,2	344,2
Gesamt	7.976,6	4.067,4

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 3.909,2 Mio. EUR auf 7.976,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.067,4 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 96,1% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 83,9% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich ebenfalls erhöhend auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 3,6 Mrd. EUR bzw. 82,7% ergeben.

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

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Transportaufwendungen	2.950,7	2.270,4
davon		
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.954,7	2.259,4
Brennstoffe	581,4	321,8
Handling und Haulage	1.495,1	1.212,9
Container und Repositionierung ¹	341,8	277,5
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	536,4	447,1
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-3,9	11,1
Personalaufwendungen	210,0	164,3
Abschreibungen	459,5	306,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-100,9	-49,9
Gesamte operative Aufwendungen	3.721,2	2.791,6

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 um 680,3 Mio. EUR auf 2.950,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.270,4 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 30,0%, der vor allem auf die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Aufwendungen für das Handling von Containern und den höheren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis zurückzuführen ist. Darüber hinaus trug der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro zu dem Anstieg der Transportaufwendungen bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 0,5 Mrd. EUR bzw. 21,0% ergeben.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 613 USD/t um 229 USD/t (+59,6%) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 384 USD/t. Dies führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 259,5 Mio. EUR auf 581,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 321,8 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Quartal des Berichtsjahres um 282,2 Mio. EUR auf 1.495,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.212,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen den erhöhten Stand- und Lagergeldern für Container aufgrund der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur geschuldet. Darüber hinaus trugen gestiegene Aufwendungen für Hinterlandtransporte von Containern, vor allem durch Feederschiffe und LKWs, zum Anstieg bei.

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

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

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 um 45,6 Mio. EUR auf 210,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 164,3 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die strukturelle Anpassung des Bonussystems zum Ende des Geschäftsjahres 2021 sowie auf die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aufwandserhöhend aus.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 haben sich die Abschreibungen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 152,6 Mio. EUR auf 459,5 Mio. EUR erhöht (Vorjahreszeitraum: 306,9 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu gleichzeitig höheren Charterraten und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 227,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 137,3 Mio. EUR). Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einem Anstieg der Abschreibungen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –100,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –49,9 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 120,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 66,8 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (54,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 39,1 Mio. EUR), Beratungskosten (10,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 4,6 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (8,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 5,7 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (11,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 6,3 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 19,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16,9 Mio. EUR).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Umsatz	7.976,6	4.067,4
EBIT	4.266,9	1.277,0
EBITDA	4.726,4	1.584,0
EBIT-Marge (%)	53,5	31,4
EBITDA-Marge (%)	59,3	38,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	23,71	6,83
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	118,5	43,3

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

Zinsergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 belief sich das Zinsergebnis auf –48,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –64,3 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum ersten Quartal 2021 ist insbesondere auf die vorzeitigen Rückzahlungen der Bankschulden sowie auf die im Vorjahr durchgeführte Refinanzierung der EUR-Anleihe zurückzuführen.

Übrige Finanzposten

Im ersten Quartal wurde ein Devisentermingeschäft für die auf Euro lautende Dividende abgeschlossen, die drei Tage nach der am 25. Mai 2022 stattfindenden Hauptversammlung an die Aktionäre auszuschütten ist. Da Hedge Accounting für das Geschäft nicht anwendbar ist, ist dieses als FVTPL-Derivat zu klassifizieren und die Marktwertänderung zum 31. März 2022 in Höhe von –31,3 Mio. EUR ergebniswirksam zu erfassen.

Konzernergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 4.171,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 1.203,4 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns**Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.490,9	1.366,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-369,0	-77,2
Free Cashflow	4.122,0	1.289,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-400,0	-411,7
Veränderung des Finanzmittelbestands	3.722,0	877,5

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 4.490,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.366,4 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 im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 369,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 77,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 384,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 79,1 Mio. EUR) sowohl für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten. Die im Investitionsbetrag enthaltenen Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container beliefen sich dabei auf 189,7 Mio. EUR.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 400,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 411,7 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 256,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 145,6 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen für Schiffs- und Containerfinanzierungen beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres auf 134,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 281,3 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Bestand am Anfang der Periode	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen	192,0	55,7
Zahlungswirksame Veränderungen	3.722,0	877,5
Bestand am Ende der Periode	11.637,3	1.614,6

Insgesamt ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 ein Zahlungsmittelzufluss von 3.722,0 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 192,0 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2022 ein Finanzmittelbestand von 11.637,3 Mio. EUR (31. März 2021: 1.614,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 653,0 Mio. EUR (31. März 2021: 498,7 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 12.290,3 Mio. EUR ergab (31. März 2021: 2.133,3 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.399,8	5.497,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.637,3	7.723,4
Nettoliquidität¹	6.237,5	2.226,3
Frei verfügbare Kreditlinien	653,0	516,9
Eigenkapitalquote (%)	66,2	60,5

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 31. März 2022 betrug die Nettoliquidität des Konzerns 6.237,5 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2021 von 2.226,3 Mio. EUR ist die Nettoliquidität somit um 4.011,2 Mio. EUR gestiegen. Die Verbesserung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cash-flow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 66,2 % im Vergleich zum 31. Dezember 2021 mit 60,5 % um 5,7 %-Punkte gestiegen. Aufgrund des Ergebnisses im Berichtszeitraum erhöhte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 4.589,7 Mio. EUR und betrug zum 31. März 2022 20.751,7 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	15.498,5	15.284,0
davon Anlagevermögen	15.400,3	15.204,5
Kurzfristige Vermögenswerte	15.837,0	11.430,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.637,3	7.723,4
Bilanzsumme	31.335,5	26.714,5
Passiva		
Eigenkapital	20.751,7	16.162,0
Fremdkapital	10.583,8	10.552,5
davon langfristige Schulden	4.441,8	4.594,2
davon kurzfristige Schulden	6.142,1	5.958,3
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.399,8	5.497,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.038,7	4.138,5
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.361,1	1.358,6
Bilanzsumme	31.335,5	26.714,5
Nettoliquidität	6.237,5	2.226,3
Eigenkapitalquote (%)	66,2	60,5

Zum 31. März 2022 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 31.335,5 Mio. EUR und lag um 4.621,0 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2021. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, preisbedingten höheren Forderungen sowie dem höheren Eigenkapital aufgrund des Periodenergebnisses. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2022 bei 1,11 (31. Dezember 2021: 1,13).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens leicht um insgesamt 195,8 Mio. EUR auf 15.400,3 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.204,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 205,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 98,3 Mio. EUR), neu eingegangenen und verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 161,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 321,0 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 285,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 565,5 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 459,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 306,9 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 227,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 137,3 Mio. EUR) enthalten.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 3.913,9 Mio. EUR auf 11.637,3 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2021 (7.723,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 4.589,6 Mio. EUR auf 20.751,7 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 4.171,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.203,4 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 355,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 338,3 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März des laufenden Jahres 66,2% (31. Dezember 2021: 60,5%).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist nahezu unverändert gegenüber dem Konzernabschluss 2021. Innerhalb des Fremdkapitals sanken die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten leicht um insgesamt 97,4 Mio. EUR. Dabei sind die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten aufgrund von neu eingegangenen oder verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 157,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 318,5 Mio. EUR) sowie aufgrund von stichtagsbedingten Wechselkurseffekten von 97,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 217,7 Mio. EUR) angestiegen. Dieser Anstieg wurde durch Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 351,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 455,9 Mio. EUR) überkompensiert.

Zum 31. März 2022 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 6.237,5 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 2.226,3 Mio. EUR).

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

Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

Die Weltwirtschaft entwickelte sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie positiv. Mit den bestehenden Störungen der globalen Lieferketten war das weltweite Transportvolumen rückläufig, die Spotfrachtraten, vor allem für Exporte aus dem asiatischen Raum, lagen jedoch auf einem sehr hohen Niveau im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wenn auch mit leicht sinkender Tendenz. Der Einmarsch Russlands in die Ukraine Ende Februar beeinflusste hingegen die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die geopolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, vor allem für Europa, haben sich seither geändert und die Rohstoff- und Energiepreise haben sich stark erhöht.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 wirkten sich vor allem die gestiegene durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich positiv auf das Ergebnis des Hapag-Lloyd Konzerns aus. Ein schwieriges Marktumfeld, bedingt durch operative Herausforderungen sowie einem starken Anstieg des Bunkerverbrauchspreises minderten das Konzernergebnis. Trotz der guten finanziellen Geschäftsentwicklung im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 beurteilt der Vorstand das Marktumfeld für die nächsten Quartale als herausfordernd und mit hohen Unsicherheiten behaftet.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen bleiben trotz des Kriegs in der Ukraine und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft insgesamt weiterhin positiv, wenn auch das Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandelsvolumens geringer ausfallen dürften als zu Beginn des Jahres erwartet.

Laut der April-Prognose des IWF wird die Weltwirtschaft 2022 um 3,6 % wachsen, nach einem Plus von 6,1 % im Vorjahr. Damit liegt das erwartete Wirtschaftswachstum für 2022 0,8%-Punkte unter der Prognose vom Januar 2022. In den USA dürfte die anhaltende Störung der Lieferketten zu Lieferengpässen und anhaltendem Inflationsdruck führen, weshalb mit einer deutlichen Straffung der Geldpolitik seitens der Federal Reserve gerechnet wird. Für China wird hingegen erwartet, dass die strikten COVID-19-Maßnahmen sowie Probleme im Immobiliensektor das Wachstum abschwächen. In Europa wurden die Wachstumserwartungen insbesondere für die exportlastige Volkswirtschaft Deutschland aufgrund der Störung der Lieferketten und der hohen Energiepreise sehr deutlich mit 1,7%-Punkten auf 2,1% nach unten korrigiert. Der internationale Handel für Güter und Dienstleistungen dürfte 2022 um 5,0 % zulegen (1%-Punkt weniger als noch im Januar 2022 erwartet), nach 10,1 % im Vorjahr.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2023e	2022e	2021	2020	2019
Wachstum Weltwirtschaft	3,6	3,6	6,1	-3,1	2,9
Industrienationen	2,4	3,3	5,2	-4,5	1,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,4	3,8	6,8	-2,0	3,7
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,4	5,0	10,1	-7,9	0,9

Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2022

Branchenspezifischer Ausblick

Das langsamere Wachstum der Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2022 dürfte auch zu einem moderateren Wachstum der Containertransportmengen führen. Zudem wirkt sich die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten weiterhin belastend auf die Mengenentwicklung aus. Eine Erholung der Lieferketten wird allerdings aufgrund des Angriffs Russlands auf die Ukraine sowie der verschärften COVID-19-Restriktionen in China weiter verzögert. Der Branchendienst Seabury geht davon aus, dass sich das Wachstum der globalen Containertransportmenge im laufenden Jahr auf 2,6% abschwächen wird. 2021 war die Menge auch aufgrund einer pandemiebedingt schwachen Vorjahresbasis um 6,6% gewachsen (CTS 2022).

Entwicklung der Containertransportmenge

	2023e	2022e	2021	2020	2019
Wachstumsrate in %	4,0	2,6	6,6	-1,1	1,3

Quellen: CTS (März 2022) für 2019–2021, Seabury (März 2022) für 2022 und Seabury (Dezember 2021) für 2023

Die hohe Transportnachfrage gepaart mit einem Mangel an verfügbaren Schiffen haben in den letzten anderthalb Jahren zu einem spürbaren Anstieg der Schiffsbestellungen geführt. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal signifikant per Ende März 2022 auf rd. 6,3 Mio. TEU, nach rd. 2,9 Mio. TEU zum 31. März 2021. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 25,4% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61%.

Für das laufende Jahr 2022 erwartet Drewry einen Zuwachs der global verfügbaren Containerschiffsflotte um 0,9 Mio. TEU bzw. um 3,5%. Der Kapazitätszuwachs liegt somit leicht über dem Nachfragewachstum von 2,6%, jedoch sollten die derzeitigen Kapazitätsengpässe, längere Warte- und Liegezeiten vor und in den Häfen sowie ein Rückstau bei den Werftaufenthalten dazu führen, dass die Schiffskapazitäten auch im laufenden Geschäftsjahr 2022 ausgelastet sein werden. Der Großteil der platzierten Schiffsbestellungen wird 2023 (rd. 2,5 Mio. TEU) und 2024 (rd. 2,2 Mio. TEU) ausgeliefert (MDS Transmodal, April 2022).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2023e	2022e	2021	2020	2019
Kapazität Jahresanfang	25,6	24,7	23,6	23,0	22,1
Geplante Auslieferungen	2,5	1,0	1,2	1,1	1,1
Erwartete Verschrottungen	0,3	0,0	0,0	0,2	0,2
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1
Nettokapazitätszuwachs	2,0	0,9	1,1	0,7	0,9
Nettokapazitätszuwachs (in %)	7,7	3,5	4,5	3,0	4,0

Quelle: Drewry Container Forecaster Q1 2022. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete eine starke Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2022. Auf Basis des aktuellen Geschäftsverlaufs dürfte auch das zweite Quartal über den bisherigen Erwartungen liegen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat vor diesem Hintergrund am 28. April 2022 die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr angehoben. Für 2022 wird nun ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 14,5–16,5 Mrd. USD (vorher: 12,0–14,0 Mrd. USD) und ein Konzern-EBIT in der Bandbreite von 12,5–14,5 Mrd. USD (vorher: 10,0–12,0 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 13,6–15,5 Mrd. EUR (vorher: 10,7–12,4 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 11,7–13,6 Mrd. EUR (vorher: 8,9–10,7 Mrd. EUR).

Die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2022 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass sich die Transportmenge auf dem Niveau des Vorjahres bewegen (vorher: leicht steigend) und die durchschnittliche Frachtrate gegenüber dem Vorjahr deutlich steigen wird (vorher: moderat steigend). Gleichzeitig wird mit einem weiteren Anstieg der Transportaufwendungen gerechnet. Insbesondere wird von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises ausgegangen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,07 USD/EUR (vorher: 1,13 USD/EUR). Angesichts der andauernden COVID-19-Pandemie sowie des Kriegs in der Ukraine ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende materielle Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Verlauf des Geschäftsjahres 2022.

	Ist 2021	Prognose 2022
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, April 2022)	6,1 %	3,6 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, April 2022)	10,1 %	5,0 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, März 2022; Seabury, März 2022)	6,6 %	2,6 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,9 Mio. TEU	Auf Vorjahresniveau
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	475 USD/t	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	2.003 USD/TEU	Deutlich steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	10,9 Mrd. EUR	13,6–15,5 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	9,3 Mrd. EUR	11,7–13,6 Mrd. EUR

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. Diese und weitere Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 dargestellt. Abweichungen sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht dieses Quartalsfinanzberichts dargestellt. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Risiko- und Chancenbericht

Die bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung sind im Geschäftsbericht 2021 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2022 hat sich wie folgt geändert.

Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Kriegs und der Unsicherheit bezogen auf dessen weitere Entwicklung, unter anderem den Umfang bestehender Sanktionen und Embargos und deren unmittelbare Auswirkung auf Versorgungsketten und Industrieproduktion, lassen sich mögliche Folgewirkungen weder hinsichtlich des Ausmaßes noch in Bezug auf die Dauer abschließend abschätzen.

Aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten deutlichen Anstiegs der Rohstoffpreise sowie der erwarteten Verbrauchsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, nun als wesentlich eingestuft.

Hinsichtlich der branchen- und unternehmensspezifischen Risiken und Chancen bestehen Engpässe in Logistikketten unverändert fort. Zeitweise Verschärfungen regionaler COVID-19-Beschränkungen insbesondere in China verstetigen die Verzögerungen in den Transportketten und beeinflussen die Verfügbarkeit von Schiffs- und Containerkapazitäten weiterhin negativ.

Aufgrund des weiterhin positiven Marktausblicks für die Nachfrage nach Containertransporten im verbleibenden Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate nun 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	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Mittel	Wesentlich
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten	Mittel	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal des Jahres 2022 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 2022

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Umsatzerlöse	7.976,6	4.067,4
Transportaufwendungen	2.950,7	2.270,4
Personalaufwendungen	210,0	164,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	459,5	306,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-100,9	-49,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	4.255,4	1.275,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	11,5	1,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.266,9	1.277,0
Zinserträge und ähnliche Erträge	5,6	3,8
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	53,5	68,1
Übrige Finanzposten	-31,0	1,8
Ergebnis vor Steuern	4.187,9	1.214,5
Ertragsteuern	16,6	11,0
Konzernergebnis	4.171,3	1.203,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.167,1	1.200,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,2	2,6
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	23,71	6,83

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2022**

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Konzernergebnis	4.171,3	1.203,4
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	38,8	29,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	38,8	29,0
Steuereffekt	0,1	0,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	355,2	338,3
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	21,9	18,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	13,6	3,4
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	8,1	15,9
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,2	-0,5
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt) ¹	3,4	-0,2
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	2,4	-0,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	0,9	0,8
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	419,3	386,2
Gesamtergebnis	4.590,6	1.589,6
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.586,2	1.586,5
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	4,4	3,1

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2022****Aktiva**

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.629,0	1.597,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.520,4	1.510,1
Sachanlagen	11.907,6	11.764,8
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	343,4	332,4
Sonstige Forderungen	36,6	35,6
Derivative Finanzinstrumente	27,1	12,5
Ertragsteuerforderungen	6,2	5,4
Aktive latente Ertragsteuern	28,2	26,0
Langfristige Vermögenswerte	15.498,5	15.284,0
Vorräte	424,5	337,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.374,1	2.999,2
Sonstige Forderungen	382,0	353,6
Derivative Finanzinstrumente	0,5	0,3
Ertragsteuerforderungen	18,6	16,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.637,3	7.723,4
Kurzfristige Vermögenswerte	15.837,0	11.430,5
Summe Aktiva	31.335,5	26.714,5

Passiva

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	16.775,0	12.608,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.146,2	727,1
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	20.734,3	16.149,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	17,3	12,9
Eigenkapital	20.751,7	16.162,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	275,2	311,1
Sonstige Rückstellungen	86,9	101,3
Finanzschulden	2.498,3	2.572,1
Leasingverbindlichkeiten	1.540,4	1.566,4
Sonstige Verbindlichkeiten	3,2	3,3
Derivative Finanzinstrumente	22,8	25,9
Passive latente Ertragsteuern	15,0	14,1
Langfristige Schulden	4.441,8	4.594,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,8	9,5
Sonstige Rückstellungen	698,2	598,6
Ertragsteuerschulden	60,3	49,6
Finanzschulden	520,2	502,0
Leasingverbindlichkeiten	840,9	856,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.332,7	2.323,9
Vertragsverbindlichkeiten	1.455,2	1.445,8
Sonstige Verbindlichkeiten	192,2	171,1
Derivative Finanzinstrumente	32,6	1,2
Kurzfristige Schulden	6.142,1	5.958,3
Summe Passiva	31.335,5	26.714,5

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2022**

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Konzernergebnis	4.171,3	1.203,4
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	16,6	11,0
Übrige Finanzposten	31,0	-1,8
Zinsergebnis	48,0	64,3
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	459,5	306,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-11,9	-1,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-11,5	-1,3
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-2,1	-24,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-79,8	-55,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-335,4	-336,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	79,9	57,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	130,4	148,9
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-8,4	-5,2
Zinseinzahlungen	3,3	0,5
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.490,9	1.366,4
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	15,7	2,7
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-384,7	-79,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-369,0	-77,2

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Auszahlungen für Dividenden	-1,0	-6,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	0,2	119,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-112,7	-327,6
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-239,1	-128,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-45,1	-57,1
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-2,3	-11,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-400,0	-411,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.722,0	877,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	192,0	55,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.722,0	877,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	11.637,3	1.614,6

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2022

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2021	175,8	2.637,4	4.159,9
Gesamtergebnis	-	-	1.200,8
davon			
Konzernergebnis	-	-	1.200,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1,3
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,3
Entkonsolidierung	-	-	0,1
Stand 31.3.2021	175,8	2.637,4	5.359,5
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4	12.608,8
Gesamtergebnis	-	-	4.167,1
davon			
Konzernergebnis	-	-	4.167,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1,0
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,0
Stand 31.3.2022	175,8	2.637,4	16.775,0

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
-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
-149,6	-0,1	0,6	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
38,8	21,9	3,4	355,0	-	419,1	4.586,2	4,4	4.590,6
-	-	-	-	-	-	4.167,1	4,2	4.171,3
38,8	21,9	3,4	355,0	-	419,1	419,1	0,2	419,3
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-1,0	-	-1,0
-	-	-	-	-	-	-1,0	-	-1,0
-110,8	21,8	4,0	1.231,7	-0,5	1.146,2	20.734,3	17,3	20.751,7

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 2022 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 3. Mai 2022 zur Veröffentlichung freigegeben.

Auswirkungen Russland-Ukraine-Krieg

Mit dem im Februar 2022 von Russland mit der Ukraine begonnenen Krieg haben sich die geopolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen geändert. Im ersten Quartal des Berichtsjahres haben die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs jedoch nur einen unwesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns.

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 2022 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 2022 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 2021. Die möglichen Auswirkungen von in 2022 verabschiedeten, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen werden derzeit geprüft. Der Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2022 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 zu lesen. Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen. Im ersten Quartal 2022 wurden erstmalig Reverse Repo-Geschäfte durchgeführt. Bei der Entscheidung die in Reverse Repo-Geschäfte angelegten Bankguthaben in Bilanz und Kapitalflussrechnung unter dem Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auszuweisen, wurde Ermessen ausgeübt. Weitere Erläuterungen finden sich im Kapitel „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie sowie der derzeitigen geopolitischen Lage 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 2022 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,11025 USD/EUR (31. Dezember 2021: 1,13180 USD/EUR). Für das erste Quartal 2022 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,12280 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,20550 USD/EUR).

Neue Rechnungslegungsvorschriften

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2022 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2022 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 127 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2021: 128) sowie fünf nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2021: fünf).

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.

Angaben auf Konzernebene

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q1 2022	Q1 2021
Atlantik ¹	489	516
Transpazifik	432	437
Fernost	601	585
Mittlerer Osten	414	389
Intra-Asien	157	171
Lateinamerika	735	769
Afrika ¹	160	107
Gesamt	2.987	2.975

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q1 2022	Q1 2021
Atlantik ¹	2.439	1.308
Transpazifik	3.788	1.936
Fernost	3.265	1.967
Mittlerer Osten	2.047	1.114
Intra-Asien	2.055	1.020
Lateinamerika	2.616	1.360
Afrika ¹	2.530	1.520
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.774	1.509

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q1 2022	Q1 2021
Atlantik ¹	1.062,2	560,1
Transpazifik	1.457,0	701,4
Fernost	1.747,7	955,1
Mittlerer Osten	753,9	359,7
Intra-Asien	287,0	144,6
Lateinamerika	1.713,3	867,9
Afrika ¹	360,3	134,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	595,2	344,2
Gesamt	7.976,6	4.067,4

¹ Im Zuge der Integration von NileDutch im dritten Quartal 2021 wurde das Fahrtgebiet EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika) in das Fahrtgebiet Afrika umbenannt. Die innereuropäischen Transportvolumina werden nun dem Fahrtgebiet Atlantik hinzugerechnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und 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 2022	Q1 2021
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	4.726,4	1.584,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	459,5	306,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.266,9	1.277,0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	4.187,9	1.214,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	11,5	1,3

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 2022	Q1 2021
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	4.167,1	1.200,8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	23,71	6,83

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 2022 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 im Wesentlichen durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 60,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 135,1 Mio. EUR). Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 21,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,5 Mio. EUR) wirkten sich hingegen mindernd auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Schiffe	7.986,0	7.890,5
Container	3.225,9	3.250,4
Übrige Anlagen	259,9	242,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	435,7	381,9
Gesamt	11.907,6	11.764,8

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container, der Abschluss von neuen langfristigen Charter- und Containermietverträgen zu gleichzeitig höheren Charterraten und die Verlängerung von bestehenden Charterverträgen in Summe zu einem Anstieg der Sachanlagen von 368,7 Mio. EUR. Stichtagsbedingte Währungskurseffekte trugen mit einem Betrag von 225,0 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 438,0 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus, sodass sich insgesamt eine Erhöhung der Sachanlagen von 142,8 Mio. EUR ergab.

Vorräte

Die Vorräte beinhalten im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die insbesondere Brennstoffbestände umfassen. Im Vergleich zum 31. Dezember 2021 sind die Brennstoffbestände von 332,6 Mio. EUR auf 419,3 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die erhebliche Erhöhung der Bunkerpreise zurückzuführen ist.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Im ersten Quartal 2022 wurden erstmalig Bankguthaben in Reverse Repo-Geschäfte angelegt. Bei Reverse Repo-Geschäften handelt es sich um einen Kauf von Wertpapieren mit der Vereinbarung, sie auf Termin zuzüglich Zinsen wieder zu verkaufen. Wirtschaftlich handelt es sich um eine durch Wertpapiere besicherte Geldanlage. Die Reverse Repo-Geschäfte weisen zum Stichtag einen Saldo von 567,4 Mio. EUR auf und sind in Bilanz und Kapitalflussrechnung unter dem Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ausgewiesen, da es sich um kurzfristige, hochliquide Geldanlagen mit einer Ursprungslaufzeit von maximal drei Monaten handelt, die jederzeit in festgelegte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur einem unwesentlichen Wertänderungsrisiko unterliegen. Die Anlage in Reverse Repo-Geschäfte dient dazu, kurzfristigen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

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 2022: –110,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2021: –149,6 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 2022 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Diskontierungszinssatzes von 1,1% zum 31. Dezember 2021 auf 1,7% zum 31. März 2022 und verringerte die negative Rücklage um 38,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 29,2 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.231,7 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 876,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal 2022 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 355,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 338,3 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 2021 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.999,2	2.999,2	2.999,2
Sonstige Forderungen	389,2	252,7	252,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	3,2	3,2	3,2
Eingebettete Derivate	3,2	3,2	3,2
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	9,6	9,6	9,6
Devisentermingeschäfte	0,3	0,3	0,3
Zinsswaps	9,3	9,3	9,3
Finanzmittel	7.723,4	7.723,4	7.723,4
Passiva			
Finanzschulden	3.074,1	3.074,1	3.133,3
Leasingverbindlichkeiten	2.423,1	2.423,1	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.323,9	2.323,9	2.323,9
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	27,1	27,1	27,1
Devisentermingeschäfte	16,5	16,5	16,5
Zinsswaps	10,6	10,6	10,6
Sonstige Verbindlichkeiten	172,5	136,7	136,7
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	1,8	1,8	2,1
Vertragsverbindlichkeiten	1.445,8	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. März 2022 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.374,1	3.374,1	3.374,1
Sonstige Forderungen	418,6	280,4	280,4
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	2,7	2,7	2,7
Eingebettete Derivate	2,7	2,7	2,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	24,9	24,9	24,9
Devisentermingeschäfte	0,5	0,5	0,5
Zinsswaps	24,4	24,4	24,4
Finanzmittel	11.637,3	11.637,3	11.637,3
Passiva			
Finanzschulden	3.018,5	3.018,5	3.340,0
Leasingverbindlichkeiten	2.381,3	2.381,3	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.332,7	2.332,7	2.332,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	31,3	31,3	31,3
Devisentermingeschäfte	31,3	31,3	31,3
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	24,1	24,1	24,1
Devisentermingeschäfte	20,3	20,3	20,3
Zinsswaps	3,8	3,8	3,8
Sonstige Verbindlichkeiten	193,6	136,2	136,2
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	1,9	1,9	2,0
Vertragsverbindlichkeiten	1.455,2	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Im ersten Quartal wurde ein Devisentermingeschäft für die auf EUR lautende Dividende abgeschlossen, die drei Tage nach der am 25. Mai 2022 stattfindenden Hauptversammlung an die Aktionäre auszuschütten ist. Da Hedge Accounting für das Geschäft nicht anwendbar ist, ist dieses als FVTPL-Derivat zu klassifizieren und die Marktwertänderung zum 31. März 2022 in Höhe von –31,3 Mio. EUR ergebniswirksam zu erfassen.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1,1 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 6,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 6,5 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 295,9 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 310,5 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 0,3 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0,3 Mio. EUR) ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 2,0 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 2,1 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 in der Regel die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 hat es keinen Transfer zwischen Stufe eins, Stufe zwei und Stufe drei gegeben.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Finanzschulden	3.018,5	3.074,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.851,6	1.902,5
Anleihen	302,7	300,8
Sonstige Finanzschulden	864,2	870,7
Leasingverbindlichkeiten	2.381,3	2.423,1
Gesamt	5.399,8	5.497,2

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	31.3.2022	31.12.2021
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.954,2	5.055,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	402,9	402,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	65,8	67,0
Zinsverbindlichkeiten	13,3	11,2
Transaktionskosten	-36,4	-38,7
Gesamt	5.399,8	5.497,2

Zum 31. März 2022 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 653,0 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 516,9 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN**Rechtsstreitigkeiten**

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 haben sich die folgenden Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten und Steuerrisiken ergeben:

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 8,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 8,0 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 103,3 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 78,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für diesen Anstieg im ersten Quartal 2022 sind neu identifizierte Risiken in Kambodscha, Indien und auf den Philippinen.

Am 24. Februar 2022 wurde Hapag-Lloyd (America) LLC vom U.S. Department of Justice Antitrust Division (DoJ) eine Vorladung zur Erteilung von Auskünften und Zeugenaussagen im Zusammenhang mit einer Untersuchung der Grand Jury im internationalen Containerverkehr zugestellt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. März 2022 insgesamt 2.032,8 Mio. EUR und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 17 Containerschiffen, davon zwölf Großcontainerschiffe, in Höhe von 1.912,0 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.898,6 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb von zwei Containerschiffen auf dem Zweitmarkt, in Höhe von 77,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 30,0 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 9,9 Mio. EUR),
- für Investitionen in Dieselgeneratoren zur Stromversorgung von Kühlcontainern in Höhe von 1,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 5,7 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 5,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 3,4 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,8 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 6,9 Mio. EUR).

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.749,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.120,0 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 2021 nicht ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 3. Mai 2022

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

FINANZKALENDER 2022

25. MAI 2022

Ordentliche Jahreshauptversammlung

11. AUGUST 2022

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2022

10. NOVEMBER 2022

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2022

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation
Silvester Group, Hamburg
www.silvestergroup.com

www.hapag-lloyd.com

