

9M 2022

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
30. September 2022



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2022

		Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt		252	257	252	257	-5
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.783	1.779	1.783	1.779	4
Containerkapazität insgesamt	TTEU	3.042	2.971	3.042	2.971	70
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	3.106	2.234	2.938	1.818	1.120
Transportmenge	TTEU	2.975	2.976	8.987	8.980	7
Umsatzerlöse	Mio. EUR	9.741	6.245	26.711	14.998	11.713
EBITDA	Mio. EUR	5.634	3.305	15.638	6.822	8.815
EBIT	Mio. EUR	5.155	2.905	14.223	5.799	8.425
Konzernergebnis	Mio. EUR	5.120	2.838	13.774	5.562	8.212
Ergebnis je Aktie	EUR	29,11	16,13	78,30	31,60	46,70
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	5.664	2.996	14.974	6.244	8.730
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	57,8	52,9	58,5	45,5	13,1 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	52,9	46,5	53,2	38,7	14,6 ppt
ROIC (Rendite auf das investierte Kapital) ²	%	121,5	89,2	117,7	59,6	58,1 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. September¹						
Bilanzsumme	Mio. EUR	39.286	26.715	39.286	26.715	12.572
Eigenkapital	Mio. EUR	27.238	16.162	27.238	16.162	11.076
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	69,3	60,5	69,3	60,5	8,8 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	12.048	10.552	12.048	10.552	1.496
Finanzkennzahlen zum 30. September¹						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.198	5.497	6.198	5.497	701
Liquide Mittel	Mio. EUR	15.137	7.723	15.137	7.723	7.413

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, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten). 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 10. November 2022 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2022

- Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2022 waren 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.
- Aufgrund einer Abschwächung der Nachfrage zeichnete sich zum Ende des dritten Quartals allerdings eine leichte Entspannung der globalen Lieferkettenprobleme ab.
- Die Transportmenge von Hapag-Lloyd lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 mit 8.987 TTEU auf Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 8.980 TTEU).
- Die durchschnittliche Frachtrate stieg in den ersten neun Monaten 2022 angesichts der knappen Transportkapazität im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 62 % auf 2.938 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.818 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse erhöhten sich in den ersten neun Monaten 2022 um 78 % auf 26,7 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 15,0 Mrd. EUR), was auf deutlich höhere Frachtraten sowie einen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stärkeren US-Dollar zurückzuführen ist.
- Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten 2022 insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für Brennstoffe sowie einem stärkeren US-Dollar um 37 % auf 10,1 Mrd. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 7,4 Mrd. EUR).
- Das EBITDA stieg sehr deutlich auf 15,6 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,8 Mrd. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 58,5% (Vorjahreszeitraum: 45,5%).
- Das EBIT für die ersten neun Monate des Jahres 2022 lag mit 14,2 Mrd. EUR ebenfalls sehr deutlich über dem Vorjahresniveau von 5,8 Mrd. EUR.
- Das Ergebnis je Aktie sprang auf 78,30 EUR, nach 31,60 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 13,4 Mrd. EUR erneut deutlich positiv und signifikant höher als in den ersten neun Monaten 2021 (5,5 Mrd. EUR).
- Trotz der Ausschüttung einer Dividende von 35 EUR je Aktie im Mai 2022 konnte die Nettoliquidität gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 7,5 Mrd. EUR auf 9,7 Mrd. EUR erhöht werden.
- Im dritten Quartal hat Hapag-Lloyd entsprechend seiner strategischen Agenda das Engagement im Terminalbereich durch die Unterzeichnung einer Vereinbarung über den Erwerb einer Minderheitsbeteiligung an der Spinelli Group, einem italienischen Terminalbetreiber und Logistikdienstleister, weiter ausgebaut.
- Am 4. Oktober 2022 hat Hapag-Lloyd zudem einen Anteilskaufvertrag zum Erwerb des Terminalgeschäfts der SM SAAM S.A. sowie der dazugehörigen Logistikdienstleistungen für einen Kaufpreis von rd. 1 Mrd. USD unterzeichnet. Das Terminalgeschäft von SM SAAM umfasst zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika.
- Hapag-Lloyd verzeichnete eine starke Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2022, die sich im Rahmen der im Juli 2022 angepassten Erwartungen bewegte. Auf Basis des aktuellen Geschäftsverlaufs dürfte auch das vierte Quartal den bisherigen Erwartungen entsprechen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG rechnet daher für 2022 weiterhin mit einem Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 18,2–20,1 Mrd. EUR (19,5–21,5 Mrd. USD) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 16,3–18,2 Mrd. EUR (17,5–19,5 Mrd. USD).

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

19 Vermögenslage des Konzerns

21 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

21 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

25 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

26 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

28 Konzernbilanz

30 Konzernkapitalflussrechnung

32 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

34 Verkürzter Konzernanhang

49 Vorläufiger Finanzkalender 2023

50 Impressum

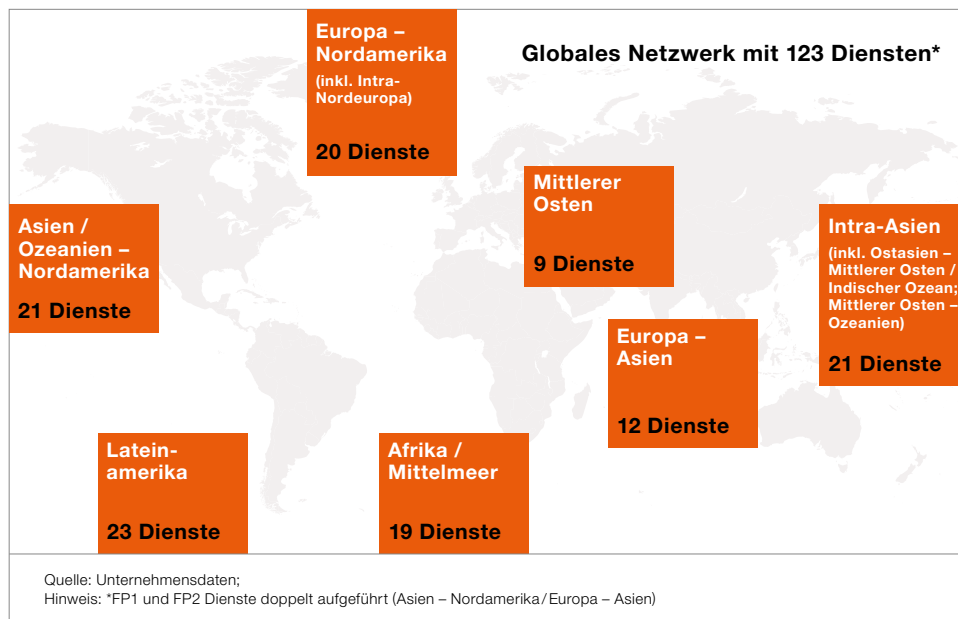
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

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 30. September 2022 aus 252 Containerschiffen (30. September 2021: 257) mit einer Transportkapazität von 1,8 Mio. TEU (30. September 2021: 1,8 Mio. TEU). Der Konzern verfügt über 408 Vertriebsstellen in 137 Ländern (30. September 2021: 418 Vertriebsstellen in 137 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 123 Diensten (30. September 2021: 129 Dienste) weltweit. In den ersten neun Monaten des Jahres 2022 betreute Hapag-Lloyd global rd. 30.900 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 30.100).

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 30. September 2022 deckte die THE Alliance mit 256 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2021: 257 Containerschiffe und 29 Dienste).

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	34	25	54
Ocean Alliance	32	38	12
THE ALLIANCE	24	24	25
Sonstige	10	13	8

Quelle: Alphaliner September 2022

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld. Transaktionen werden überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit und die entsprechende Finanzierung der Investitionen.

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

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch 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 30. September 2022 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG (unverändert zum 30. September 2021) wie folgt dar:

in %	30.9.2022
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 in den ersten neun Monaten des Jahres 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, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen (sonstige Aktiva) 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 neun Monaten 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 117,7 % (Vorjahreszeitraum: 59,6 %). 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	
	9M 2022	9M 2021	9M 2022	9M 2021
Langfristige Vermögenswerte	18.213,2	14.424,8	17.762,3	16.699,1
Vorräte	568,4	306,4	554,3	354,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.065,2	2.723,2	3.964,6	3.152,5
Sonstige Aktiva ¹	498,2	392,0	485,9	453,7
Summe Vermögenswerte	23.345,0	17.846,4	22.767,1	20.660,1
Rückstellungen	1.024,8	933,3	999,5	1.080,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.881,3	2.130,1	2.810,0	2.465,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.944,0	1.491,9	1.895,8	1.727,3
Summe Schulden	5.850,1	4.555,3	5.705,2	5.273,6
Investiertes Kapital	17.494,8	13.291,1	17.061,8	15.386,5
EBIT	14.223,1	5.798,6	15.143,2	6.937,9
Steuern	77,0	39,2	82,0	46,9
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	14.146,1	5.759,4	15.061,2	6.890,9
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			117,7	59,6

¹ Ohne Termingeldanlagen

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis berechnet. Die Tabelle stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Die Währungsumrechnung erfolgt gemäß den im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“ angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und 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 30. September 2022 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 252 Containerschiffen (30. September 2021: 257 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC (ISPS) Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 30. September 2022 1.782,9 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. September 2021 (1.778,8 TTEU) nahezu konstant geblieben. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. September 2022 62% der Flotte im Eigentum (30. September 2021: 59%). Derzeit sind zwei Schiffe mit einer Kapazität von 10,7 TTEU an andere Reedereien weiterverchartert. Im ersten Halbjahr 2022 wurden fünf gebrauchte Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 19.329 TEU erworben. Im Rahmen des Erwerbs des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) wurde ein sich im Eigentum befindendes 6.589 TEU Schiff übernommen.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. September 2022 (kapazitätsgewichtet) 11,1 Jahre (30. September 2021: 10,3 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,6 Jahren (30. September 2021: 10,0 Jahre). Mit 7,1 TTEU (30. September 2021: 6,9 TTEU) lag 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 (30. September 2021: 6,3 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 60% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,4 TTEU (30. September 2021: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. September 2022 über 1,8 Mio. (30. September 2021: 1,8 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 3.041,6 TTEU (30. September 2021: 2.971,1 TTEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasten Container betrug zum 30. September 2022 rd. 43% (30. September 2021: 43%). Im zweiten Quartal 2022 wurden 5.200 TEU Spezialcontainer sowie 11.800 TEU Kühlcontainer bestellt, die im dritten Quartal 2022 ausgeliefert und abgenommen wurden.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. September 2022 123 Dienste (30. September 2021: 129 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2022	31.12.2021	30.9.2021
Anzahl der Schiffe	252	253	257
davon			
Eigene Schiffe ¹	120	113	112
Gecharterte Schiffe	132	140	145
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.783	1.769	1.779
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.042	3.058	2.971
Anzahl Dienste	123	126	129

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten neun Monaten 2022 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 3,15 Mio. Tonnen und lag somit auf Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 3,15 Mio. Tonnen).

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 neun Monaten 2022 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern leicht von 92 % in 9M 2021 auf 88 %. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) in den ersten neun Monaten 2022 blieb mit 2,39 Tonnen konstant gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 2,39 Tonnen). Pro transportiertem TEU blieb der Bunkerverbrauch ebenfalls mit 0,35 Tonnen pro TEU in 9M 2022 auf dem gleichen Niveau wie in den ersten neun Monaten 2021.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. September 2022 zwölf Neubauten der Größe 23.660 TEU und vier Neubauten mit unterschiedlichen Größen von rd. 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt rd. 336 TTEU. Ein erster Neubau mit einer Kapazität von 13.312 TEU wurde im dritten Quartal in Dienst gestellt, eine weitere Schiffsauslieferung dieser Neubaureihe ist für das vierte Quartal 2022 geplant. Die restlichen Schiffsauslieferungen sind in den Jahren 2023 und 2024 geplant.

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 sollen im laufenden Geschäftsjahr übernommen werden, die restlichen drei Charterschiffe sollen laut Plan im Jahr 2023 ausgeliefert werden.

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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 30.900 Kunden durch (9M 2021: rd. 30.100).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 30. September 2022 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 14.509 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (30. September 2021: 13.888). Davon entfielen 12.354 Personen auf den Landbereich (30. September 2021: 11.658) und 1.890 Personen auf den Seebereich (30. September 2021: 1.937). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit deutlich um 696 Personen. Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau der Global Service Center in Indien, der IT und der Übernahme von DAL im zweiten Quartal 2022. Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. September 2022 265 Auszubildende (30. September 2021: 293).

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	30.9.2022	31.12.2021	30.9.2021
Seebereich	1.890	1.868	1.937
Landbereich	12.354	11.997	11.658
Auszubildende	265	241	293
Gesamt	14.509	14.106	13.888

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 deutlich 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 den Inflationsdruck weiter verschärft mit entsprechend negativen Auswirkungen für die Weltwirtschaft.

Die Wirtschaft der Volksrepublik China verzeichnete in den ersten neun Monaten 2022 ein Wachstum von 3,0 % (Vorjahreszeitraum 2021: 9,8 %). Das Wirtschaftswachstum sowie der Außenhandel waren von den lang andauernden Lockdowns wichtiger Wirtschaftszentren negativ beeinträchtigt. Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im dritten Quartal 2022 gegenüber dem Vorquartal um 2,6 % (annualisiert), nachdem in den beiden Vorquartalen die Wirtschaftsleistung noch rückläufig war. Das Wachstum war getrieben vom privaten Konsum, steigenden Staatsausgaben und höheren Exporten. Die Im- sowie die Exporte in den ersten acht Monaten 2022 stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich an, primär wegen der stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise. Der Import von Gütern von Januar bis August 2022 stieg gegenüber dem Vorjahr um 20,1 %, der Export um 21,9 % (U.S. Department of Commerce, Oktober 2022). Die EU verzeichnete im dritten Quartal 2022 ein Wirtschaftswachstum von 2,4 % gegenüber dem Vorjahresquartal bzw. von 0,2 % gegenüber dem zweiten Quartal 2022. Im ersten und zweiten Quartal 2022 war die Wirtschaftsleistung noch mit jeweils 0,7 % gegenüber dem jeweiligen Vorquartal gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stieg im Zeitraum Januar bis August 2022 um 18,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern wuchs noch deutlicher um 49,9 %, wobei dies hauptsächlich auf einen Anstieg der Energieeinfuhren um 154,0 % zurückzuführen ist, was wiederum den stark gestiegenen Energiepreisen geschuldet ist (Eurostat, Oktober 2022).

Wegen des Kriegs in der Ukraine und den daraus resultierenden Unsicherheiten auf den internationalen Energiemärkten waren diese durch eine hohe Volatilität und stark gestiegene Preise gekennzeichnet. Zeitweise lag der Preis für die Sorte Brent bei über 120 USD pro Barrel. Mit der einsetzenden Abkühlung der Konjunktur ging der Ölpreis jedoch im dritten Quartal 2022 zurück. Zum 30. September 2022 lag der Preis für die Sorte Brent bei 87,96 USD pro Barrel, ein Anstieg von 13 % gegenüber 77,78 USD pro Barrel Ende Dezember 2021 (Platts Bunkerwire, Bloomberg).

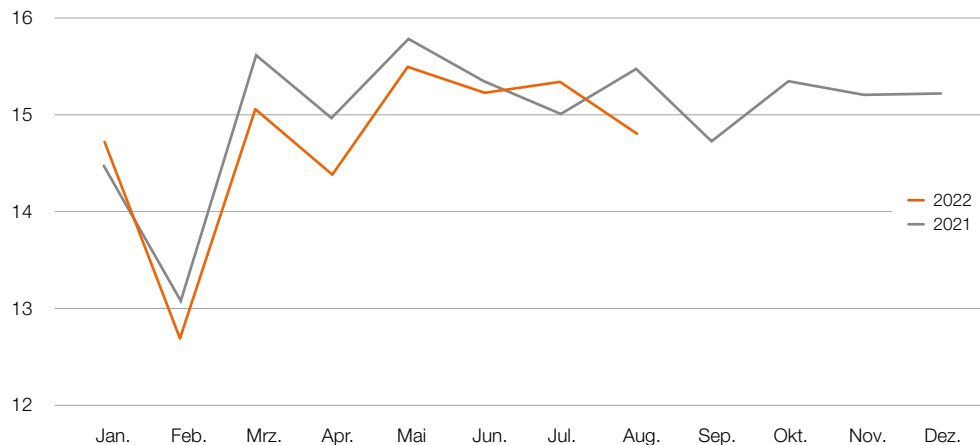
Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie Anfang 2020 ist es zu einem kurzen, aber deutlichen Rückgang des globalen Containertransportvolumens gekommen, dem eine starke Erholung folgte. Infolgedessen kam es in Verbindung mit regionalen COVID-19-Restriktionen spätestens seit dem vierten Quartal 2020 zu einer spürbaren Störung der weltweiten Lieferketten,

die auch in den ersten neun Monaten 2022 anhielt. Zum Ende des dritten Quartals zeichnete sich allerdings eine Entspannung der Situation ab. Die Hafensterben in Europa und den USA konnten teilweise abgebaut werden, verblieben aber dennoch auf einem weiterhin hohen Niveau.

Die weltweite Containertransportmenge lag im Zeitraum Januar bis August 2022 1,6% unter dem Vorjahreszeitraum (CTS, Oktober 2022). Dies ist auf eine starke Vorjahresbasis, die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten sowie eine beginnende Abschwächung der Nachfrage zurückzuführen. Die Transportmengen im Fahrtgebiet Intra-Asien waren gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht steigend (+2,1%) und im Fahrtgebiet Fernost nach Nordamerika stabil (-0,2%). Im Gegensatz dazu ging die Transportmenge im Fahrtgebiet Fernost nach Europa um 4,6% zurück, während die Mengen von Nordamerika bzw. Europa nach Fernost mit -10,7% bzw. -15,5% deutlich rückläufig waren.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, Oktober 2022

Im Zuge der sich abschwächenden Nachfrage ist der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, in den ersten neun Monaten 2022 sukzessive gefallen. Mit 1.923 USD/TEU Ende September 2022 lag dieser deutlich unter dem Wert von Ende September 2021 von 4.644 USD/TEU. Zum Jahresende 2021 notierte der Index noch bei 5.047 USD/TEU, knapp unter dem Allzeithoch.

Der Anteil der aufliegenden, d.h. der beschäftigungslosen Schiffe lag mit 0,3 Mio. TEU oder 1,0% der Weltflotte (Vorjahr: 0,7%) weiterhin auf einem niedrigen Niveau (Alphaliner Weekly, September 2022 und 2021). 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 in den ersten neun Monaten 2022 insgesamt 126 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 731 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 126 Schiffe, Transportkapazität: rd. 838 TTEU). Laut Clarksons wurde im selben Zeitraum lediglich ein sehr kleines Containerschiff mit 136 TEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: rd. 12 TTEU).

In den ersten neun Monaten 2022 wurden Aufträge für den Bau von 293 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 1,8 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die 4,1 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Oktober 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 per Ende September 2022 weiter auf rd. 6,7 Mio. TEU, nach rd. 5,4 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,5% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61%.

Im ersten Halbjahr 2022 verteuerte sich der Bunkerpreis deutlich. Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt notierte zeitweise über 900 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Im dritten Quartal 2022 ging der Bunkerpreis jedoch sukzessive zurück und notierte mit 587 USD/t nahezu auf dem Niveau zum Jahresende 2021 von 550 USD/t.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Ertragslage des Konzerns

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 trug im Wesentlichen eine anhaltend gute Nachfragesituation nach Containertransporten zu einer positiven Branchenentwicklung bei. In einem angespannten Marktumfeld, vor allem bedingt durch die anhaltende Störung der globalen Lieferketten, ergaben sich hingegen operative Herausforderungen, die sich in verlängerten Umlaufzeiten für Schiffe und Container niederschlugen. Darüber hinaus sind die Rohstoff- und Energiekosten, getrieben durch den Russland-Ukraine-Krieg, deutlich gestiegen.

Im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2021 führte insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD/TEU) um 61,6% zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 78,1%, 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 in den ersten neun Monaten 2022 bei 1,06 USD/EUR, nach 1,20 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+67,0%) und höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (+25,6%) belasteten hingegen das operative Ergebnis.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 15.637,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.822,3 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 14.223,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.798,6 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 13.773,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.562,0 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Umsatzerlöse	9.741,2	6.244,7	26.711,3	14.998,1
Transportaufwendungen	3.770,0	2.675,3	10.148,1	7.434,2
Personalaufwendungen	222,5	175,0	649,5	532,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	479,3	399,5	1.414,6	1.023,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-122,7	-95,7	-357,2	-227,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	5.146,7	2.899,3	14.141,9	5.780,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,1	6,5	81,1	18,3
Ergebnis aus Beteiligungen	-3,8	-0,4	0,2	-0,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	5.154,9	2.905,4	14.223,1	5.798,6
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	8,4	-53,6	-76,6	-196,8
Übrige Finanzposten	-4,1	1,3	-295,7	-0,6
Ertragsteuern	39,6	15,5	77,0	39,2
Konzernergebnis	5.119,6	2.837,6	13.773,7	5.562,0
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5.115,7	2.834,9	13.761,7	5.554,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,9	2,7	12,0	7,7
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	29,11	16,13	78,30	31,60
EBITDA	5.634,2	3.304,9	15.637,7	6.822,3
EBITDA-Marge (%)	57,8	52,9	58,5	45,5
EBIT	5.154,9	2.905,4	14.223,1	5.798,6
EBIT-Marge (%)	52,9	46,5	53,2	38,7

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Atlantik	523	536	1.575	1.584
Transpazifik	462	456	1.324	1.355
Fernost	556	558	1.730	1.739
Mittlerer Osten	370	378	1.171	1.162
Intra-Asien	157	130	468	460
Lateinamerika	714	755	2.199	2.290
Afrika	193	164	519	390
Gesamt	2.975	2.976	8.987	8.980

Die Transportmenge lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 mit 8.987 TTEU (Vorjahreszeitraum: 8.980 TTEU) auf Vorjahresniveau (+0,1%).

Der Anstieg der Transportmenge im Fahrtgebiet Afrika ist vor allem auf die dort seit Mitte 2021 erweiterte Marktpräsenz von Hapag-Lloyd zurückzuführen, insbesondere durch die Integration der Containerreederei NileDutch und den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL).

Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Lateinamerika resultierte im Wesentlichen aus der optimierten Repositionierung von Containern in andere Fahrtgebiete. Im Fahrtgebiet 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	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Atlantik	3.260	2.039	2.874	1.646
Transpazifik	4.299	3.122	4.036	2.444
Fernost	3.318	2.844	3.275	2.300
Mittlerer Osten	2.184	1.602	2.193	1.353
Intra-Asien	2.020	1.381	2.005	1.161
Lateinamerika	2.898	1.870	2.739	1.566
Afrika	2.636	2.150	2.579	1.847
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	3.106	2.234	2.938	1.818

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 betrug die durchschnittliche Frachtrate 2.938 USD/TEU und lag damit um 1.120 USD/TEU bzw. 61,6 % über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.818 USD/TEU).

Der kontinuierliche Anstieg der Frachtrate ist im Wesentlichen auf eine anhaltend gute Nachfrage nach Containertransporten bei gleichzeitig knappen Transportkapazitäten in einem überlasteten Marktumfeld zurückzuführen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Atlantik	1.671,5	922,6	4.251,0	2.178,6
Transpazifik	1.949,8	1.200,5	5.016,7	2.767,1
Fernost	1.829,5	1.341,2	5.321,3	3.343,1
Mittlerer Osten	802,8	511,9	2.413,1	1.314,0
Intra-Asien	313,3	152,7	881,2	446,4
Lateinamerika	2.041,0	1.192,5	5.659,2	2.996,5
Afrika	498,8	296,4	1.257,4	602,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	634,6	627,1	1.911,4	1.349,9
Gesamt	9.741,2	6.244,7	26.711,3	14.998,1

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 11.713,2 Mio. EUR auf 26.711,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.998,1 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 78,1% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 61,6 % 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 9,9 Mrd. EUR bzw. 58,5% 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	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Transportaufwendungen	3.770,0	2.675,3	10.148,1	7.434,2
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.814,5	2.669,7	10.195,6	7.420,0
Brennstoffe	904,7	456,6	2.272,1	1.181,9
Handling und Haulage	1.784,9	1.393,7	4.958,5	3.946,3
Container und Repositionierung ¹	441,0	315,7	1.158,3	880,4
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	683,9	503,7	1.806,7	1.411,4
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-44,4	5,5	-47,5	14,2
Personalaufwendungen	222,5	175,0	649,5	532,3
Abschreibungen	479,3	399,5	1.414,6	1.023,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-122,7	-95,7	-357,2	-227,4
Gesamte operative Aufwendungen	4.594,5	3.345,4	12.569,4	9.217,5

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 um 2.713,9 Mio. EUR auf 10.148,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.434,2 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 36,5%, der vor allem auf den im Vergleich zum Vorjahr höheren durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis und die gestiegenen Aufwendungen für das Handling von Containern 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 1,8 Mrd. EUR bzw. 21,5% ergeben.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 755 USD/t um 303 USD/t (+67,0%) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 452 USD/t. Dies führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 1.090,2 Mio. EUR auf 2.272,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.181,9 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres um 1.012,2 Mio. EUR auf 4.958,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.946,3 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die erhöhten Stand- und Lagergelder für Container infolge der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur zurückzuführen. 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 eingearterten Schiffen und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) sowie den erhöhten Aufwendungen für Containerstellplatzmieten auf fremden Seeschiffen.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 um 117,1 Mio. EUR auf 649,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 532,3 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.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 haben sich die Abschreibungen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 391,0 Mio. EUR auf 1.414,6 Mio. EUR erhöht (Vorjahreszeitraum: 1.023,7 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingearterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu gleichzeitig höheren Charraten 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 741,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 489,7 Mio. EUR). Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einem Anstieg der Abschreibungen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –357,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –227,4 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 433,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 274,9 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (177,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 144,7 Mio. EUR), Beratungskosten (54,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 23,5 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (27,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 19,7 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (18,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 8,5 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 76,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 47,5 Mio. EUR).

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Die Erläuterungen zum Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen sind im Abschnitt „Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen“ im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Umsatz	9.741,2	6.244,7	26.711,3	14.998,1
EBIT	5.154,9	2.905,4	14.223,1	5.798,6
EBITDA	5.634,2	3.304,9	15.637,7	6.822,3
EBIT-Marge (%)	52,9	46,5	53,2	38,7
EBITDA-Marge (%)	57,8	52,9	58,5	45,5
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	29,11	16,13	78,30	31,60
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	121,5	89,2	117,7	59,6

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

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf –76,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –196,8 Mio. EUR). Zum einen haben sich die Zinserträge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Wesentlichen aufgrund des deutlich gestiegenen Volumens von Geldmarktgeschäften erhöht. Zum anderen sind die Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insbesondere aufgrund der im Geschäftsjahr 2021 durchgeführten Refinanzierung der Euro-Anleihe zurückgegangen. Außerdem haben sich die sonstigen Finanzerträge aufgrund der erstmals im Berichtsjahr durchgeführten Investitionen in Geldmarktfonds erhöht.

Übrige Finanzposten

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –295,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –0,6 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die Realisierung der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2022 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsverluste aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

Konzernergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 13.773,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 5.562,0 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	5.663,5	2.996,2	14.973,6	6.243,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–921,6	–278,3	–1.591,1	–729,5
Free Cashflow	4.741,9	2.718,0	13.382,6	5.514,4
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–434,3	–371,7	–7.722,3	–1.872,8
Veränderung des Finanzmittelbestands	4.307,6	2.346,2	5.660,3	3.641,6

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 14.973,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.243,9 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 1.591,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 729,5 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 839,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 741,2 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 194,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 21,8 Mio. EUR). Für Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten wurden liquide Mittel in Höhe von 737,3 Mio. EUR verwendet (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Bereits im ersten Halbjahr 2022 wurden für den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG und den Erwerb von Anteilen am Gemeinschaftsunternehmen EUROGATE Container Terminal Wilhelms-haven GmbH & Co. KG insgesamt 115,2 Mio. EUR gezahlt.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 7.722,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.872,8 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 6.151,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 615,2 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 850,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 523,9 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 426,4 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 798,3 Mio. EUR). Weiterhin erfolgten Auszahlungen für Sicherungsgeschäfte von Finanzschulden und Dividendenzahlungen in Höhe von 280,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,6 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Bestand am Anfang der Periode	10.000,4	2.011,1	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen	828,6	118,2	1.752,9	152,7
Zahlungswirksame Veränderungen	4.307,6	2.346,3	5.660,3	3.641,6
Bestand am Ende der Periode	15.136,6	4.475,6	15.136,6	4.475,6

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 ein Zahlungsmittelzufluss von 5.660,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 1.752,9 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2022 ein Finanzmittelbestand von 15.136,6 Mio. EUR (30. September 2021: 4.475,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 743,4 Mio. EUR (30. September 2021: 505,3 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 15.880,0 Mio. EUR ergab (30. September 2021: 4.980,9 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2022	31.12.2021
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.198,0	5.497,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.136,6	7.723,4
Termingeldanlagen (sonstige Forderungen)	804,9	–
Nettoliiquidität¹	9.743,6	2.226,3
Frei verfügbare Kreditlinien	743,4	516,9
Eigenkapitalquote (%)	69,3	60,5

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Termingeldanlagen (sonstige Forderungen) abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 30. September 2022 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 9.743,6 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2021 ist die Nettoliiquidität somit um 7.517,3 Mio. EUR gestiegen. Die Verbesserung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow. Dem gegenüber stand die Dividendenzahlung an die Anteilhaber der HLAG, die im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausgewiesen wird.

Die Eigenkapitalquote ist mit 69,3% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 mit 60,5% um 8,8%-Punkte gestiegen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 11.076,4 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2022 27.238,4 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.9.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	18.213,2	15.284,0
davon Anlagevermögen	18.090,1	15.204,5
Kurzfristige Vermögenswerte	21.073,3	11.430,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.136,6	7.723,4
Bilanzsumme	39.286,5	26.714,5
Passiva		
Eigenkapital	27.238,4	16.162,0
Fremdkapital	12.048,1	10.552,5
davon langfristige Schulden	4.868,8	4.594,2
davon kurzfristige Schulden	7.179,3	5.958,3
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.198,0	5.497,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.595,8	4.138,5
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.602,1	1.358,6
Bilanzsumme	39.286,5	26.714,5
Nettoliquidität	9.743,6	2.226,3
Eigenkapitalquote (%)	69,3	60,5

Zum 30. September 2022 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 39.286,5 Mio. EUR und lag um 12.572,0 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2021. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, dem Anstieg des Anlagevermögens und der kurzfristigen sonstigen Forderungen, preisbedingt höheren Forderungen sowie dem höheren Eigenkapital. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2022 bei 0,98 (31. Dezember 2021: 1,13).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.885,6 Mio. EUR auf 18.090,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.204,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 2.416,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 765,4 Mio. EUR), neu eingegangenen und verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.049,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.034,4 Mio. EUR) sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 818,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 860,8 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.417,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.034,9 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 741,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 489,7 Mio. EUR) enthalten.

Der Anstieg der kurzfristigen sonstigen Forderungen resultiert im Wesentlichen aus Termingeldanlagen in Höhe von nominal 785,0 Mio. USD mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten zum 30. September 2022. Zum Stichtag entspricht dies 804,9 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 7.413,2 Mio. EUR auf 15.136,6 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 11.076,4 Mio. EUR auf 27.238,4 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 13.773,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.562,0 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 3.248,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 552,5 Mio. EUR) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 35,00 EUR (Vorjahr: 3,50 EUR) je dividendenberechtigte Stückaktie, d. h. insgesamt 6.151,6 Mio. EUR (Vorjahr: 615,2 Mio. EUR) aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September des laufenden Jahres 69,3 % (31. Dezember 2021: 60,5 %).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2021 um 1.495,6 Mio. EUR gestiegen. Innerhalb des Fremdkapitals stiegen die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten um insgesamt 700,8 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf neu eingegangene oder verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.042,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.024,6 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte von 835,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 287,9 Mio. EUR) zurückzuführen. Dieser Anstieg wurde durch Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1.146,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.544,3 Mio. EUR) teilweise kompensiert.

Während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ebenfalls zum Anstieg des Fremdkapitals beitrugen, reduzierten sich die langfristigen Pensionsrückstellungen aufgrund des Anstiegs des Abzinsungssatzes um 157,5 Mio. EUR.

Zum 30. September 2022 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in den Posten der sonstigen Forderungen enthaltenen Termingelder mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 9.743,6 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 zum Geschäftsverlauf

Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2022 waren geprägt von einer anhaltenden Störung der weltweiten Lieferketten. Dies bewirkte einerseits einen Anstieg der durchschnittlichen Frachtraten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, der zu einem deutlich positiven Ergebnis des Hapag-Lloyd Konzerns führte. Andererseits belasteten vor allem die gestiegenen Aufwendungen für das Containerhandling das Konzernergebnis. Darüber hinaus hatte der Russland-Ukraine-Krieg einen dämpfenden Einfluss auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen auf den Rohstoff- und Energiesektor führten zu einem erheblichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises und den damit verbundenen Aufwendungen bei Hapag-Lloyd.

Ungeachtet der guten finanziellen Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 beurteilt der Vorstand das Marktumfeld für das verbleibende Geschäftsjahr 2022 bei einer weltweit abschwächenden Nachfrage nach Containertransporten als herausfordernd und mit hohen Unsicherheiten behaftet.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich seit dem Jahresanfang 2022 zunehmend eingetrübt. Wachstumshemmend wirken sich unter anderem die hohe Inflation, der Krieg in der Ukraine, eine Straffung der Geldpolitik durch viele Zentralbanken sowie die anhaltende COVID-19-Pandemie aus.

Der IWF prognostiziert in seinem Oktober-Bericht, dass die Weltwirtschaft 2022 um 3,2% wachsen wird, 1,2%-Punkte weniger als noch im Januar 2022 erwartet. Der internationale Handel für Güter und Dienstleistungen dürfte 2022 um 4,3% zulegen (1,7%-Punkte weniger als noch im Januar 2022 erwartet).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF World Economic Outlook, Oktober 2022

Branchenspezifischer Ausblick

Die Abkühlung der Weltwirtschaft spiegelt sich auch in einem schwächeren Wachstum der globalen Containertransporte wider. Während die Transportmenge in der ersten Jahreshälfte 2022 insbesondere durch die Störung der weltweiten Lieferketten beeinträchtigt war, zeichnete sich in der beginnenden zweiten Jahreshälfte eine zunehmende Abschwächung der Nachfrage ab. Infolgedessen hat der Branchendienst Seabury seine Prognosen nach unten korrigiert. Das Wachstum der globalen Containertransportmenge in den Geschäftsjahren 2022 und 2023 wird nunmehr mit 1,1% und 3,2% prognostiziert (Dezember 2021 Prognose: 3,0% und 4,0%). 2021 war die Menge, unter anderem auch aufgrund einer pandemiebedingt schwachen Vorjahresbasis, um 7,1% gewachsen (CTS Oktober 2022).

Entwicklung der Containertransportmenge

	2023e	2022e	2021	2020	2019
Wachstumsrate in %	3,2	1,1	7,1	-1,3	2,0

Quellen: CTS (Oktober 2022) für 2019–2021, Seabury (August 2022) für 2022 und 2023

Die hohe Transportnachfrage gepaart mit einem Mangel an verfügbaren Schiffen haben seit dem vierten Quartal 2020 zu einem spürbaren Anstieg der Schiffsbestellungen geführt. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal per Ende September 2022 weiter auf rd. 6,7 Mio. TEU, nach rd. 5,4 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,5% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61%.

Für das laufende Geschäftsjahr 2022 erwartet Drewry einen Zuwachs der global verfügbaren Containerschiffsflotte um 0,8 Mio. TEU bzw. um 3,3%. Für 2023 sind Auslieferungen von 2,6 Mio. TEU geplant. Drewry geht jedoch davon aus, dass aufgrund der sich verschlechternden Marktbedingungen die Kunden versuchen werden, einen großen Teil der Auslieferungen zu verschieben. In Verbindung mit einem deutlichen Anstieg der Verschrottungen erwartet Drewry für 2023 lediglich einen Kapazitätswachstum von 1,0 Mio. TEU bzw. 3,8% und damit auf dem Niveau der Vorjahre.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2023e	2022e	2021	2020	2019
Kapazität Jahresanfang	25,5	24,7	23,6	23,0	22,1
Geplante Auslieferungen	2,6	1,0	1,2	1,1	1,1
Erwartete Verschrottungen	0,6	0,0	0,0	0,2	0,2
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	1,0	0,1	0,1	0,3	0,1
Nettokapazitätswachstum	1,0	0,8	1,1	0,7	0,9
Nettokapazitätswachstum (in %)	3,8	3,3	4,5	3,0	4,0

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 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 in den ersten neun Monaten 2022, die sich im Rahmen der im Juli 2022 angepassten Erwartungen bewegte. Auf Basis des aktuellen Geschäftsverlaufs dürfte auch das vierte Quartal den bisherigen Erwartungen entsprechen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG rechnet daher für 2022 weiterhin mit einem Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 19,5–21,5 Mrd. USD und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 17,5–19,5 Mrd. USD. In Euro entspricht dies einem Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 18,2–20,1 Mrd. EUR und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 16,3–18,2 Mrd. EUR.

Die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2022 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass sich die Transportmenge auf Vorjahresniveau bewegen wird (vorher: leicht steigend), während die durchschnittliche Frachtrate gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich steigen dürfte. 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. Angesichts des Kriegs in der Ukraine, der weiterhin bestehenden Störungen der globalen Lieferketten sowie der Effekte der COVID-19-Pandemie 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	Ursprüngliche Prognose 2022 (vom 10. März 2022)	Angepasste Prognose 2022
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Oktober 2022)	6,0 %	4,4 %	3,2 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Oktober 2022)	10,1 %	6,0 %	4,3 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, Oktober 2022; Seabury, August 2022)	7,1 %	3,0 %	1,1 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend	Auf Vorjahresniveau ¹
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	475 USD/t	Deutlich steigend	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	2.003 USD/TEU	Moderat steigend	Deutlich steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	10,9 Mrd. EUR	10,7 – 12,4 Mrd. EUR	18,2 – 20,1 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	9,4 Mrd. EUR	8,9 – 10,7 Mrd. EUR	16,3 – 18,2 Mrd. EUR

¹ Bei der Anpassung der Prognose am 28. Juli wurde noch mit einer „leicht steigenden“ Transportmenge gerechnet.

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 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.

Unter Berücksichtigung der bereits kontrahierten Transportmengen und verfügbaren Transportkapazitäten für das verbleibende Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der Transportmengen nun als tragbar eingestuft.

Die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate werden vor dem Hintergrund der beginnenden Abschwächung der Nachfrage nun als wesentlich eingestuft. Die Einstufung der Eintrittswahrscheinlichkeit aus dem zweiten Quartal 2022 als mittel bleibt hingegen unverändert, aufgrund des bereits fortgeschrittenen Geschäftsjahres und teilweise bereits abgeschlossenen Ratenvereinbarungen für das vierte Quartal.

Unverändert fortbesteht die Einschätzung aus dem zweiten Quartal 2022, dass aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten Rohstoffpreisniveaus sowie der erwarteten Verbrauchsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als niedrig eingestuft werden.

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	Tragbar
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Niedrig	Tragbar
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten	Mittel	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten neun Monate 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 30. September 2022

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Umsatzerlöse	9.741,2	6.244,7	26.711,3	14.998,1
Transportaufwendungen	3.770,0	2.675,3	10.148,1	7.434,2
Personalaufwendungen	222,5	175,0	649,5	532,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	479,3	399,5	1.414,6	1.023,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-122,7	-95,7	-357,2	-227,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	5.146,7	2.899,3	14.141,9	5.780,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,1	6,5	81,1	18,3
Ergebnis aus Beteiligungen	-3,8	-0,4	0,2	-0,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	5.154,9	2.905,4	14.223,1	5.798,6
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	70,1	2,5	93,1	8,4
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	61,7	56,2	169,7	205,2
Übrige Finanzposten	-4,1	1,3	-295,7	-0,6
Ergebnis vor Steuern	5.159,2	2.853,1	13.850,8	5.601,3
Ertragsteuern	39,6	15,5	77,0	39,2
Konzernergebnis	5.119,6	2.837,6	13.773,7	5.562,0
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5.115,7	2.834,9	13.761,7	5.554,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,9	2,7	12,0	7,7
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	29,11	16,13	78,30	31,60

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2022

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Konzernergebnis	5.119,6	2.837,6	13.773,7	5.562,0
Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	33,3	7,4	169,3	36,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	33,1	9,1	168,9	38,1
Steuereffekt	0,2	-1,7	0,5	-1,5
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	1.533,8	316,9	3.248,1	552,5
Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	13,5	3,1	44,2	22,2
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-9,6	-9,2	-11,7	-3,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	20,9	12,5	52,2	26,5
Währungsumrechnungsdifferenzen	2,2	-0,2	3,7	-0,6
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-1,3	0,1	3,1	-0,9
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,4	-0,7	-	-3,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,0	0,8	2,7	2,4
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	-	0,4	-0,1
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.579,3	327,5	3.464,7	610,4
Gesamtergebnis	6.698,9	3.165,0	17.238,4	6.172,5
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	6.693,8	3.162,2	17.224,1	6.164,2
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	5,1	2,9	14,3	8,3

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2022****Aktiva**

Mio. EUR	30.9.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.873,7	1.597,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.709,3	1.510,1
Sachanlagen	14.177,9	11.764,8
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	329,3	332,4
Sonstige Forderungen	44,1	35,6
Derivative Finanzinstrumente	43,1	12,5
Ertragsteuerforderungen	6,7	5,4
Aktive latente Ertragsteuern	29,2	26,0
Langfristige Vermögenswerte	18.213,2	15.284,0
Vorräte	568,4	337,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.065,2	2.999,2
Sonstige Forderungen	1.279,4	353,6
Derivative Finanzinstrumente	2,8	0,3
Ertragsteuerforderungen	20,9	16,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.136,6	7.723,4
Kurzfristige Vermögenswerte	21.073,3	11.430,5
Summe Aktiva	39.286,5	26.714,5

Passiva

Mio. EUR	30.9.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	20.215,1	12.608,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	4.189,5	727,1
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	27.217,8	16.149,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	20,7	12,9
Eigenkapital	27.238,4	16.162,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	153,6	311,1
Sonstige Rückstellungen	99,3	101,3
Finanzschulden	2.580,5	2.572,1
Leasingverbindlichkeiten	2.015,3	1.566,4
Sonstige Verbindlichkeiten	2,3	3,3
Derivative Finanzinstrumente	–	25,9
Passive latente Ertragsteuern	17,7	14,1
Langfristige Schulden	4.868,8	4.594,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10,9	9,5
Sonstige Rückstellungen	761,1	598,6
Ertragsteuerschulden	84,6	49,6
Finanzschulden	567,8	502,0
Leasingverbindlichkeiten	1.034,3	856,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.881,3	2.323,9
Vertragsverbindlichkeiten	1.503,6	1.445,8
Sonstige Verbindlichkeiten	268,0	171,1
Derivative Finanzinstrumente	67,7	1,2
Kurzfristige Schulden	7.179,3	5.958,3
Summe Passiva	39.286,5	26.714,5

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2022**

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Konzernergebnis	5.119,6	2.837,6	13.773,7	5.562,0
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	39,6	15,5	77,0	39,2
Übrige Finanzposten	4,1	-1,3	295,7	0,6
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-8,4	53,6	76,6	196,8
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	479,3	399,5	1.414,6	1.023,7
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-19,4	-4,4	-49,5	-7,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-12,0	-6,5	-81,2	-18,4
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-18,3	-5,3	-57,0	-26,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	37,3	-15,4	-160,5	-115,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	100,9	-566,4	-552,8	-1.203,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	79,7	45,7	60,4	87,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-191,3	238,3	124,0	707,9
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-1,6	4,3	-18,3	-4,7
Zinseinzahlungen	54,1	1,1	70,9	2,4
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	5.663,5	2.996,2	14.973,6	6.243,9
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	28,6	6,1	73,9	11,9
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	-	-	-	1,3
Einzahlungen aus Dividenden	35,1	24,7	35,1	24,9
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	27,2	-	33,6
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-248,0	-266,6	-839,6	-741,2
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-	-	-8,0	-0,9
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	-	0,1	-	10,5
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-69,7	-166,0	-69,7
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) für den Erwerb von Anteilen aus Gemeinschaftsunternehmen	-	-	50,8	-
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-737,3	-	-737,3	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-921,6	-278,3	-1.591,1	-729,5

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Auszahlungen für Dividenden ¹	-1,7	-3,4	-6.162,0	-631,4
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	15,6	27,7	15,6	497,7
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-102,5	-153,0	-358,3	-1.073,2
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-280,0	-188,9	-787,8	-471,1
Auszahlungen für Mietereinbauten	-	-	-	-0,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-53,8	-49,2	-149,6	-174,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-11,8	-4,4	-280,1	-19,6
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-434,3	-371,7	-7.722,3	-1.872,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.307,6	2.346,2	5.660,3	3.641,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	10.000,4	2.011,1	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	828,6	118,2	1.752,9	152,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.307,6	2.346,2	5.660,3	3.641,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	15.136,6	4.475,6	15.136,6	4.475,6

¹ davon im zweiten Quartal 2022 an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG 6.151,6 Mio. EUR (Vorjahr: 615,2 Mio. EUR)

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 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	-	-	5.554,3
davon			
Konzernergebnis	-	-	5.554,3
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-618,6
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-615,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-3,1
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-
Abgang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-0,4
Umgliederung aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-	-5,2
Entkonsolidierung	-	-	0,2
Stand 30.9.2021	175,8	2.637,4	9.090,5
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4	12.608,8
Gesamtergebnis	-	-	13.761,7
davon			
Konzernergebnis	-	-	13.761,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-6.155,4
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-6.151,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-3,8
Stand 30.9.2022	175,8	2.637,4	20.215,1

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
36,6	22,2	-0,9	552,0	-	610,0	6.164,3	8,3	6.172,6
-	-	-	-	-	-	5.554,3	7,7	5.562,0
36,6	22,2	-0,9	552,0	-	610,0	610,0	0,6	610,6
-	-17,6	2,1	-	-	-15,5	-15,5	-	-15,5
-	-	-	-	-	-	-618,6	-13,2	-631,8
-	-	-	-	-	-	-615,2	-	-615,2
-	-	-	-	-	-	-3,1	-13,2	-16,2
-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
-	-	-	-	-	-	-0,4	-0,1	-0,5
5,2	-	-	-	-	5,2	-	-	-
-	-	-	-0,2	-	-0,2	-	-	-
-166,8	-7,8	-0,7	509,4	-0,5	333,7	12.237,3	10,6	12.247,9
-149,6	-0,1	0,6	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
169,3	44,2	3,1	3.245,8	-	3.462,4	17.224,1	14,3	17.238,4
-	-	-	-	-	-	13.761,7	12,0	13.773,7
169,3	44,2	3,1	3.245,8	-	3.462,4	3.462,4	2,3	3.464,7
-	-	-	-	-	-	-6.155,4	-6,5	-6.162,0
-	-	-	-	-	-	-6.151,6	-	-6.151,6
-	-	-	-	-	-	-3,8	-6,5	-10,4
19,7	44,0	3,7	4.122,5	-0,5	4.189,5	27.217,8	20,7	27.238,4

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 30. September 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 2. November 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. In den ersten neun Monaten des Berichtsjahres hatten die direkten Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs jedoch nur einen unwesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns, mit Ausnahme des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises.

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 30. September 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. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2022 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. 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. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 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.

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 30. September 2022 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 0,97525 USD/EUR (31. Dezember 2021: 1,13180 USD/EUR). Für die ersten neun Monate 2022 ergibt sich ein USD / EUR-Durchschnittskurs von 1,06470 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,1965 USD/EUR).

Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Schätzungen und Ermessensentscheidungen können Auswirkungen auf die Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualverbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

Die vorläufige Würdigung der Auswirkung neuer Umweltregularien auf die Wirtschaftlichkeit und Effizienz einzelner hiervon besonders betroffener älterer Schiffe führte im dritten Quartal 2021 zu einer individuellen Neubestimmung und damit Verkürzung ihrer geschätzten Restnutzungsdauern um ein bis fünf Jahre. Inzwischen sind die Durchführungsbestimmungen genauer bekannt, nach denen ein längerer Einsatz dieser Schiffe ermöglicht wird. Aufgrund enger Marktkapazitäten für Schiffsraum sollen daher diese Schiffe erst später als im Vorjahr vorgesehen außer Dienst gestellt werden. Durch die individuelle Verlängerung der Nutzungsdauer um ein bis drei Jahre wird die Ergebnisentlastung des EBIT sowohl im letzten Halbjahr als auch für das Gesamtjahr 2022 77,0 Mio. EUR betragen. Für das dritte Quartal 2022 ergibt sich ein Effekt in Höhe von 38,5 Mio. EUR. Der Effekt wird sich in den drei folgenden vollen Geschäftsjahren ab 2023 wieder umkehren. Die generelle Nutzungsdauer von Schiffen bleibt jedoch unverändert bei 25 Jahren.

In den ersten neun Monaten 2022 wurde erstmalig in Geldmarktfonds investiert und es wurden erstmalig Reverse Repo-Geschäfte durchgeführt. Bei der Entscheidung die in Geldmarktfonds und Reverse Repo-Geschäfte angelegten Bankguthaben in Bilanz und Kapitalflussrechnung unter dem Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auszuweisen, wurde Ermessen ausgeübt. Weitere Erläuterungen finden sich im Abschnitt „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.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2022 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 130 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2021: 128) sowie sieben nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2021: fünf).

Im Rahmen des Erwerbs des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 vier Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Durch die Beteiligung am Jade-WeserPort Wilhelmshaven gehen ein vollkonsolidiertes sowie zwei At-Equity konsolidierte Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Eine unwesentliche Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr liquidiert und zwei weitere wurden jeweils mit anderen Konzerngesellschaften verschmolzen.

Unternehmenserwerb

Am 1. Juni 2022 erwarb Hapag-Lloyd das Containerliniengeschäft der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL). Als Containerlinienreederei verkehrte DAL mit vier Liniendiensten zwischen Europa, Südafrika und dem Indischen Ozean. Durch den Erwerb und die Übernahme der zum Containerliniengeschäft gehörenden operativen Vermögenswerte und Mitarbeiter sowie der Übernahme aller Anteile und Stimmrechtsinteressen an den Agenturgesellschaften wurde das gesamte Containerliniengeschäft der DAL erworben. Afrika ist ein Schlüsselmarkt für das strategische Wachstum von Hapag-Lloyd. Durch die Integration des Containerliniengeschäfts der DAL baut Hapag-Lloyd seine Marktposition im Afrika-Geschäft weiter aus: Insbesondere für das Serviceangebot von und nach Südafrika ist der Erwerb eine wertvolle Ergänzung, die es Hapag-Lloyd ermöglicht, seinen Kunden ein besseres Netzwerk und eine zusätzliche Hafendeckung in dieser Region anzubieten.

Als Gegenleistung für den Unternehmenserwerb wurden Zahlungsmittel von 176,1 Mio. EUR übertragen.

Es sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 1,6 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen.

Nachstehend werden die erfassten beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt zusammengefasst:

Mio. EUR	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	21,7
Sachanlagen	141,2
Langfristige Vermögenswerte	162,9
Vorräte	1,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13,7
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	1,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6,3
Kurzfristige Vermögenswerte	23,2
Summe Aktiva	186,1
Leasingverbindlichkeiten	3,2
Langfristige Schulden	3,2
Sonstige Rückstellungen	7,3
Finanzschulden	0,1
Leasingverbindlichkeiten	3,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14,3
Sonstige Verbindlichkeiten	0,6
Kurzfristige Schulden	25,6
Summe Schulden	28,8
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	157,3
Übertragene Gegenleistung	176,1
Geschäfts- oder Firmenwert	18,8

Der Geschäfts- oder Firmenwert (18,8 Mio. EUR) verkörpert insbesondere nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte – wie beispielsweise Expertise von Mitarbeitern – und Synergien aus Ladungsoptimierung.

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 15,2 Mio. EUR erfasst, der den Bruttobeträgen der vertraglichen Forderungen entspricht.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf DAL Umsatzerlöse von 49,4 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 11,9 Mio. EUR. Die Ermittlung dieser Beträge erfolgte bis zur schrittweisen Integration des Geschäfts in die Hapag-Lloyd AG unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2022 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 26.789,9 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 14.238,9 Mio. EUR gelegen. Bei der Ermittlung dieser Beträge wurde angenommen, dass die zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2022 gültig gewesen wären. Die Pro-Forma-Betrachtung basiert auf den verfügbaren Informationen sowie auf Annahmen. Aufgrund dieser Annahmen entsprechen die dargestellten Pro-Forma-Beträge nicht zwingend dem Konzernumsatz und -ergebnis, welches der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der DAL tatsächlich am 1. Januar 2022 vollzogen worden wäre.

Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Am 29. April 2022 erwarb Hapag-Lloyd 30 % der Anteile an der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG (CTW) sowie 50 % der Anteile an der Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH (RTW) und beteiligte sich so am JadeWeserPort Wilhelmshaven. Die Anteile werden als Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Die Gesellschaftsverträge regeln, dass wesentliche Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik nur gemeinschaftlich durch Zustimmung aller Gesellschafter getroffen werden können. Daher wurde – unter Ausübung von Ermessen – gemeinschaftliche Führung festgestellt.

Die Anschaffungskosten entfallen im Wesentlichen auf der Hapag-Lloyd AG zufließende Zahlungen. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zum beizulegenden Nettozeitwert der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden. Aufgrund der noch nicht abschließend bewerteten Vermögenswerte und Schulden ist der erstmalige Ansatz der Anteile vorläufig.

Der vorläufig ermittelte Unterschiedsbetrag (49,5 Mio. EUR) zwischen dem erstmaligen Ansatz der Anteile und den geringeren Anschaffungskosten wurde als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Ergebnis aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen erfasst. Erwerberspezifische operative und kommerzielle Vorteile begründen den Unterschiedsbetrag.

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 Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das 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	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Atlantik	523	536	1.575	1.584
Transpazifik	462	456	1.324	1.355
Fernost	556	558	1.730	1.739
Mittlerer Osten	370	378	1.171	1.162
Intra-Asien	157	130	468	460
Lateinamerika	714	755	2.199	2.290
Afrika	193	164	519	390
Gesamt	2.975	2.976	8.987	8.980

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Atlantik	3.260	2.039	2.874	1.646
Transpazifik	4.299	3.122	4.036	2.444
Fernost	3.318	2.844	3.275	2.300
Mittlerer Osten	2.184	1.602	2.193	1.353
Intra-Asien	2.020	1.381	2.005	1.161
Lateinamerika	2.898	1.870	2.739	1.566
Afrika	2.636	2.150	2.579	1.847
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	3.106	2.234	2.938	1.818

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Atlantik	1.671,5	922,6	4.251,0	2.178,6
Transpazifik	1.949,8	1.200,5	5.016,7	2.767,1
Fernost	1.829,5	1.341,2	5.321,3	3.343,1
Mittlerer Osten	802,8	511,9	2.413,1	1.314,0
Intra-Asien	313,3	152,7	881,2	446,4
Lateinamerika	2.041,0	1.192,5	5.659,2	2.996,5
Afrika	498,8	296,4	1.257,4	602,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	634,6	627,1	1.911,4	1.349,9
Gesamt	9.741,2	6.244,7	26.711,3	14.998,1

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	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	5.634,2	3.304,9	15.637,7	6.822,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	479,3	399,5	1.414,6	1.023,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	5.154,9	2.905,4	14.223,1	5.798,6
Ergebnis vor Steuern (EBT)	5.159,2	2.853,1	13.850,8	5.601,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,1	6,5	81,1	18,3

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

	Q3 2022	Q3 2021	9M 2022	9M 2021
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	5.115,7	2.834,9	13.761,7	5.554,3
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	29,11	16,13	78,30	31,60

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.

In den ersten neun Monaten 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 496,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 175,9 Mio. EUR). Des Weiteren sind dem Konzern im ersten Halbjahr im Rahmen des Erwerbs des Containerliniengeschäfts der DAL ein Goodwill in Höhe von 18,8 Mio. EUR und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 21,7 Mio. EUR zugegangen. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 68,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 62,2 Mio. EUR) wirkten sich hingegen mindernd auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2022	31.12.2021
Schiffe	9.611,6	7.890,5
Container	3.704,4	3.250,4
Übrige Anlagen	284,8	242,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	577,0	381,9
Gesamt	14.177,9	11.764,8

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 führten Investitionen in Schiffe, Schiffs-ausrüstungen und Container, der Abschluss von neuen Charter- und Containermietverträgen zu gleichzeitig höheren Charterraten und die Verlängerung von bestehenden Charterverträgen in Summe zu einem Anstieg der Sachanlagen von 1.892,8 Mio. EUR. Der Erwerb des Containerliniengeschäfts der DAL erhöhte die Sachanlagen in Höhe von 141,2 Mio. EUR. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um ein Schiff und Container. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 1.920,4 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.348,3 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen von 2.413,0 Mio. EUR.

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 562,4 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die zwischenzeitliche Erhöhung der Bunkerpreise zurückzuführen ist.

Sonstige Forderungen

Die sonstigen Forderungen beinhalten im Wesentlichen Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in Höhe von nominal 785,0 Mio. USD zum 30. September 2022. Zum Stichtag entspricht dies 804,9 Mio. EUR.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 wurden erstmalig Bankguthaben in Geldmarktfonds angelegt und Reverse Repo-Geschäfte durchgeführt. 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 Geldmarktfonds und Reverse Repo-Geschäfte weisen zum Stichtag einen Saldo von 3.173,2 Mio. EUR und 2.307,1 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 Anlagen in Geldmarktfonds und Reverse Repo-Geschäfte dienen 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 (30. September 2022: 19,7 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 in den ersten neun Monaten 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 3,7% zum 30. September 2022 und verringerte die negative Rücklage um 169,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 36,6 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 4.122,5 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 876,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten neun Monaten 2022 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 3.248,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 552,4 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

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 30. September 2022 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.065,2	4.065,2	4.065,2
Sonstige Forderungen	1.323,5	1.137,7	1.137,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,6	0,6	0,6
Eingebettete Derivate	0,6	0,6	0,6
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	45,3	45,3	45,3
Zinsswaps	45,3	45,3	45,3
Finanzmittel	15.136,6	15.136,6	15.136,6
Passiva			
Finanzschulden	3.148,4	3.148,4	3.031,8
Leasingverbindlichkeiten	3.049,6	3.049,6	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.881,3	2.881,3	2.881,3
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	67,7	67,7	67,7
Devisentermingeschäfte	67,7	67,7	67,7
Sonstige Verbindlichkeiten	268,2	194,9	194,9
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	2,1	2,1	2,0

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.

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 16,5 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 6,5 Mio. EUR) bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts.

In den Finanzmitteln sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Geldmarktfonds in Höhe von 3.173,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0,0 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

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 256,0 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 310,5 Mio. EUR) auf.

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 stellen in der Regel die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2022 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.9.2022	31.12.2021
Finanzschulden	3.148,4	3.074,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.899,5	1.902,5
Anleihen	302,7	300,8
Sonstige Finanzschulden	946,2	870,7
Leasingverbindlichkeiten	3.049,6	2.423,1
Gesamt	6.198,0	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	30.9.2022	31.12.2021
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.722,2	5.055,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	399,7	402,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	96,4	67,0
Zinsverbindlichkeiten	14,2	11,2
Transaktionskosten	-34,5	-38,7
Gesamt	6.198,0	5.497,2

Zum 30. September 2022 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 743,4 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 9,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 8,0 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 119,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 78,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken, aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen sowie Währungs-umrechnungseffekte für die Regionen Südeuropa, Mittlerer Osten und Asien.

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. Im Zuge dieser Untersuchung stellte das DoJ am 14. Juli 2022 eine zweite Vorladung an Hapag-Lloyd (America) LLC zu. Hapag-Lloyd hat die im Rahmen der ersten Vorladung angeforderten Daten am 15. März 2022 an das DoJ übermittelt und arbeitet an der Beantwortung der mittels der zweiten Vorladung angeforderten Informationen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 30. September 2022 insgesamt 2.091,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.924,5 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 16 Containerschiffen, davon zwölf Großcontainerschiffe, in Höhe von 2.014,7 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.898,6 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben sowie die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen in Höhe von 33,7 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0,0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 28,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 9,9 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 5,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 3,4 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 9,5 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 1.569,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.120,0 Mio. EUR).

Vereinbarungen über Anteilserwerbe

Am 14. September 2022 hat die Hapag-Lloyd AG eine Vereinbarung über den Erwerb von insgesamt 49 % der Anteile am italienischen Logistikunternehmen Spinelli S.r.l. (Spinelli) unterschrieben. Die Mehrheitsbeteiligung an Spinelli wird auch nach Vollzug des Erwerbs weiter von der Familie Spinelli gehalten werden.

Am 4. Oktober 2022 haben die Hapag-Lloyd AG und die SM SAAM S.A. einen Anteilskaufvertrag über 100 % der Anteile an den chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. unterzeichnet. Die Transaktion umfasst das gesamte Terminalgeschäft von SM SAAM S.A. ebenso wie damit verbundene Logistikdienstleistungen. Die Vertragsparteien haben sich auf einen Preis von rd. 1 Mrd. USD geeinigt, der auch das mit dem Logistikgeschäft verbundene Immobilienvermögen beinhaltet. Bei den Vertragsparteien handelt es sich um nahe-stehende Unternehmen. Die Verkäufer gehören zur Gruppe der chilenischen Quiñenco S.A., die über die CSAV S.A. mittelbar mit 30 % an Hapag-Lloyd beteiligt ist.

Der Abschluss der Transaktionen steht jeweils unter Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Kartellbehörden und wird für Spinelli noch im vierten Quartal dieses Jahres erwartet.

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.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder geändert. Im neuen Modell wird der gewährte jährliche Zuteilungsbetrag zu 40 % in eine Bindungskomponente, zu 40 % in eine Performancekomponente und zu 20 % in eine ESG-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt unverändert drei Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die jeweiligen Komponenten nach drei Jahren ergibt sich aus der Multiplikation des anteiligen Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die Bindungskomponente berechnet sich grundsätzlich anhand des Drei-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2022: 2022 bis 2024) im Vergleich zum Konzern-EBITDA in der Referenzperiode (für die Tranche 2022: 2019 bis 2021). Bei der Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Performancekomponente wird der wie oben ermittelte Zielerreichungsgrad zusätzlich unter Berücksichtigung des Drei-Jahres-Durchschnitts des ROIC im Erdienungszeitraum anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Die Zielerreichung bei der ESG-Komponente wird anhand eines zentralen ESG-Leistungskriteriums ermittelt. Das Kriterium ist der durchschnittliche Wirkungsgrad (Average Efficiency Ratio – AER), mit dem die Kohlenstoffintensität der konzern-eigenen Flotte gemessen wird. Dafür bestimmt der Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr basierend auf dem Nachhaltigkeitsanleihen-Programm der HLAG (Sustainability Linked Bond Framework) einen Wert, der einer Zielerreichung von 100 % entspricht und legt eine konkrete Zielerreichungskurve fest. Die Auszahlungsbeträge der drei Komponenten sind dabei jeweils auf 150 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 2. November 2022

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2023

JANUAR 2023

Veröffentlichung der vorläufigen Finanzkennzahlen 2022

MÄRZ 2023

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2022

MAI 2023

Ordentliche Jahreshauptversammlung

MAI 2023

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2023

AUGUST 2023

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2023

NOVEMBER 2023

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2023

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

