

H1 2022

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis
30. Juni 2022



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2022

		Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen ¹						
Schiffe insgesamt		253	250	253	250	3
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.771	1.761	1.771	1.761	11
Containerkapazität insgesamt	TTEU	3.030	2.822	3.030	2.822	208
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	2.935	1.714	2.855	1.612	1.243
Transportmenge	TTEU	3.024	3.029	6.012	6.004	8
Umsatzerlöse	Mio. EUR	8.993	4.686	16.970	8.753	8.217
EBITDA	Mio. EUR	5.277	1.933	10.004	3.517	6.486
EBIT	Mio. EUR	4.801	1.616	9.068	2.893	6.175
Konzernergebnis	Mio. EUR	4.483	1.521	8.654	2.724	5.930
Ergebnis je Aktie	EUR	25,48	8,64	49,19	15,47	33,72
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	4.819	1.881	9.310	3.248	6.062
Renditekennzahlen ¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	58,7	41,3	58,9	40,2	18,8 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	53,4	34,5	53,4	33,1	20,4 ppt
ROIC (Rendite auf das investierte Kapital) ²	%	121,0	52,5	117,0	47,0	70,0 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. Juni ¹						
Bilanzsumme	Mio. EUR	31.789	26.715	31.789	26.715	5.074
Eigenkapital	Mio. EUR	20.541	16.162	20.541	16.162	4.379
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	64,6	60,5	64,6	60,5	4,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	11.248	10.552	11.248	10.552	695
Finanzkennzahlen zum 30. Juni ¹						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.702	5.497	5.702	5.497	205
Liquide Mittel	Mio. EUR	10.000	7.723	10.000	7.723	2.277

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

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

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

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 11. August 2022 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2022

- Die ersten sechs 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.
- Infolgedessen lag die Transportmenge im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 trotz einer guten Nachfrage mit 6.012 TTEU auf Vorjahresniveau (H1 2021: 6.004 TTEU).
- Die durchschnittliche Frachtrate stieg im ersten Halbjahr 2022 angesichts der knappen Transportkapazität im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 77 % auf 2.855 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.612 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse erhöhten sich in den ersten sechs Monaten 2022 um 94 % auf 16.970 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.753 Mio. EUR), was auf deutlich höhere Frachtraten sowie einen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stärkeren US-Dollar zurückzuführen ist.
- Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr 2022 insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für Brennstoffe sowie einem stärkeren US-Dollar um 34 % auf 6.378 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 4.759 Mio. EUR).
- Das EBITDA stieg sehr deutlich auf 10.004 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.517 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 58,9 % (Vorjahreszeitraum: 40,2 %).
- Das EBIT für die ersten sechs Monate des Jahres 2022 lag mit 9.068 Mio. EUR ebenfalls sehr deutlich über dem Vorjahresniveau von 2.893 Mio. EUR.
- Das Ergebnis je Aktie sprang auf 49,19 EUR, nach 15,47 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 8.641 Mio. EUR erneut deutlich positiv und signifikant höher als im ersten Halbjahr 2021 (2.796 Mio. EUR).
- Trotz der Ausschüttung einer Dividende von 35 Euro je Aktie im Mai 2022 konnte die Nettoliquidität gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 2,1 Mrd. EUR auf 4,3 Mrd. EUR erhöht werden.
- Hapag-Lloyd verzeichnete eine starke Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2022. Auf Basis des aktuellen Geschäftsverlaufs dürfte auch das zweite Halbjahr über den bisherigen Erwartungen liegen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat vor diesem Hintergrund am 28. Juli 2022 die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr erneut angehoben. Für 2022 wird nun ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 18,2–20,1 Mrd. EUR (vorher: 13,6–15,5 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 16,3–18,2 Mrd. EUR (vorher: 11,7–13,6 Mrd. EUR) erwartet.
- 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.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

5 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

6 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

9 Wirtschaftsbericht

9 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

11 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

11 Ertragslage des Konzerns

16 Finanzlage des Konzerns

18 Vermögenslage des Konzerns

20 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

48 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

49 Finanzkalender 2022

50 Impressum

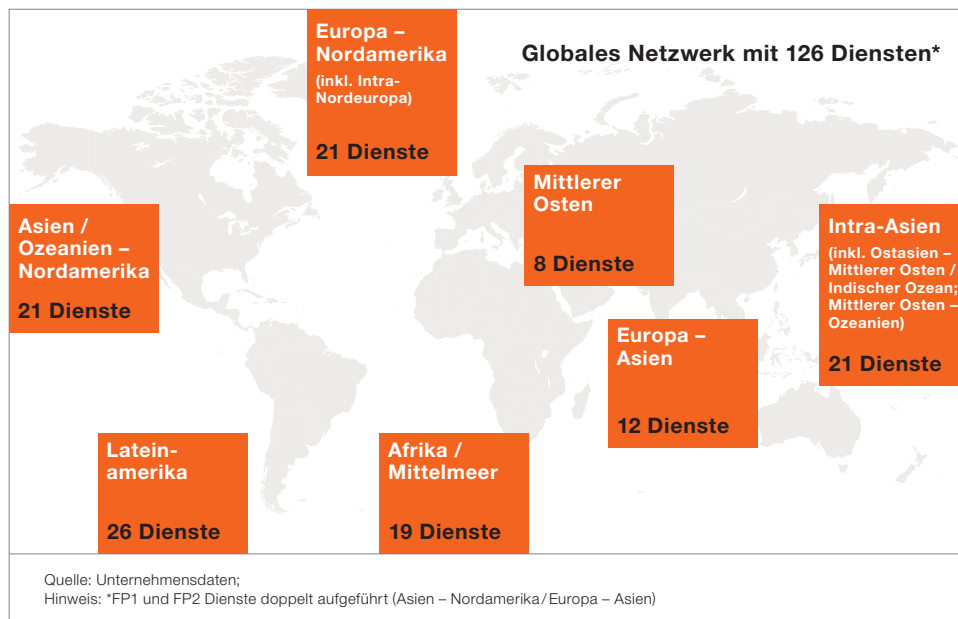
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

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. Juni 2022 aus 253 Containerschiffen (30. Juni 2021: 250) mit einer Transportkapazität von 1,8 Mio. TEU (30. Juni 2021: 1,8 Mio. TEU). Der Konzern verfügt über 408 Vertriebsstellen in 137 Ländern (30. Juni 2021: 394 Vertriebsstellen in 130 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 126 Diensten (30. Juni 2021: 121 Dienste) weltweit. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 betreute Hapag-Lloyd global rd. 27.400 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 26.500).

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. Juni 2022 deckte die THE Alliance mit 256 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. Juni 2021: 266 Containerschiffe und 29 Dienste).

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	34	26	56
Ocean Alliance	32	37	11
THE ALLIANCE	24	23	27
Sonstige	9	13	7

Quelle: Alphaliner Juni 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. Juni 2022 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG (unverändert zum 31. Dezember 2021) wie folgt dar:

in %	30.06.2022
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren im ersten Halbjahr 2022 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

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

In den ersten sechs Monaten 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 117,0 % (Vorjahreszeitraum: 47,0 %). 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	
	H1 2022	H1 2021	H1 2022	H1 2021
Langfristige Vermögenswerte	16.830,3	13.701,7	17.492,3	16.293,4
Vorräte	577,1	279,3	599,8	332,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.945,2	2.024,0	4.100,5	2.406,9
Sonstige Aktiva	436,0	399,7	453,2	475,3
Summe Vermögenswerte	21.788,5	16.404,7	22.645,7	19.507,8
Rückstellungen	938,9	873,2	975,9	1.038,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.633,5	2.059,2	2.737,2	2.448,7
Sonstige Verbindlichkeiten	1.972,8	1.101,8	2.050,2	1.310,2
Summe Schulden	5.545,2	4.034,1	5.763,2	4.797,2
Investiertes Kapital	16.243,3	12.370,6	16.882,5	14.710,5
EBIT	9.068,2	2.893,2	9.918,5	3.487,3
Steuern	37,4	23,7	40,9	28,6
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	9.030,8	2.869,4	9.877,6	3.458,7
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			117,0	47,0

Angaben in USD, gerundet, aggregiert und auf Jahresbasis (d. h. unter Fortschreibung des NOPAT auf das gesamte Geschäftsjahr) berechnet. Die Tabelle stellt ausgewählte Posten der Konzernbilanz sowie der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nur verkürzt dar. Die Währungsumrechnung erfolgt gemäß den im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“ angegebenen Stichtags- und Durchschnittskursen.

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte 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. Juni 2022 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 253 Containerschiffen (30. Juni 2021: 250 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. Juni 2022 1.771,4 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. Juni 2021 (1.760,8 TTEU) um 0,6% gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. Juni 2022 61% der Flotte im Eigentum (30. Juni 2021: 61%). Derzeit sind drei Schiffe mit einer Kapazität von 15,4 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. Juni 2022 (kapazitätsgewichtet) 11,0 Jahre (30. Juni 2021: 10,0 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,5 Jahren (30. Juni 2021: 9,9 Jahre). Mit 7,0 TTEU (30. Juni 2021: 7,0 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 10% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,4 TTEU (30. Juni 2021: 6,3 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 58% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,4 TTEU (30. Juni 2021: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2022 über 1,8 Mio. (30. Juni 2021: 1,7 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 3.030,1 TTEU (30. Juni 2021: 2.822,4 TTEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container betrug zum 30. Juni 2022 rd. 43% (30. Juni 2021: 44%). Im zweiten Quartal 2022 wurden 5.200 TEU Spezialcontainer sowie 11.800 TEU Kühlcontainer bestellt.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. Juni 2022 126 Dienste (30. Juni 2021: 121 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2021
Anzahl der Schiffe	253	253	250
davon			
Eigene Schiffe ¹	119	113	116
Gecharterte Schiffe	134	140	134
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.771	1.769	1.761
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.030	3.058	2.822
Anzahl Dienste	126	126	121

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Im ersten Halbjahr 2022 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 2,12 Mio. Tonnen und lag somit mit 0,7 % leicht über Vorjahresniveau (H1 2021: rd. 2,11 Mio. Tonnen). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch eine höhere Schiffskapazität gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

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 sechs Monaten 2022 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern leicht von 92 % in H1 2021 auf 88 %. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) erhöhte sich sehr leicht in H1 2022 auf 2,42 Tonnen (H1 2021: 2,41 Tonnen). Pro transportiertem TEU blieb der Bunkerverbrauch mit 0,35 Tonnen pro TEU in H1 2022 auf dem gleichen Niveau wie im ersten Halbjahr 2021.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. Juni 2022 zwölf Neubauten der Größe 23.660 TEU und fünf Neubauten mit unterschiedlichen Größen von rd. 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt rd. 350 TTEU. Während zwei der 13.000 TEU Schiffe Mitte und Ende des laufenden Geschäftsjahrs ausgeliefert werden sollen, werden die weiteren Schiffe planmäßig in den Jahren 2023 und 2024 fertiggestellt und ausgeliefert.

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

Kunden

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2022 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 27.400 Kunden durch (H1 2021: rd. 26.500).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2022 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 14.321 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (30. Juni 2021: 13.404). Davon entfielen 12.240 Personen auf den Landbereich (30. Juni 2021: 11.216) und 1.868 Personen auf den Seebereich (30. Juni 2021: 1.987). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit deutlich um 1.024 Personen. Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau der Global Service Center in Indien, der weltweiten Quality Service Center und des IT Knowledge Centers in Danzig sowie der Übernahme von NileDutch im dritten Quartal 2021 und DAL im zweiten Quartal 2022. Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2022 213 Auszubildende (30. Juni 2021: 201).

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	30.6.2022	31.12.2021	30.6.2021
Seebereich	1.868	1.868	1.987
Landbereich	12.240	11.997	11.216
Auszubildende	213	241	201
Gesamt	14.321	14.106	13.404

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Weltwirtschaft verzeichnete trotz der rasanten Ausbreitung der COVID-19-Variante Omikron zunächst einen guten Jahresauftakt, ehe sich die Lage aufgrund der Invasion Russlands in der Ukraine Ende Februar eintrübte. Stark gestiegene Energie- und Rohstoffpreise sowie eine Verschärfung der Lieferengpässe, unter anderem aufgrund von Produktionsausfällen in der Ukraine und der Sanktionen gegen Russland, haben den Inflationsdruck weiter verschärft, mit entsprechend negativen Auswirkungen für die Weltwirtschaft.

Nach einem überraschend starken ersten Quartal 2022 mit einem Wirtschaftswachstum von 4,8% verlangsamte sich im zweiten Quartal 2022 das Wirtschaftswachstum in China infolge der COVID-19 bedingten Lockdowns im April und Mai deutlich. Nur wegen der einsetzenden Erholung im Juni konnte im zweiten Quartal noch ein leichtes Wachstum von 0,4% gegenüber dem Vorjahresquartal erzielt werden. Insgesamt verzeichnete die Volksrepublik China im ersten Halbjahr ein Wirtschaftswachstum von 2,5% (H1 2021: +12,7%). Der Import von Gütern stieg um 4,8% und der Export um 13,2% (National Bureau of Statistics of China, Juli 2022). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im zweiten Quartal 2022 gegenüber dem Vorjahresquartal um 1,6%. Gegenüber dem ersten Quartal 2022 ging die Wirtschaftsleistung allerdings um 0,9% zurück, nachdem bereits das Wachstum im ersten Quartal 2022 gegenüber dem starken vierten Quartal 2021 um 1,6% zurückgegangen war. Der Rückgang im zweiten Quartal 2022 ist im Wesentlichen bedingt durch einen Rückgang der privaten Investitionen und geringerer staatlicher Ausgaben durch das Auslaufen von Hilfsprogrammen wegen der COVID-19-Pandemie. Gestützt wurde das Wirtschaftswachstum durch gestiegene Exporte und höhere Verteidigungsausgaben. Die Im- sowie die Exporte in den ersten fünf Monaten 2022 stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich an, primär wegen der stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise. Der Import von Gütern von Januar bis Mai 2022 stieg gegenüber dem Vorjahr um 22,5%, der Export um 20,4% (U.S. Department of Commerce, Juli 2022). Die EU verzeichnete im zweiten Quartal 2022 ein Wirtschaftswachstum von 4,0% gegenüber dem Vorjahresquartal und ein leichtes Wachstum von 0,6% gegenüber Q1 2022. Der Export von Gütern aus der EU stieg im Zeitraum Januar bis Mai 2022 um 17,6% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern wuchs noch deutlicher um 48,5%, wobei dies hauptsächlich auf einen Anstieg der Energieeinfuhren um 147,9% zurückzuführen ist, was wiederum den stark gestiegenen Energiepreisen geschuldet ist (Eurostat, Juli 2022).

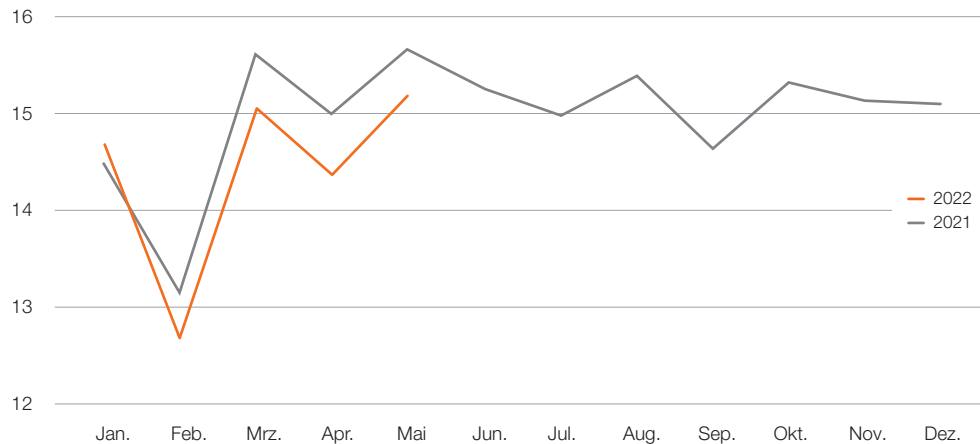
Wegen des Kriegs in der Ukraine und den daraus resultierenden Unsicherheiten auf den internationalen Energiemärkten stiegen die Ölpreise ebenfalls sehr deutlich. Ende Juni 2022 lag der Preis für die Sorte Brent bei 114,81 USD pro Barrel, ein signifikanter Anstieg von 52,8% gegenüber 75,13 USD pro Barrel zum 30. Juni 2021 (Platts Bunkerwire, Bloomberg, Juni 2022).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie Anfang 2020 kam es zu einem kurzen, aber deutlichen Rückgang des globalen Containertransportvolumens, 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. Im ersten Halbjahr 2022 war die Hafen- und Hinterlandinfrastruktur in Nordamerika auch weiterhin überlastet. Lockdown Maßnahmen in China, Hafenstreiks und infrastrukturelle Probleme haben zudem zu einer Verschärfung der Hafensteraus auch in Europa geführt.

Die weltweiten Containertransportmengen gingen im Zeitraum Januar bis Mai 2022 um 2,5% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück (CTS, Juli 2022). Dies ist auf eine starke Vorjahresbasis, die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten sowie eine schwächere Nachfrage zurückzuführen. Die Transportmengen im Fahrtgebiet Intra-Asien sowie von Fernost nach Nordamerika stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringfügig an. Im Gegensatz dazu ging die Transportmenge im Fahrtgebiet Fernost nach Europa um 3,6% zurück, während die Mengen von Nordamerika bzw. Europa nach Fernost mit -14,5% bzw. -14,6% deutlich rückläufig waren.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, Juli 2022

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, ist im ersten Halbjahr 2022 sukzessive gefallen. Mit 4.216 USD/TEU Ende Juni 2022 lag dieser aber immer noch über dem Vorjahreswert von 3.785 USD/TEU. Zum Jahresende 2021 notierte der Index bei 5.047 USD/TEU, knapp unter dem Allzeithoch.

Die anhaltend gute Nachfragesituation zeigt sich auch am niedrigen Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Diese lagen zum Ende des ersten Halbjahres 2022 unverändert zum Vorjahreswert bei 0,2 Mio. TEU, was 0,8% der Weltflotte entspricht (Alphaliner Weekly, Juni 2022 und Juni 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 im ersten Halbjahr 2022 insgesamt 69 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 413 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 87 Schiffe, Transportkapazität: rd. 590 TTEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum keine Containerschiffe verschrottet (Vorjahreszeitraum: rd. 10 TTEU).

Im ersten Halbjahr 2022 wurden Aufträge für den Bau von 245 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 1,7 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die 3,1 Mio. TEU im Vorjahreshalbjahr (Clarksons Research, Juli 2022). Im Vergleich zu den Vorjahren ist das Volumen der Neubestellungen aber weiterhin auf einem hohen Niveau. Entsprechend stieg die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe nach Angaben von MDS Transmodal Ende Juni 2022 auf rd. 6,7 Mio. TEU, nach 4,0 Mio. TEU per 30. Juni 2021. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,6 % zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Der Bunkerpreis verteuerte sich im ersten Halbjahr 2022 im Wesentlichen aufgrund des Kriegs zwischen Russland und der Ukraine nochmals deutlich. Ende Juni 2022 notierte der Bunkertreibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei 869 USD/t, nach 550 USD/t zum Jahresende 2021 (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Ertragslage des Konzerns

Im ersten Halbjahr 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.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 führte insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD) um 77,1 % zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 93,9 %, während das Transportvolumen auf Vorjahresniveau lag. Der stärkere US-Dollar hatte insgesamt einen positiven Effekt und wirkte sich in Summe ebenfalls erhöhend auf das Ergebnis aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag im ersten Halbjahr 2022 bei 1,09 USD/EUR, nach 1,21 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+67,0 %) und höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (+24,3 %) belasteten hingegen das operative Ergebnis.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 10.003,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.517,3 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 9.068,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.893,2 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 8.654,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.724,5 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Umsatzerlöse	8.993,4	4.686,0	16.970,0	8.753,4
Transportaufwendungen	3.427,4	2.488,5	6.378,1	4.758,9
Personalaufwendungen	217,0	193,0	427,0	357,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	475,8	317,2	935,3	624,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-133,5	-81,8	-234,5	-131,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	4.739,7	1.605,5	8.995,2	2.881,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	57,5	10,6	69,0	11,8
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	4,0	0,1	4,0	0,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.801,3	1.616,1	9.068,2	2.893,2
Zinsergebnis	-37,0	-78,8	-85,0	-143,1
Übrige Finanzposten	-260,6	-3,6	-291,6	-1,9
Ertragsteuern	20,8	12,7	37,4	23,7
Konzernergebnis	4.482,9	1.521,0	8.654,2	2.724,5
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.479,0	1.518,6	8.646,1	2.719,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,9	2,4	8,1	5,0
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	25,48	8,64	49,19	15,47
EBITDA	5.277,1	1.933,4	10.003,5	3.517,3
EBITDA-Marge (%)	58,7	41,3	58,9	40,2
EBIT	4.801,3	1.616,1	9.068,2	2.893,2
EBIT-Marge (%)	53,4	34,5	53,4	33,1

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Atlantik ¹	563	532	1.052	1.048
Transpazifik	430	462	861	899
Fernost	573	596	1.174	1.181
Mittlerer Osten	388	395	802	784
Intra-Asien	154	159	311	330
Lateinamerika	751	766	1.486	1.535
Afrika ¹	166	120	326	227
Gesamt	3.024	3.029	6.012	6.004

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

Die Transportmenge lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 mit 6.012 TTEU (Vorjahreszeitraum: 6.004 TTEU) auf Vorjahresniveau (+0,1%).

Der Anstieg des Transportvolumens im Fahrtgebiet Afrika ergab sich im Wesentlichen durch die im dritten Quartal 2021 erfolgte Integration von NileDutch in den Hapag-Lloyd Konzern. Die anhaltend starke Nachfrage nach Containertransporten trug im Wesentlichen im Fahrtgebiet Mittlerer Osten zu einem Anstieg der Transportmenge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei.

Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien und 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 Hafeninfrakturen und die damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschläge, trotz einer hohen Nachfrage nach Containertransporten, zu einem Rückgang der Transportmenge.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Atlantik ¹	2.893	1.578	2.682	1.445
Transpazifik	4.001	2.256	3.894	2.101
Fernost	3.242	2.117	3.254	2.043
Mittlerer Osten	2.357	1.352	2.197	1.233
Intra-Asien	1.939	1.131	1.998	1.073
Lateinamerika	2.710	1.473	2.663	1.416
Afrika ¹	2.559	1.725	2.545	1.629
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.935	1.714	2.855	1.612

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 betrug die durchschnittliche Frachtrate 2.855 USD/TEU und lag damit um 1.243 USD/TEU bzw. 77,1% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.612 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	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Atlantik ¹	1.517,4	696,0	2.579,6	1.256,0
Transpazifik	1.609,9	865,1	3.066,9	1.566,6
Fernost	1.744,1	1.046,9	3.491,8	2.002,0
Mittlerer Osten	856,4	442,4	1.610,3	802,1
Intra-Asien	280,8	149,1	567,8	293,7
Lateinamerika	1.904,9	936,2	3.618,2	1.804,1
Afrika ¹	398,3	171,7	758,6	306,1
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	681,6	378,6	1.276,8	722,8
Gesamt	8.993,4	4.686,0	16.970,0	8.753,4

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 8.216,7 Mio. EUR auf 16.970,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.753,4 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 93,9 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 77,1 % 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 7,3 Mrd. EUR bzw. 75,9 % 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	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Transportaufwendungen	3.427,4	2.488,5	6.378,1	4.758,9
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.426,5	2.490,9	6.381,1	4.750,2
Brennstoffe	786,0	403,5	1.367,4	725,3
Handling und Haulage	1.678,4	1.339,6	3.173,5	2.552,5
Container und Repositionierung ¹	375,5	287,2	717,3	564,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	586,5	460,5	1.122,9	907,6
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	0,9	-2,4	-3,1	8,7
Personalaufwendungen	217,0	193,0	427,0	357,3
Abschreibungen	475,8	317,2	935,3	624,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-133,5	-81,8	-234,5	-131,7
Gesamte operative Aufwendungen	4.253,7	3.080,5	7.974,9	5.872,1

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 um 1.619,2 Mio. EUR auf 6.378,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.758,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 34,0 %, 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 1,1 Mrd. EUR bzw. 21,6 % ergeben.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 703 USD/t um 282 USD/t (+67,0 %) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 421 USD/t. Dies führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 642,1 Mio. EUR auf 1.367,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 725,3 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Halbjahr des Berichtsjahres um 621,0 Mio. EUR auf 3.173,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.552,5 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf die erhöhten Stand- und Lagergelder für Container aufgrund der teilweisen Überlastung der Hafен- 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 Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) sowie den erhöhten Aufwendungen für Containerstellplatzmieten auf fremden Seeschiffen.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 um 69,6 Mio. EUR auf 427,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 357,3 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die strukturelle Anpassung des Bonussystems zum Ende des Geschäftsjahres 2021 sowie auf die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aufwandserhöhend aus.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 haben sich die Abschreibungen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 311,2 Mio. EUR auf 935,3 Mio. EUR erhöht (Vorjahreszeitraum: 624,2 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingearterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu gleichzeitig höheren Charterraten und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 470,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 295,2 Mio. EUR). Zudem trugen die im Geschäftsjahr 2021 angepasste Restnutzungsdauer von ausgewählten älteren Schiffen und die im Geschäftsverlauf 2022 erworbenen Schiffe zu dem Anstieg der Abschreibungen bei. Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einem Anstieg der Abschreibungen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –234,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –131,7 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 281,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 159,3 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (113,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 91,9 Mio. EUR), Beratungskosten (32,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 12,8 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (17,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 12,5 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (14,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 7,6 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 47,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 27,6 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 Halbjahresfinanzberichts enthalten.

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Umsatz	8.993,4	4.686,0	16.970,0	8.753,4
EBIT	4.801,3	1.616,1	9.068,2	2.893,2
EBITDA	5.277,1	1.933,4	10.003,5	3.517,3
EBIT-Marge (%)	53,4	34,5	53,4	33,1
EBITDA-Marge (%)	58,7	41,3	58,9	40,2
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	25,48	8,64	49,19	15,47
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	121,0	52,5	117,0	47,0

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

Zinsergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 belief sich das Zinsergebnis auf –85,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –143,1 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist insbesondere auf die im Geschäftsjahr 2021 durchgeführte Refinanzierung der EUR-Anleihe sowie auf die vorzeitigen Rückzahlungen von Bankschulden zurückzuführen. Zudem haben sich die Zinserträge im Wesentlichen aufgrund des deutlich gestiegenen Volumens von durchgeführten Geldmarktgeschäften im Berichtsjahr erhöht.

Übrige Finanzposten

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –291,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,9 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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 8.654,2 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 2.724,5 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	4.819,2	1.881,3	9.310,1	3.247,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–300,4	–374,1	–669,4	–451,3
Free Cashflow	4.518,7	1.507,3	8.640,7	2.796,4
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–6.888,0	–1.089,4	–7.288,0	–1.501,1
Veränderung des Finanzmittelbestands	–2.369,3	417,8	1.352,7	1.295,3

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 9.310,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.247,7 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 auf insgesamt 669,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 451,3 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 591,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 474,5 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. Per 30. Juni 2022 wurden für den Erwerb des Containerliniengeschäft der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG und den Erwerb von Anteilen am Gemeinschaftsunternehmen EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG insgesamt 115,2 Mio. EUR gezahlt.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 7.288,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.501,1 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 544,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 316,8 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 301,9 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 622,8 Mio. EUR). Weiterhin erfolgten Auszahlungen für Sicherungsgeschäfte von Finanzschulden und Dividendenzahlungen in Höhe von 268,3 Mio. EUR.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Bestand am Anfang der Periode	11.637,3	1.614,6	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen	732,4	-21,3	924,3	34,5
Zahlungswirksame Veränderungen	-2.369,3	417,8	1.352,7	1.295,3
Bestand am Ende der Periode	10.000,4	2.011,1	10.000,4	2.011,1

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 ein Zahlungsmittelzufluss von 1.352,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 924,3 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2022 ein Finanzmittelbestand von 10.000,4 Mio. EUR (30. Juni 2021: 2.011,1 Mio. EUR) ausgewiesen wurde.

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 697,6 Mio. EUR (30. Juni 2021: 491,9 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 10.698,0 Mio. EUR ergab (30. Juni 2021: 2.503,0 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2022	31.12.2021
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.702,5	5.497,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.000,4	7.723,4
Nettoliquidität¹	4.297,9	2.226,3
Frei verfügbare Kreditlinien	697,6	516,9
Eigenkapitalquote (%)	64,6	60,5

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 30. Juni 2022 betrug die Nettoliquidität des Konzerns 4.297,9 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2021 ist die Nettoliquidität somit um 2.071,6 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 64,6% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 mit 60,5% um 4,1%-Punkte gestiegen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 4.379,2 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2022 20.541,2 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns**Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	30.6.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	16.830,3	15.284,0
davon Anlagevermögen	16.720,6	15.204,5
Kurzfristige Vermögenswerte	14.958,7	11.430,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.000,4	7.723,4
Bilanzsumme	31.789,0	26.714,5
Passiva		
Eigenkapital	20.541,2	16.162,0
Fremdkapital	11.247,7	10.552,5
davon langfristige Schulden	4.534,1	4.594,2
davon kurzfristige Schulden	6.713,6	5.958,3
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.702,5	5.497,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.221,7	4.138,5
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.480,8	1.358,6
Bilanzsumme	31.789,0	26.714,5
Nettoliquidität	4.297,9	2.226,3
Eigenkapitalquote (%)	64,6	60,5

Zum 30. Juni 2022 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 31.789,0 Mio. EUR und lag um 5.074,4 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, preisbedingt höheren Forderungen sowie dem höheren Eigenkapital. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2022 bei 1,04 (31. Dezember 2021: 1,13).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.516,1 Mio. EUR auf 16.720,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.204,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 1.323,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 400,9 Mio. EUR), Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 530,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 581,3 Mio. EUR) sowie aus neu eingegangenen und verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 550,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 755,9 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 937,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 635,4 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 470,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 295,2 Mio. EUR) enthalten.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 2.277,0 Mio. EUR auf 10.000,4 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2021 (7.723,4 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 4.379,2 Mio. EUR auf 20.541,2 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 8.654,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.724,5 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1.714,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 235,6 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. Juni des laufenden Jahres 64,6 % (31. Dezember 2021: 60,5 %).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2021 leicht um 695,2 Mio. EUR gestiegen. Innerhalb des Fremdkapitals stiegen die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten leicht um insgesamt 205,3 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf stichtagsbedingte Wechselkurseffekte von 469,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 154,2 Mio. EUR) zurückzuführen. Der Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten aufgrund von neu eingegangenen oder verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 542,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 749,8 Mio. EUR) wurde durch Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 763,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.202,3 Mio. EUR) überkompensiert.

Während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ebenfalls zum Anstieg des Fremdkapitals beitrugen, reduzierten sich die langfristigen Pensionsrückstellungen aufgrund des Anstiegs des Abzinsungssatzes um 128,4 Mio. EUR.

Zum 30. Juni 2022 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 4.297,9 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 Weltwirtschaft entwickelte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 leicht positiv, trotz des Kriegs in der Ukraine und den weiterhin lokal bestehenden COVID-19-Restriktionen. Mit den bestehenden Störungen der globalen Lieferketten war das weltweite Transportvolumen rückläufig. Die Spotfrachtraten, vor allem für Exporte aus dem asiatischen Raum, lagen jedoch auf einem hohen Niveau im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wenn auch mit leicht sinkender Tendenz. Der Russland-Ukraine-Krieg belastete die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die damit verbundenen geopolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, vor allem für Europa, haben sich in diesem Zuge geändert und die Rohstoff- und Energiepreise haben sich stark erhöht.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 wirkte sich insbesondere die gestiegene durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich positiv auf das Ergebnis des Hapag-Lloyd Konzerns aus. Ein starker Anstieg des Bunkerverbrauchspreises und operative Herausforderungen minderten das Konzernergebnis hingegen. Ungeachtet der guten finanziellen Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 beurteilt der Vorstand das Marktumfeld für das zweite Halbjahr 2022 als herausfordernd und mit hohen Unsicherheiten behaftet.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

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

Der IWF geht in seinem Juli-Bericht davon aus, dass die Weltwirtschaft im zweiten Quartal 2022 geschrumpft ist. Ursächlich hierfür waren die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs sowie die strikten Lockdowns in China. Laut der Juli-Prognose des IWF wird die Weltwirtschaft 2022 um 3,2% wachsen, nach einem Plus von 6,1% im Vorjahr. Der IWF hat somit zum zweiten Mal in diesem Jahr seine Prognose für 2022 gesenkt: im April 2022 um 0,8%-Punkte und im Juli 2022 erneut um 0,4%-Punkte. Ursächlich für die deutliche Eintrübung der weltweiten Konjunkturaussichten sind neben dem sehr schwachen zweiten Quartal die anhaltenden Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine, hier insbesondere die unsichere Gaslieferung für Europa und die dadurch hohen Energiepreise, und die anhaltend hohe Inflation in allen Teilen der Welt. Die hohe Inflation hat dazu geführt, dass die meisten Zentralbanken die Geldpolitik deutlich gestrafft haben. Die gestiegenen Zinsen wirken wiederum wachstumshemmend auf die wirtschaftlichen Aktivitäten, während parallel das Konsumentenvertrauen deutlich sinkt wegen der nachlassenden Kaufkraft.

Der internationale Handel für Güter und Dienstleistungen dürfte 2022 um 4,1% zulegen (1,9%-Punkte weniger als noch im Januar 2022 erwartet), nach 10,1% im Vorjahr.

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 2022

Branchenspezifischer Ausblick

Das langsamere Wachstum der Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2022 dürfte zu einem moderateren Wachstum der Containertransportmengen führen. Zudem wirkt sich die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten weiterhin belastend auf die Mengenentwicklung aus. Eine Erholung der Lieferketten wird allerdings aufgrund des Angriffs Russlands auf die Ukraine sowie der anhaltenden COVID-19-Restriktionen in China weiter verzögert. Der Branchendienst Seabury geht davon aus, dass das Wachstum der globalen Containertransportmenge im laufenden Jahr 2,1 % betragen wird und im Jahr 2023 voraussichtlich 3,4 %. 2021 war die Menge, unter anderem auch aufgrund einer pandemiebedingt schwachen Vorjahresbasis, um 6,6 % gewachsen (CTS Juli 2022).

Entwicklung der Containertransportmenge

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

Quellen: CTS (Juli 2022) für 2019–2021, Seabury (Juni 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 (Juli 2022) signifikant per Ende Juni 2022 auf rd. 6,7 Mio. TEU, nach rd. 4,0 Mio. TEU zum 30. Juni 2021. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,6 % zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Für das laufende Jahr 2022 erwartet Drewry einen Zuwachs der global verfügbaren Containerschiffsflotte um 0,9 Mio. TEU bzw. um 3,4 %. Der Kapazitätszuwachs liegt somit über dem Nachfragewachstum von 2,1 %, jedoch sollten die derzeitigen Kapazitätsengpässe, längere Warte- und Liegezeiten vor und in den Häfen sowie ein Rückstau bei den Werftaufenthalten dazu führen, dass die Schiffskapazitäten auch im laufenden Geschäftsjahr 2022 ausgelastet sein werden. Der Großteil der platzierten Schiffsbestellungen wird 2023 (rd. 2.5 Mio. TEU) und 2024 (rd. 3,4 Mio. TEU) ausgeliefert (Drewry Container Forecaster Q2 2022).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

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

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 2022. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete eine starke Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2022. Auf Basis des aktuellen Geschäftsverlaufs dürfte auch das zweite Halbjahr über den bisherigen Erwartungen liegen. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat vor diesem Hintergrund am 28. Juli 2022 die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr erneut angehoben. Für 2022 wird nun ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 19,5–21,5 Mrd. USD (vorher: 14,5–16,5 Mrd. USD) und ein Konzern-EBIT in der Bandbreite von 17,5–19,5 Mrd. USD (vorher: 12,5–14,5 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 18,2 – 20,1 Mrd. EUR (vorher: 13,6 – 15,5 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 16,3 – 18,2 Mrd. EUR (vorher: 11,7 – 13,6 Mrd. EUR).

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2022 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht (vorher: auf Vorjahresniveau) und die durchschnittliche Frachtrate deutlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum steigen werden. 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	Prognose 2022 (vom 10. März 2022)	Prognose 2022 (vom 28. April 2022)	Prognose 2022 (vom 28. Juli 2022)
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Juli 2022)	6,1 %	4,4 %	3,6 %	3,2 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Juli 2022)	10,1 %	6,0 %	5,0 %	4,1 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, Juli 2022; Seabury, Juni 2022)	6,6 %	3,0 %	2,6 %	2,6 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend	Auf Vorjahresniveau	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	475 USD/t	Deutlich steigend	Deutlich steigend	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	2.003 USD/TEU	Moderat steigend	Deutlich steigend	Deutlich steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	10,9 Mrd. EUR	10,7 – 12,4 Mrd. EUR	13,6 – 15,5 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	11,7 – 13,6 Mrd. EUR	16,3 – 18,2 Mrd. EUR

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

Risiko- und Chancenbericht

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

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

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

Aufgrund der in der Prognose berücksichtigten Nachfrage nach Containertransporten, des reduzierten Risikos aufgrund des bereits fortgeschrittenen Geschäftsjahres und teilweise bereits abgeschlossenen Ratenvereinbarungen für das zweite Halbjahr werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate nun als tragbar und die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingestuft.

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

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Kritisch
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Tragbar
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Niedrig	Tragbar
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Risiken durch Engpässe in Häfen und regionalen Logistikketten	Mittel	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr 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 Halbjahresfinanzberichts enthalten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Umsatzerlöse	8.993,4	4.686,0	16.970,0	8.753,4
Transportaufwendungen	3.427,4	2.488,5	6.378,1	4.758,9
Personalaufwendungen	217,0	193,0	427,0	357,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	475,8	317,2	935,3	624,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-133,5	-81,8	-234,5	-131,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	4.739,7	1.605,5	8.995,2	2.881,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	57,5	10,6	69,0	11,8
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	4,0	0,1	4,0	0,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.801,3	1.616,1	9.068,2	2.893,2
Zinserträge und ähnliche Erträge	17,4	2,1	23,0	5,9
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	54,4	80,9	108,0	149,0
Übrige Finanzposten	-260,6	-3,6	-291,6	-1,9
Ergebnis vor Steuern	4.503,7	1.533,7	8.691,6	2.748,2
Ertragsteuern	20,8	12,7	37,4	23,7
Konzernergebnis	4.482,9	1.521,0	8.654,2	2.724,5
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	4.479,0	1.518,6	8.646,1	2.719,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,9	2,4	8,1	5,0
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	25,48	8,64	49,19	15,47

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Konzernergebnis	4.482,9	1.521,0	8.654,2	2.724,5
Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	97,1	–	136,0	29,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	97,0	–	135,7	29,0
Steuereffekt	0,2	–	0,2	0,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	1.359,0	–102,7	1.714,3	235,6
Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	8,7	0,3	30,6	19,1
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	–15,7	2,0	–2,1	5,4
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	23,2	–1,9	31,2	14,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	1,3	0,2	1,5	–0,4
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	1,1	–0,8	4,5	–1,0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	–	–1,6	2,4	–2,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	0,9	0,8	1,8	1,6
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,2	–	0,3	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.466,0	–103,2	1.885,4	283,0
Gesamtergebnis	5.948,9	1.417,8	10.539,5	3.007,4
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5.944,1	1.415,5	10.530,3	3.002,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	4,8	2,3	9,2	5,4

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

Mio. EUR	30.6.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.758,4	1.597,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.625,2	1.510,1
Sachanlagen	12.983,7	11.764,8
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	353,3	332,4
Sonstige Forderungen	44,4	35,6
Derivative Finanzinstrumente	30,7	12,5
Ertragsteuerforderungen	6,2	5,4
Aktive latente Ertragsteuern	28,4	26,0
Langfristige Vermögenswerte	16.830,3	15.284,0
Vorräte	577,1	337,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.945,2	2.999,2
Sonstige Forderungen	420,2	353,6
Derivative Finanzinstrumente	–	0,3
Ertragsteuerforderungen	15,8	16,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.000,4	7.723,4
Kurzfristige Vermögenswerte	14.958,7	11.430,5
Summe Aktiva	31.789,0	26.714,5

Passiva

Mio. EUR	30.6.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.101,0	12.608,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	2.611,4	727,1
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	20.525,5	16.149,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	15,7	12,9
Eigenkapital	20.541,2	16.162,0
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	182,8	311,1
Sonstige Rückstellungen	111,1	101,3
Finanzschulden	2.514,3	2.572,1
Leasingverbindlichkeiten	1.707,4	1.566,4
Sonstige Verbindlichkeiten	2,0	3,3
Derivative Finanzinstrumente	0,2	25,9
Passive latente Ertragsteuern	16,3	14,1
Langfristige Schulden	4.534,1	4.594,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10,3	9,5
Sonstige Rückstellungen	634,8	598,6
Ertragsteuerschulden	60,4	49,6
Finanzschulden	536,7	502,0
Leasingverbindlichkeiten	944,0	856,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.633,5	2.323,9
Vertragsverbindlichkeiten	1.616,0	1.445,8
Sonstige Verbindlichkeiten	233,3	171,1
Derivative Finanzinstrumente	44,6	1,2
Kurzfristige Schulden	6.713,6	5.958,3
Summe Passiva	31.789,0	26.714,5

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

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Konzernergebnis	4.482,9	1.521,0	8.654,2	2.724,5
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	20,8	12,7	37,4	23,7
Übrige Finanzposten	260,6	3,6	291,6	1,9
Zinsergebnis	37,0	78,8	85,0	143,1
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	475,8	317,2	935,3	624,2
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-18,1	-1,4	-30,1	-2,5
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-57,8	-10,7	-69,2	-11,9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-36,7	3,2	-38,7	-21,4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-118,0	-44,5	-197,8	-100,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-318,3	-301,1	-653,7	-637,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-99,2	-15,3	-19,3	41,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	184,9	320,7	315,3	469,6
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-8,3	-3,8	-16,7	-9,0
Zinseinzahlungen	13,5	0,8	16,8	1,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.819,2	1.881,3	9.310,1	3.247,7
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	29,6	3,1	45,3	5,8
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	-	1,3	-	1,3
Einzahlungen aus Dividenden	-	0,2	-	0,2
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	6,4	-	6,4
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-206,9	-395,5	-591,6	-474,5
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-8,0	-	-8,0	-0,8
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	-	10,4	-	10,4
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-166,0	-	-166,0	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) für den Erwerb von Anteilen aus Gemeinschaftsunternehmen	50,8	-	50,8	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-300,4	-374,1	-669,4	-451,3

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Auszahlungen für Dividenden	-6.159,3	-621,9	-6.160,3	-627,9
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	-0,1	351,0	0,1	470,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-143,1	-592,5	-255,8	-920,1
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-268,7	-153,9	-507,8	-282,2
Auszahlungen für Mietereinbauten	-	-0,3	-	-0,3
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-50,7	-68,2	-95,8	-125,3
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-266,1	-3,4	-268,3	-15,2
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-6.888,0	-1.089,4	-7.288,0	-1.501,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-2.369,3	417,8	1.352,7	1.295,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	11.637,3	1.614,6	7.723,4	681,3
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	732,4	-21,3	924,3	34,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-2.369,3	417,8	1.352,7	1.295,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	10.000,4	2.011,1	10.000,4	2.011,1

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2021	175,8	2.637,4	4.159,9
davon			
Konzernergebnis	–	–	2.719,4
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert werden	–	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–	–617,5
davon			
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	–	–	–
Entkonsolidierung	–	–	0,3
Stand 30.6.2021	175,8	2.637,4	6.262,1
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4	12.608,8
Gesamtergebnis	–	–	8.646,1
davon			
Konzernergebnis	–	–	8.646,1
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–	–6.153,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–6.151,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–2,3
Stand 30.6.2022	175,8	2.637,4	15.101,0

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-208,6	-12,4	-1,9	-42,4	-0,4	-265,8	6.707,2	15,5	6.722,7
-	-	-	-	-	-	2.719,4	5,0	2.724,5
29,2	19,1	-1,0	235,6	-	282,9	282,9	0,3	283,2
-	-17,5	2,1	-	-	-15,4	-15,4	-	-15,4
-	-	-	-	-	-	-617,5	-10,4	-627,9
-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
-	-	-	-0,3	-	-0,3	-	-	-
-179,4	-10,8	-0,8	192,8	-0,4	1,4	9.076,6	10,5	9.087,1
-149,6	-0,1	0,6	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
136,0	30,6	4,5	1.713,2	-	1.884,3	10.530,3	9,2	10.539,5
-	-	-	-	-	-	8.646,1	8,1	8.654,2
136,0	30,6	4,5	1.713,2	-	1.884,3	1.884,3	1,1	1.885,4
-	-	-	-	-	-	-6.153,9	-6,4	-6.160,3
-	-	-	-	-	-	-6.151,6	-	-6.151,6
-	-	-	-	-	-	-2,3	-6,4	-8,7
-13,6	30,5	5,1	2.589,9	-0,5	2.611,4	20.525,5	15,7	20.541,2

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. Juni 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 9. August 2022 zur Veröffentlichung freigegeben.

Auswirkungen Russland-Ukraine-Krieg

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

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. Juni 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. Juni 2022 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 zu lesen.

Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen. Im ersten Halbjahr 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 Kapitel „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie sowie der derzeitigen geopolitischen Lage unterliegen Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit.

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

Zum 30. Juni 2022 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,03935 USD/EUR (31. Dezember 2021: 1,13180 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2022 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,09380 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,20540 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2022 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 132 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 im ersten Halbjahr 2022 vier Gesellschaften in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Durch die Beteiligung am JadeWeserPort Wilhelmshaven gehen ein vollkonsolidiertes sowie zwei At-Equity konsolidierte Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Eine Gesellschaft wurde mit einer anderen Konzerngesellschaft 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 Hafenabdeckung in dieser Region anzubieten.

Als Gegenleistung für den Unternehmenserwerb wurden zum Erwerbszeitpunkt Zahlungsmittel von 172,3 Mio. EUR übertragen. Zudem wurde eine Verbindlichkeit für erwartete Kaufpreisanpassungen von 3,8 Mio. EUR angesetzt. Die vorläufige Gegenleistung beträgt somit 176,1 Mio. EUR.

Bei Hapag-Lloyd sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 0,9 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 Vermögenswert 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

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Abschlussstichtag ist die Kaufpreisallokation bezüglich der Bewertung der erworbenen Forderungen und übernommenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie der sonstigen Rückstellungen unvollständig. Wenn innerhalb eines Jahres vom Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt werden, die zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Berichtigungen der vorstehenden Beträge geführt hätten, wird die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs angepasst.

Die vorläufige Kaufpreisallokation ergibt einen Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 18,8 Mio. EUR. Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert insbesondere nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte, wie zum Beispiel Mitarbeiter-Expertise 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 12,1 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 3,6 Mio. EUR. Die Ermittlung dieser Beträge erfolgte unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2022 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 17.046,6 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 9.081,9 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 mittelbar 30 Prozent der Anteile an der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG (CTW) sowie 50 Prozent 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 von CTW. Aufgrund der zeitlichen Nähe zum Aufstellungszeitpunkt ist der beizulegende Nettozeitwert der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden noch nicht abschließend bewertet. Der Erwerb der RTW ist in diesem Zusammenhang von nachrangiger Bedeutung.

Der vorläufig ermittelte Unterschiedsbetrag (EUR 49,5 Millionen) 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	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Atlantik ¹	563	532	1.052	1.048
Transpazifik	430	462	861	899
Fernost	573	596	1.174	1.181
Mittlerer Osten	388	395	802	784
Intra-Asien	154	159	311	330
Lateinamerika	751	766	1.486	1.535
Afrika ¹	166	120	326	227
Gesamt	3.024	3.029	6.012	6.004

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

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Atlantik ¹	2.893	1.578	2.682	1.445
Transpazifik	4.001	2.256	3.894	2.101
Fernost	3.242	2.117	3.254	2.043
Mittlerer Osten	2.357	1.352	2.197	1.233
Intra-Asien	1.939	1.131	1.998	1.073
Lateinamerika	2.710	1.473	2.663	1.416
Afrika ¹	2.559	1.725	2.545	1.629
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	2.935	1.714	2.855	1.612

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Atlantik ¹	1.517,4	696,0	2.579,6	1.256,0
Transpazifik	1.609,9	865,1	3.066,9	1.566,6
Fernost	1.744,1	1.046,9	3.491,8	2.002,0
Mittlerer Osten	856,4	442,4	1.610,3	802,1
Intra-Asien	280,8	149,1	567,8	293,7
Lateinamerika	1.904,9	936,2	3.618,2	1.804,1
Afrika ¹	398,3	171,7	758,6	306,1
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	681,6	378,6	1.276,8	722,8
Gesamt	8.993,4	4.686,0	16.970,0	8.753,4

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

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

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

Mio. EUR	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	5.277,1	1.933,4	10.003,5	3.517,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	475,8	317,2	935,3	624,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	4.801,3	1.616,1	9.068,2	2.893,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	4.503,7	1.533,7	8.691,6	2.748,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	57,5	10,6	69,0	11,8

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

	Q2 2022	Q2 2021	H1 2022	H1 2021
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	4.479,0	1.518,6	8.646,1	2.719,4
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	25,48	8,64	49,19	15,47

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

Im ersten Halbjahr 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 276,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 94,0 Mio. EUR). Des Weiteren sind dem Konzern 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 44,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 39,1 Mio. EUR) wirkten sich hingegen mindernd auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2022	31.12.2021
Schiffe	8.755,4	7.890,5
Container	3.447,8	3.250,4
Übrige Anlagen	273,5	242,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	507,1	381,9
Gesamt	12.983,7	11.764,8

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container, der Abschluss von neuen Charter- und Containermietverträgen zu gleichzeitig höheren Charraten und die Verlängerung von bestehenden Charterverträgen in Summe zu einem Anstieg der Sachanlagen von 1.100,8 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 1.048,0 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Gegenläufig wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 893,2 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus, sodass sich insgesamt eine Erhöhung der Sachanlagen von 1.218,9 Mio. EUR ergab.

Vorräte

Die Vorräte beinhalten im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die insbesondere Brennstoffbestände umfassen. Im Vergleich zum 31. Dezember 2021 sind die Brennstoffbestände von 332,6 Mio. EUR auf 571,8 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die erhebliche Erhöhung der Bunkerpreise zurückzuführen ist.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Im ersten Halbjahr 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 1.924,3 Mio. EUR und 1.298,9 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. Juni 2022: -13,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2021: -149,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Halbjahr 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 3,2% zum 30. Juni 2022 und verringerte die negative Rücklage um 136,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 29,2 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 2.589,9 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 876,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr 2022 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 1.714,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 235,6 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

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. Juni 2022 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.945,2	3.945,2	3.945,2
Sonstige Forderungen	464,6	293,6	293,6
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,2	0,2	0,2
Eingebettete Derivate	0,2	0,2	0,2
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	30,5	30,5	30,5
Zinsswaps	30,5	30,5	30,5
Finanzmittel	10.000,4	10.000,4	10.000,4
Passiva			
Finanzschulden	3.051,0	3.051,0	2.996,4
Leasingverbindlichkeiten	2.651,4	2.651,4	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.633,5	2.633,5	2.633,5
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	44,8	44,8	44,8
Devisentermingeschäfte	44,5	44,5	44,5
Zinsswaps	0,2	0,2	0,2
Sonstige Verbindlichkeiten	233,3	168,3	168,3
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	2,0	2,0	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 15,5 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 1.925,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0,0 Mio. EUR) enthalten, die zum einen Teil in Level 1 (914,6 Mio. EUR) und zum anderen Teil in Level 2 der Fair-Value-Hierarchie (1.010,8 Mio. EUR) 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 254,4 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 310,5 Mio. EUR) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 0,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0,3 Mio. EUR) ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 2,0 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 2,1 Mio. EUR) ermittelt wurde, gehören ebenfalls der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an.

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

Für alle übrigen Finanzinstrumente stellen in der Regel die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

Im ersten Halbjahr 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	30.6.2022	31.12.2021
Finanzschulden	3.051,0	3.074,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.853,0	1.902,5
Anleihen	300,8	300,8
Sonstige Finanzschulden	897,3	870,7
Leasingverbindlichkeiten	2.651,4	2.423,1
Gesamt	5.702,5	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	30.6.2022	31.12.2021
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.244,0	5.055,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	400,0	402,1
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	84,6	67,0
Zinsverbindlichkeiten	9,4	11,2
Transaktionskosten	-35,6	-38,7
Gesamt	5.702,5	5.497,2

Zum 30. Juni 2022 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 697,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 516,9 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

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

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 8,7 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 8,0 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 92,7 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 78,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen für die Regionen Südeuropa, Middle East 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. Juni 2022 insgesamt 2.178,1 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.924,5 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 17 Containerschiffen, davon zwölf Großcontainerschiffe, in Höhe von 2.008,2 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.898,6 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 92,3 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 0,0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 60,6 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 9,9 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 4,9 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 3,4 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 12,1 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 1.475,8 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 1.120,0 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden nach dem Bilanzstichtag Leasingverhältnisse für bestehende und neue Charterschiffe verlängert bzw. abgeschlossen. Daraus resultieren künftige Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 1.076,2 Mio. EUR.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und

Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2021 nicht ergeben.

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, 9. August 2022

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Halbjahresfinanzberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Hamburg, 9. August 2022

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

FINANZKALENDER 2022

10. NOVEMBER 2022

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2022

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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

www.hapag-lloyd.com

