

Hapag-Lloyd AG

H1 2020

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis
30. Juni 2020

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2020

		1.4.– 30.6. 2020	1.4.– 30.6. 2019	1.1.– 30.6. 2020	1.1.– 30.6. 2019	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt		239	237	239	237	2
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.736	1.707	1.736	1.707	29
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.621	2.580	2.621	2.580	40
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.114	1.063	1.104	1.071	33
Transportmenge	TTEU	2.701	3.038	5.755	5.966	-212
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.017	3.175	6.360	6.238	122
EBITDA	Mio. EUR	699	467	1.169	956	212
EBIT	Mio. EUR	352	176	511	389	122
Konzernergebnis	Mio. EUR	261	50	285	146	139
Ergebnis je Aktie	EUR	1,46	0,26	1,59	0,78	0,81
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	826	349	1.207	885	322
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	23,2	14,7	18,4	15,3	3,1 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	11,7	5,5	8,0	6,2	1,8 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	10,9	5,3	7,7	5,9	1,8 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. Juni¹						
Bilanzsumme	Mio. EUR	17.091	16.200	17.091	16.200	891
Eigenkapital	Mio. EUR	6.693	6.621	6.693	6.621	72
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	39,2	40,9	39,2	40,9	-1,7 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.398	9.580	10.398	9.580	819
Finanzkennzahlen zum 30. Juni¹						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	7.191	6.397	7.191	6.397	794
Liquide Mittel	Mio. EUR	1.509	512	1.509	512	998

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

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

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

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

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 14. August 2020 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2020

- Das erste Halbjahr 2020 war vor allem geprägt von einer sehr volatilen Entwicklung der Bunkerpreise, den wirtschaftlichen Folgen des Ausbruchs und der globalen Verbreitung der COVID-19 Pandemie sowie der Erarbeitung und Einführung des Ergebnissicherungsprogramms (Performance Safeguarding Program – PSP) zur Abmilderung der COVID-19 Folgen.
- Die Umsatzerlöse stiegen dank eines stärkeren US-Dollars um 2,0% auf 6,4 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,2 Mrd. EUR). Währungsbereinigt lag der Umsatz 0,6% unter dem Vorjahreswert.
- Die Transportmenge ging hingegen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 um 3,5% auf 5.755 TTEU zurück (Vorjahreszeitraum: 5.966 TTEU). Während das transportierte Volumen im ersten Quartal noch leicht gesteigert werden konnte, kam es im zweiten Quartal in Folge der globalen Eindämmungsmaßnahmen der Pandemie zu einem deutlichen Rückgang der Transportmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum, auf den wir mit Kapazitätsanpassungen reagiert haben, um Kostenüberhänge zu reduzieren.
- Die durchschnittliche Frachtrate ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Wesentlichen aufgrund der Weitergabe von Bunkerkosten für schwefelarmen Treibstoff um 3,1% auf 1.104 USD/TEU leicht gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.071 USD/TEU).
- Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr 2020 um 2,0% auf 4.730,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.825,3 Mio. EUR) gesunken. Einem im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,4% höheren durchschnittlichen Bunkerpreis in Folge der IMO 2020 Einführung standen positive Effekte aus einem volumenbedingten Rückgang der Transportaufwendungen sowie einem aktiven Kostenmanagement gegenüber.
- Die aufgrund des Ölpreisverfalls erfolgte Abwertung der Bunkerbestände zum Ende des ersten Quartals i. H. v. –58,4 Mio. EUR wirkte entlastend auf die Bunkeraufwendungen des zweiten Quartals. Auf Halbjahressicht gab es daher keine nennenswerten Ergebniseffekte aus der Bewertung der Bunkerbestände.
- Das EBITDA konnte im ersten Halbjahr 2020 trotz einer rückläufigen Transportmenge um 22,2% auf 1.168,7 Mio. EUR gesteigert werden (Vorjahreszeitraum: 956,2 Mio. EUR). Aufgrund der generell zeitversetzten Weitergabe von Bunkerkosten war das Verhältnis von Frachtraten und Bunkerpreisen, anders als im Vorquartal, im zweiten Quartal temporär vorteilhaft. Zudem wirkte sich das aktive Kostenmanagement als Folge der PSP Maßnahmen positiv aus. Die EBITDA-Marge stieg entsprechend um 3,1%-Punkte auf 18,4% (Vorjahreszeitraum: 15,3%).
- Das EBIT lag mit 511,3 Mio. EUR ebenfalls über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 389,4 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie konnte um 0,81 Euro auf 1,59 Euro gesteigert werden.
- Auch der Free Cashflow war mit 1.068,7 Mio. EUR deutlich positiv (H1 2019: 767,6 Mio. EUR). Infolgedessen konnten die Verschuldungskennziffern weiter verbessert werden, sodass sich das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA mit 2,6 auf dem niedrigsten Level seit der Finanzkrise 2009 befindet.
- Die Liquiditätsreserve wurde aufgrund der im Rahmen des PSP Programms eingeleiteten Maßnahmen zur Sicherung der Liquiditätsposition im ersten Halbjahr deutlich aufgestockt und lag zum 30. Juni 2020 bei rd. 1,7 Mrd. EUR (30. Juni 2019: 931,5 Mio. EUR).
- Für das Gesamtjahr 2020 erwartet Hapag-Lloyd weiterhin ein EBITDA von 1,7–2,2 Mrd. EUR und ein EBIT von 0,5–1,0 Mrd. EUR. Die Prognose unterliegt unverändert hohen Risiken im weiteren Jahresverlauf. Neben der Entwicklung des Transportvolumens dürfte insbesondere auch die Entwicklung der Frachtraten und ein weiterer potentieller Anstieg des Bunkerpreises einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 haben.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

5 Konzernziele und -strategie

8 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

9 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

11 Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Geschäftsentwicklung

13 Wirtschaftsbericht

13 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

14 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

17 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

17 Ertragslage des Konzerns

23 Finanzlage des Konzerns

25 Vermögenslage des Konzerns

26 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

27 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

31 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

32 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

32 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

33 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

34 Konzernbilanz

36 Konzernkapitalflussrechnung

38 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

40 Verkürzter Konzernanhang

57 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

58 Finanzkalender 2020

59 Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Tür zu Tür.

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 30. Juni 2020 aus 239 Containerschiffen (30. Juni 2019: 237). Der Konzern verfügt derzeit über 388 Vertriebsstellen in 129 Ländern (30. Juni 2019: 399 Vertriebsstellen in 128 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten (Vorjahr: 118 Dienste) weltweit, wovon jedoch aktuell 6 Dienste zeitweise ausgesetzt sind wegen des COVID-19 bedingten Nachfragerückgangs. In den ersten 6 Monaten des Jahres 2020 betreute Hapag-Lloyd global rd. 23.700 Kunden (Vorjahr: rd. 24.000).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Seit dem 1. April 2017 betreibt Hapag-Lloyd gemeinsam mit Ocean Network Express Pte. Ltd. (Singapur) (ONE) (vormals Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (Japan), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (Japan), Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Ltd. (Japan)) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die „THE Alliance“. Zum 1. April 2020 ist die südkoreanische Linienreederei Hyundai Merchant Marine (HMM) der Allianz als neues Vollmitglied beigetreten. Die Kooperation ist auf 10 Jahre angelegt und verlängert sich danach automatisch um jeweils 1 weiteres Jahr.

Allianzmitglieder können erstmalig nach 36 Monaten und dann mit einer Frist von 12 Monaten die Allianz verlassen. Im Falle eines Kontrollwechsels („Change of Control“) oder bei Insolvenz kann ein Mitglied aus der Allianz ausgeschlossen werden. Der Beschluss zum Ausschluss eines Allianzmitglieds muss von den anderen Mitgliedern einstimmig gefasst werden.

Zum 30. Juni 2020 deckt die THE Alliance mit 251 Containerschiffen und 28 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. Juni 2019: 247 Containerschiffe und 29 Dienste). Derzeit sind wegen des Nachfragerückgangs durch die COVID-19 Pandemie 4 Dienste der THE Alliance zeitweise ausgesetzt.

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

Veränderungen im Vorstand der Hapag-Lloyd AG

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

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 5. Juni 2020 wurde der Vertrag des Personal- und Einkaufsvorstands Herrn Joachim Schlotfeldt um zwei Jahre bis zum 31. März 2023 verlängert.

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 Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam.

Im Januar 2020 erwarb die CSAV von QIA ein Aktienpaket von 3.890.899 Aktien (entspricht einem Anteil von rd. 2,2 %) und im März weitere 1.000 Aktien und hält seitdem einen Anteil von rd. 30 %. Im März erwarb die Kühne Maritime GmbH 656.526 Aktien, wodurch sich der Anteil von Kühne ebenso auf rd. 30 % erhöhte.

Zum 30. Juni 2020 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

in %

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

KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

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

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

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

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

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital (Return on Invested Capital [ROIC]), die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens (Weighted Average Cost of Capital [WACC]) entspricht. In den ersten 6 Monaten 2020 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 7,7 % (Vorjahreszeitraum: 5,9 %). Die zum 31. Dezember 2019 ermittelten gewichteten Kapitalkosten (WACC) betragen 6,8 %. Details zur Berechnung des ROIC sind dem Kapitel „Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2020 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. Juni 2020 verfügt der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.674,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 1.032,8 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 39,2 % (31. Dezember 2019: 40,9 %).

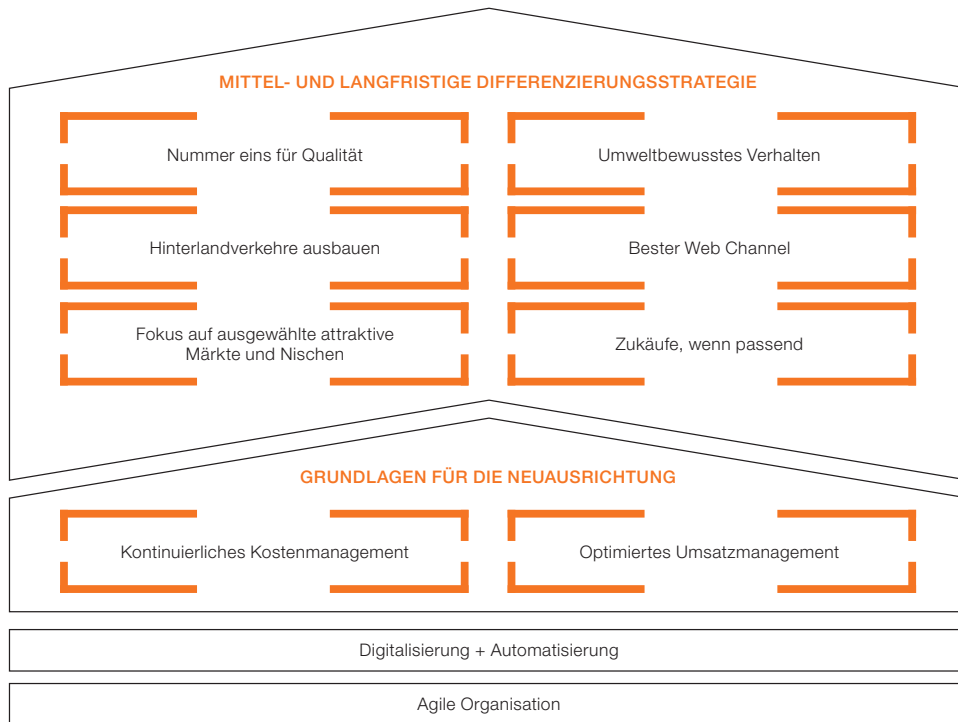
Strategy 2023

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

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

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



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

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

Neben den operativen Steuerungsgrößen EBITDA und EBIT wird der Return on Invested Capital (ROIC) als periodische Messgröße für die Verzinsung des eingesetzten Kapitals auf Konzern-ebene als Kenngröße ermittelt. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich Steuern, mit dem eingesetzten Kapital (Invested Capital) zum Stichtag. Das Invested Capital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

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

	Mio. EUR		Mio. USD	
	H1 2020	H1 2019	H1 2020	H1 2019
Langfristige Vermögenswerte	13.869,6	13.691,5	15.540,9	15.585,3
Vorräte	177,7	250,5	199,1	285,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.158,7	1.272,8	1.298,4	1.448,8
Sonstige Aktiva	376,1	391,6	422,1	445,8
Summe Vermögenswerte	15.582,1	15.606,4	17.460,5	17.765,0
Rückstellungen	742,4	720,5	831,9	820,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.844,8	1.768,8	2.067,2	2.013,4
Sonstige Verbindlichkeiten	620,0	556,3	694,8	633,5
Summe Schulden	3.207,1	3.045,6	3.593,8	3.467,0
Invested Capital	12.375,0	12.560,8	13.866,8	14.298,0
EBIT	511,3	389,4	563,2	439,8
Steuern	24,6	17,3	27,0	19,5
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	486,8	372,1	536,2	420,3
Return on Invested Capital (ROIC)			7,7 %	5,9 %

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

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das angestrebte profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. Juni 2020 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 239 Containerschiffen (30. Juni 2019: 237 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis.

Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte beträgt zum 30. Juni 2020 1.736.429 TEU und ist somit gegenüber dem 30. Juni 2019 (1.707.463 TEU) um 1,7% gestiegen. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. Juni 2020 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 40% (30. Juni 2019: rd. 39%).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. Juni 2020 (kapazitätsgewichtet) 9,2 Jahre. Mit 7.265 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 16% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 weltweit größten Containerlinienreedereien (30. Juni 2020: 6.269 TEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 69% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. Juni 2020: 4.288 TEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2020 über 1.592.758 (30. Juni 2019: 1.573.216) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.620.584 TEU (30. Juni 2019: 2.580.401). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 30. Juni 2020 rd. 44% (30. Juni 2019: 47%).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 30. Juni 2020 121 Dienste (30. Juni 2019: 118 Dienste). 6 der Dienste sind aktuell zeitweise ausgesetzt wegen des COVID-19 bedingten Nachfragerückgangs.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2019
Anzahl der Schiffe	239	239	237
davon			
Eigene Schiffe ¹	112	112	112
Gecharterte Schiffe	127	127	125
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.736	1.707	1.707
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.621	2.540	2.580
Anzahl Dienste	121	121	118

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Im ersten Halbjahr des Jahres 2020 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 2,0 Mio. Tonnen und lag damit rd. 7 % unter Vorjahresniveau (H1 2019: rd. 2,2 Mio. Tonnen). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch die im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie stehenden zeitweisen Aussetzung von Abfahrten. Durch die ab 1. Januar 2020 geltenden neuen Bestimmungen zur Reduzierung der Schwefelemissionen stieg der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) auf 94 % (H1 2019: rd. 15 %). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,4 Tonnen (H1 2019: 2,6 Tonnen). Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch gegenüber dem Vorjahr auf 0,36 Tonnen pro TEU (H1 2019: 0,37 Tonnen pro TEU).

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

Im Rahmen der ab 2020 geltenden Bestimmungen der International Maritime Organization (IMO) zur Reduzierung des Schwefeldioxid ausstoßes ist Hapag-Lloyd neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoffen auch dabei Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf 17 größeren eigenen sowie 9 langfristig gecharterten Containerschiffen zu installieren sowie durch die Umrüstung eines Großschiffs den Betrieb mit Flüssiggas (LNG) zu testen. Aus Sicht des Vorstands der Hapag-Lloyd AG ist die Umstellung auf die neuen Abgasgrenzwerte und der damit einhergehende Wechsel auf schwefelarmen Treibstoff planmäßig verlaufen.

Kunden

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 23.700 Kunden durch (H1 2019: rd. 24.000).

Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2020 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 13.021 Mitarbeiter (30. Juni 2019: 12.861). Davon entfielen 10.817 Personen auf den Landbereich (30. Juni 2019: 10.634) und 2.010 Mitarbeiter auf den Seebereich (30. Juni 2019: 2.033). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2020 194 Auszubildende (30. Juni 2019: 194).

Anzahl Mitarbeiter

	30.6.2020	31.12.2019	30.6.2019
Seebereich	2.010	2.072	2.033
Landbereich	10.817	10.691	10.634
Auszubildende	194	233	194
Gesamt	13.021	12.996	12.861

AUSWIRKUNGEN DER COVID-19 PANDEMIE AUF DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2020 war wesentlich geprägt vom Ausbruch der COVID-19 Pandemie. Die Eindämmungsmaßnahmen hatten zur Folge, dass die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs aufgrund der Ausgeh- und Kontaktbeschränkungen erschwert war. Gleichzeitig kam es im zweiten Quartal zu einem abrupten Nachfragerückgang mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, die im Detail im Wirtschaftsbericht beschrieben sind.

Hapag-Lloyd hat frühzeitig auf die Krise reagiert und seit Anfang März 2020 ein zentrales Krisenkomitee unter Leitung des Vorstands eingerichtet, das regelmäßig die aktuelle Lage beurteilt und, sofern erforderlich, Maßnahmen einleitet. Zur Gewährleistung der Sicherheit des Personals und eines stabilen Geschäftsbetriebs an Land wie auch an Bord der Schiffe bestehen für jede Abteilung und jedes Büro Notfallpläne (sog. Business Continuity Pläne). Die Mitarbeiter von Hapag-Lloyd werden über die aktuelle Situation und die Schutzmaßnahmen umfangreich über das Intranet informiert.

Dadurch konnte im ersten Halbjahr der operative Geschäftsbetrieb trotz umfangreicher Schutzmaßnahmen und vielfach geschlossener Büros weitestgehend sichergestellt werden. In der Spitze haben mehr als 90 % der Landmitarbeiter von zu Hause aus gearbeitet. Hierzu wurden weltweit zusätzliche IT-Kapazitäten geschaffen. Trotz der stufenweisen Aufhebung der Schutzmaßnahmen in einigen Regionen hat zum Ende des ersten Halbjahres auch weiterhin der überwiegende Teil der Landmitarbeiter von zu Hause aus gearbeitet. Auch auf den Schiffen hat die Sicherheit der Besatzung für die Unternehmensleitung oberste Priorität. Hapag-Lloyd hat daher zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen an Bord der Schiffe eingeführt, um die Sicherheit der Besatzungen bestmöglich zu gewährleisten. Der Schiffsbetrieb erfolgte bisher weitestgehend ohne nennenswerte Einschränkungen. Weltweite Reisebeschränkungen sowie nationale Restriktionen erschweren oder verhindern aktuell allerdings den Besatzungswechsel in diversen Häfen. Hapag-Lloyd arbeitet im engen Austausch mit den lokalen Behörden und anderen Marktteilnehmern, um eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

Neben der Sicherstellung des aktuellen operativen Geschäfts ist der zweite Schwerpunkt, die negativen Auswirkungen des im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie stehenden Nachfragerückgangs zu minimieren und die finanzielle Solidität des Unternehmens jederzeit sicherzustellen. Zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität wurde daher im ersten Halbjahr ein umfangreiches Maßnahmenpaket unter dem Projektnamen Performance Safeguarding Program (PSP) erarbeitet und implementiert. Dieses beinhaltet unter anderem Maßnahmen für Kosteneinsparungen, die Überprüfung sämtlicher Investitionen und Maßnahmen zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens. Im Rahmen des PSP Programms wurden mehr als 1.700 Einzelmaßnahmen identifiziert, die sich über die gesamte Organisation verteilen.

In Zusammenarbeit mit den anderen THE Alliance Partnern wurde der Fahrplan für die großen Ost-West-Verbindungen überarbeitet und Dienste teilweise zusammengelegt oder gestrichen. Diese Maßnahmen ermöglichen es den Allianz-Partnern eine adäquate Auslastung ihrer Schiffe zu gewährleisten und so Kosten einzusparen. Zudem hat Hapag-Lloyd zusätzliche Einsparmaßnahmen identifiziert, die während der durch die COVID-19 Pandemie bedingten Krise Entlastungen bei den Kosten für das Handling und den Transport von Containern, den Kosten für das Equipment (im Wesentlichen für Container) sowie den Schiffssystem- und Overheadkosten bringen sollen. Neben der Nicht-Verlängerung kurzfristig auslaufender Charterverträge wurden in diesem Zusammenhang unter anderem auch mittel- und langfristige Charterverträge neu verhandelt und dabei sowohl Laufzeiten als auch Konditionen angepasst. Ziel der Kapazitäts- und Einsparmaßnahmen ist es, die Kosten im laufenden Jahr um einen mittleren dreistelligen US-Dollar-Millionenbetrag zu senken. Während erste Einsparungen bereits im zweiten Quartal 2020 realisiert wurden, dürfte sich das Gros der Einsparungen auf das zweite Halbjahr verteilen.

Zur Sicherung und Ausweitung der Liquiditätsposition wurde eine weitere Optimierung des weltweiten Cash-Poolings und des Working Capital Managements angestrebt. Die Liquidität wurde durch die erweiterte Nutzung des Forderungsverbriefungsprogramms, die Ziehung von Kreditlinien sowie die Refinanzierung von Schiffen und Containern deutlich erhöht. Zudem wird das Investitionsbudget fortlaufend überprüft und eine Priorisierung der geplanten Investitionen festgelegt. Hapag-Lloyd hat derzeit weder Schiffsn Neubauten in Auftrag gegeben noch eine

verbindliche Vereinbarung für den Bau unterzeichnet. Ein etwaiger Erwerb neuer Großcontainerschiffe oder weiterer Container erfolgt nur bei vertraglich zugesicherter Finanzierung. Die budgetierten Investitionen verteilen sich auf zahlreiche, zum Teil kleinere Maßnahmen, sodass Hapag-Lloyd hier einen gewissen Spielraum bei der Verschiebung oder Aussetzung von geplanten Investitionen besitzt. Für notwendige Investitionen werden, sofern wirtschaftlich sinnvoll, zudem liquiditätsschonende Finanzierungen wie Charter/Leasing vorgenommen. Ein weiterer Baustein der Liquiditätsmaßnahmen ist die Identifizierung und Prüfung geeigneter staatlicher Programme zur Unterstützung von Unternehmen, um bei einer weiteren Verschärfung der Krise entsprechend vorbereitet zu sein. Eine Inanspruchnahme entsprechender Programme war bislang nicht erforderlich.

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Im Verlauf des ersten Halbjahres haben sich die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Folge der zunehmenden Ausbreitung der COVID-19 Pandemie drastisch abgekühlt. Bereits im Vorjahr lag das globale Wirtschaftswachstum gemäß dem Internationalen Währungsfonds mit 2,9% (2018: 3,6%) auf dem niedrigsten Stand seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 (IWF, World Economic Outlook April 2020). Für das Jahr 2020 ging der IWF noch zu Beginn des Jahres von einem Wachstum in Höhe von 3,3% aus (IWF, World Economic Outlook Januar 2020). Aufgrund der Ausbreitung der COVID-19 Pandemie und der damit zusammenhängenden Eindämmungsmaßnahmen wie Kontaktsperren, Schließung von Fabriken, Geschäften und Veranstaltungsorten und der vorrübergehend nahezu kompletten Einstellung des internationalen Passagierflugverkehrs hat der IWF für 2020 seine Prognose zunächst im April und anschließend im Juni drastisch reduziert. Demnach wird im laufenden Jahr mit einem Rückgang der Weltwirtschaftsleistung um 4,9% gerechnet (IWF, World Economic Outlook Juni 2020).

Die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie waren im Januar und Februar zunächst weitgehend auf China begrenzt. Die chinesische Wirtschaftsleistung sank dementsprechend im ersten Quartal um 6,8%. Mit der zunehmenden Ausbreitung des Corona-Virus waren spätestens im März die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie auch in der ganzen Welt sichtbar, mit entsprechenden Folgen für den internationalen Warenverkehr. Der Im- und Export von Waren brach beispielsweise in der EU im Zeitraum Januar – Mai um jeweils 13% ein. In den USA ging im selben Zeitraum der Import von Waren und Dienstleistungen um ebenfalls 13% zurück. Der IWF geht daher davon aus, dass die weltweite Wirtschaftsleistung im ersten und insbesondere im zweiten Quartal 2020 deutlich eingebrochen ist. Allerdings deuteten die weltweiten Einkaufsmanager-Indizes (PMI), die die aktuelle und erwartete kurzfristige Entwicklung von Unternehmen abbilden, auf eine spürbare Verbesserung der wirtschaftlichen Lage zum Ende des ersten Halbjahres hin (IHS Markit PMI, Juni und Juli 2020).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF Juni 2020

Zur Minderung der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19 Pandemie haben mittlerweile über 190 Staaten sowie nationale und supranationale Notenbanken fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen ergriffen. Die amerikanische Notenbank FED und die Europäische Zentralbank haben ihre Leitzinsen gesenkt und Anleihekäufe ausgeweitet. Allerdings hat die Unsicherheit an den Finanzmärkten zwischenzeitlich zu einem deutlichen Anstieg der Risikoaufschläge geführt, der auf der Zinsseite den Unternehmen nur wenig Linderung verschafft hat. Zum Ende des Halbjahres kam es hier jedoch zu einer Entspannung, wenngleich die Zinssätze für viele Unternehmen weiterhin über dem Vor-Krisenniveau liegen dürften. Die Fiskalmaßnahmen umfassen unter anderem direkte Subventionen, (zinslose) Kredite oder Steuererleichterungen an Unternehmen und Privatleute. Diese Maßnahmen dürften laut IWF geeignet sein, um die Weltwirtschaft vor einem noch deutlicheren Rückgang zu bewahren.

Eine schwache Nachfrage als Folge der gesunkenen Wirtschaftsleistung sowie ein ausgebrochener Preiskampf zwischen wichtigen Erdölproduzenten haben im Laufe des ersten Halbjahres zu einem Einbruch des Ölpreises geführt. Während die Sorte Brent Öl zum Jahresanfang noch zu über 60 USD pro Barrel notierte, stürzte der Preis bis Ende April um über 60 % auf rd. 20 USD ab. Als Reaktion auf den Preisverfall haben wichtige Erdölproduzenten eine Drosselung der täglichen Erdölproduktion vorgenommen. Seit Ende April konnten sich die Ölpreise jedoch wieder deutlich erholen. Zum Ende des ersten Halbjahres notierte die Sorte Brent Öl bei rd. 40 USD pro Barrel.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Wie das Weltwirtschaftswachstum und das Welthandelsvolumen war auch das Wachstum des globalen Ladungsaufkommens im Jahr 2019 mit 1,7 % relativ gering (Clarksons, Juni 2020). Für 2020 ging der Branchendienst Clarksons zum Jahresende 2019 noch von einer Erholung um 3,1 % aus (Clarksons, Dezember 2019). Aufgrund der Auswirkungen der COVID-19 Pandemie und den daraus resultierenden Wirtschafts- und Handelsbeschränkungen gehen Branchenexperten mittlerweile jedoch von einem sinkenden Volumen der weltweiten Containertransportmenge aus. Die Branchenexperten von Clarksons gehen beispielsweise aktuell von einem Rückgang des Containertransportvolumens von rd. 7,2 % für das Gesamtjahr 2020 aus (Clarksons, Juli 2020). In 2021 wird mit einer Erholung von rd. 6,8 % gerechnet.

Entwicklung der Containertransportmenge

	2021e	2020e	2019	2018	2017	2016	2015
Wachstumsrate in %	6,8	-7,2	1,7	4,1	4,7	2,0	-0,8

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

In den ersten 6 Monaten 2020 sank die Menge der weltweit transportierten TEU um 6,8 % (CTS, August 2020). Die stärksten Volumentrübkänge wurden auf dem Atlantik sowie auf den Verbindungen von Fernost nach Europa, Nord- und Südamerika verzeichnet. Die Rückgänge Richtung Fernost fielen hingegen deutlich moderater aus. Hierdurch kam es zu einer leichten Verbesserung der typischen Ungleichgewichte beim Handel mit Fernost.

Der Bunkerpreis verzeichnete eine sehr volatile Entwicklung im ersten Halbjahr 2020. Der ab Anfang Januar 2020 hauptsächliche verwendete Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt kostete am ersten Handelstag des Jahres rd. 560 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Im Verlauf des Halbjahres sank der Bunkerpreis aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig durch einen Fördermengenstreit führender Ölstaaten bedingten stark gesunkenen Ölpreises jedoch deutlich und lag Ende April kurzfristig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Anschließend kam es jedoch wieder zu einem deutlichen Preisanstieg von über 100%. Zum Ende des Halbjahres wurden Bunkerpreise von rd. 280 USD/t verzeichnet (MFO 0,5%, FOB Rotterdam).

Bedingt durch die Einführung der neuen Treibstoffsorte und unterschiedliche Angebotssituationen in den Häfen gab es deutliche Preisunterschiede zu Beginn des Jahres für den MFO 0,5% Bunker. In Singapur lag beispielsweise zu Jahresanfang der Preis mit rd. 700 USD/t um mehr als 140 USD/t über dem Preis in Rotterdam. Zum Ende des Halbjahres normalisierte sich der Preisunterschied wieder und lag nur noch bei rd. 30 USD/t.

Die Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte betrug zum Jahresbeginn 2020 rd. 23,0 Mio. TEU (Drewry Container Forecaster Q2 2020). Die global verfügbare Transportkapazität dürfte auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen 2020 um rd. 0,6 Mio. TEU und 2021 um rd. 0,7 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q2 2020). Darin enthalten sind die im laufenden Geschäftsjahr erwarteten Verschiebungen von Auslieferungen sowie die erwarteten Verschrottungen. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 2,2 Mio. TEU (MDS Transmodal, Juli 2020) liegt mit rd. 9,5% der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23,4 Mio. TEU per Juni 2020) weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61% sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16%).

In den Monaten Januar bis Mai 2020 wurden Aufträge für den Bau von 17 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 0,16 Mio. TEU vergeben, ein Minus von rd. 41% gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Juni 2020).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2021e	2020e	2019	2018
Kapazität Jahresanfang	23,6	23,0	22,1	20,9
Geplante Auslieferungen	1,4	1,1	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,5	0,2	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,3	0,4	0,1	0,2
Nettokapazitätszuwachs	0,7	0,6	0,9	1,2

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 2020, Juni 2020. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im ersten Halbjahr 2020 insgesamt 53 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 352.000 TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 67 Schiffe, Transportkapazität: rd. 528.000 TEU). Die Verschrottung von ineffizienten Schiffen soll laut Angaben des Branchendienstes Drewry (Container Forecaster Q2) im Jahr 2020 mit rd. 0,2 Mio. TEU in etwa auf dem Niveau der beiden Vorjahre liegen. Nachdem die Verschrottungen aufgrund von COVID-19 Restriktionen zunächst deutlich unter den entsprechenden Vorjahreswerten lagen, nahmen sie insbesondere im Juni wieder deutlich zu und lagen mit rd. 143.000 TEU im ersten Halbjahr 2020 gemäß Alphaliner (Alphaliner Weekly, Juli 2020) rd. 13 % über dem Vorjahreswert (Vorjahreszeitraum: rd. 127.000 TEU).

Die Kapazität der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe betrug per Ende Juni 2020 rd. 2,3 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juni 2020), was rd. 9,9 % der Weltflotte entspricht (Ende Juni 2019: rd. 0,4 Mio. TEU bzw. rd. 1,6 % der Weltflotte). Grund für den Anstieg der beschäftigungslosen Schiffe ist das Corona-bedingt niedrige Transportmengenaufkommen. In der Spitze waren im ersten Halbjahr Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 2,6 Mio. TEU aufliegend.

Branchenkonsolidierung und Allianzen

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Juli 2020) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 83 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. In 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 %.

Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschiffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC). Die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), COSCO (China), inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen) ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur), Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) und seit dem 1. April 2020 Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) die „THE Alliance“. Zum 30. Juni 2020 deckte

die THE Alliance mit 251 Containerschiffen und 28 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab. Derzeit sind wegen des Nachfragerückgangs durch die COVID-19 Pandemie 4 Dienste der THE Alliance zeitweise ausgesetzt.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	39	21	46
Ocean Alliance	37	44	14
THE ALLIANCE	23	29	35
Sonstige	1	6	5

Quelle: Alphaliner Juli 2020

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Ertragslage des Konzerns

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 war vor allem geprägt von einer sehr volatilen Entwicklung der Bunkerpreise sowie den wirtschaftlichen Folgen des Ausbruchs und der globalen Verbreitung der COVID-19 Pandemie. Die weltweit durchgeführten politischen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie machten sich insbesondere im zweiten Quartal sichtlich bemerkbar und führten insgesamt zu einem Rückgang der Transportmenge und zu währungsbereinigt niedrigeren Umsatzerlösen. Ein temporär vorteilhaftes Verhältnis von Frachtraten und Bunkerpreisen im zweiten Quartal in Verbindung mit einem aktiven Kostenmanagement im Rahmen des PSP Programms sowie eine Aufwertung des US-Dollars wirkten sich dagegen positiv auf das Ergebnis des ersten Halbjahres aus.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2020 ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) in Höhe von 1.168,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 956,2 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 511,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 389,4 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 285,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 146,3 Mio. EUR).

Nachdem sich die Transportmenge im ersten Quartal 2020, mit Ausnahme der Transportmengen in den Fahrtgebieten Intra Asien und Fernost, positiv entwickelt hatte, waren die Auswirkungen der politischen Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19 Pandemie im zweiten Quartal spürbar. Die Transportvolumina sind in diesem Zeitraum im Vorjahresvergleich erwartungsgemäß in allen Fahrtgebieten gesunken und lagen mit -11,1% deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im ersten Halbjahr ist die Transportmenge insgesamt um 3,5% zurückgegangen.

Die Frachtrate konnte im zweiten Quartal leicht gesteigert werden, sodass das durchschnittliche Frachtrateniveau des ersten Halbjahres 2020 um 3,1% über dem Vorjahreszeitraum lag. Ein im Vergleich zum Euro stärkerer US-Dollar wirkte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres ebenso positiv auf die Ertragslage aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,10 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,13 USD/EUR).

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr im Vergleich zum Vorjahr um 2,0% gesunken. Ursächlich hierfür war vor allem ein aktives Kostenmanagement, bei dem insbesondere durch ausgesetzte Reisen und Netzwerkoptimierungen die Aufwendungen für Schiffsreisen und der Bunkerverbrauch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum reduziert werden konnten. Zusätzlich ergaben sich mengenbedingte Rückgänge der Aufwendungen für das Handling von Containern in Verbindung mit geringeren Inlandstransportaufwendungen.

Unsicherheiten an den Finanzmärkten führten zu einem Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats aus der vorzeitigen Rückkaufsoption der Anleihe in Höhe von -14,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,7 Mio. EUR), welcher sich ebenso negativ auf das Zinsergebnis auswirkte wie die Bewertung der Zinsswaps in Höhe von -9,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -3,5 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Umsatzerlöse	3.017,0	3.175,2	6.360,3	6.238,1
Transportaufwendungen	2.085,3	2.482,4	4.730,2	4.825,3
Personalaufwendungen	167,4	165,1	340,3	331,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	347,8	291,2	657,3	566,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-71,3	-70,0	-136,5	-142,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	345,1	166,6	495,9	371,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	9,0	15,7	17,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-0,1	0,1	-0,3	0,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	351,5	175,7	511,3	389,4
Zinsergebnis	-79,8	-118,7	-204,0	-224,9
Übrige Finanzposten	-1,7	-1,1	2,7	-0,9
Ertragsteuern	9,4	5,9	24,6	17,3
Konzernergebnis	260,6	50,0	285,5	146,3
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	256,9	46,2	278,7	137,9
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,8	3,8	6,8	8,4
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,46	0,26	1,59	0,78
EBITDA	699,3	466,9	1.168,7	956,2
EBITDA-Marge (%)	23,2	14,7	18,4	15,3
EBIT	351,5	175,7	511,3	389,4
EBIT-Marge (%)	11,7	5,5	8,0	6,2

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Atlantik	442	513	923	982
Transpazifik	418	494	890	944
Fernost	495	584	1.062	1.178
Mittlerer Osten	307	344	699	695
Intra-Asien	211	215	423	436
Lateinamerika	667	713	1.411	1.389
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	161	175	347	342
Gesamt	2.701	3.038	5.755	5.966

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

Die Transportmenge reduzierte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 um 212 TTEU auf 5.755 TTEU (Vorjahreszeitraum: 5.966 TTEU), was einem Rückgang von 3,5% entspricht. Dabei waren vor allem im zweiten Quartal des Jahres die globalen Auswirkungen der politischen Maßnahmen im Kampf gegen die COVID-19 Pandemie mengenmäßig in allen Fahrtgebieten zu spüren.

Während die Mengen im Fahrtgebiet Intra-Asien im zweiten Quartal bereits fast wieder auf Vorjahresniveau lagen, waren in diesem Zeitraum vor allem die Fahrtgebiete Atlantik, Transpazifik und das Fahrtgebiet Fernost von den politischen Auswirkungen im Kampf gegen die COVID-19 Pandemie betroffen.

Aufgrund eines stärkeren Marktanteils im Intra-Amerika Geschäft konnte die Transportmenge im Fahrtgebiet Lateinamerika im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 trotz der Pandemie gesteigert werden.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Atlantik	1.405	1.361	1.405	1.356
Transpazifik	1.378	1.289	1.351	1.312
Fernost	982	891	971	927
Mittlerer Osten	856	753	818	755
Intra-Asien	563	548	587	538
Lateinamerika	1.164	1.144	1.163	1.162
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.046	1.047	1.038	1.036
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.114	1.063	1.104	1.071

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.104 USD/TEU und lag damit um 33 USD/TEU bzw. 3,1% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.071 USD/TEU).

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Atlantik	563,8	620,3	1.177,1	1.179,4
Transpazifik	523,7	566,3	1.092,1	1.096,7
Fernost	441,3	463,3	936,8	966,3
Mittlerer Osten	239,1	230,6	518,9	464,4
Intra-Asien	107,9	105,0	225,4	207,5
Lateinamerika	705,3	725,2	1.489,5	1.428,7
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	152,8	163,3	326,6	313,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	283,1	301,2	593,9	581,5
Gesamt	3.017,0	3.175,2	6.360,3	6.238,1

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 122,2 Mio. EUR auf 6.360,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.238,1 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 2,0% entspricht. Ursächlich hierfür war vor allem ein im Vergleich zum Vorjahr stärkerer US-Dollar.

Bereinigt um Wechselkursveränderungen lagen die Umsatzerlöse 0,6% unter dem Wert im Vorjahreszeitraum. Steigenden durchschnittlichen Frachtraten stand dabei ein Transportmengenrückgang gegenüber.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Transportaufwendungen	2.085,3	2.482,4	4.730,2	4.825,3
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.132,6	2.469,9	4.744,2	4.835,0
Brennstoff	268,6	427,6	862,9	822,2
Handling und Haulage	1.139,0	1.247,3	2.396,3	2.439,6
Container und Repositionierung ¹	281,9	296,2	562,0	581,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	443,1	498,8	923,0	992,2
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-47,3	12,4	-14,0	-9,7
Personalaufwendungen	167,4	165,1	340,3	331,8
Abschreibungen	347,8	291,2	657,3	566,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-71,3	-70,0	-136,5	-142,6
Gesamte operative Aufwendungen	2.529,2	2.868,6	5.864,4	5.866,5

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 um 95,1 Mio. EUR auf 4.730,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.825,3 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 2,0%. Einem im Vergleich zum Vorjahr höheren durchschnittlichen Bunkerpreis standen positive Effekte aus dem aktiven Kostenmanagement sowie dem volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen gegenüber.

Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs notierte mit 1,10 USD/EUR stärker als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (1,13 USD/EUR). Die Umrechnung der Transportaufwendungen von der funktionalen Währung US-Dollar in die Berichtswährung Euro führte durch die Stärkung des US-Dollars zu einem geringeren Rückgang der Transportaufwendungen im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020. Bereinigt um Wechselkursänderungen hätten sich die Transportaufwendungen im ersten Halbjahr um ca. 218,7 Mio. EUR (4,4%) und somit stärker als der Transportmengenrückgang in Höhe von 3,5% reduziert.

Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im ersten Halbjahr mit 448 USD je Tonne um 19 USD je Tonne (4,4%) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 429 USD je Tonne. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020 zurückzuführen. Der Bunkerpreis verzeichnete eine sehr volatile Entwicklung im ersten Halbjahr 2020. Während die Preise für den Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt zu Beginn des Halbjahres noch auf einem sehr hohen Niveau lagen (MFO 0,5%, FOB Rotterdam, rd. 560 USD/t), sanken sie im Verlauf des Halbjahres aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs nach Öl sowie eines gleichzeitigen Fördermengenstreits führender Ölstaaten indes deutlich und lagen Ende April kurzfristig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Anschließend kam es wieder zu einem deutlichen Preisanstieg, sodass zum Ende des Halbjahres Bunkerpreise von rd. 280 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam) verzeichnet wurden. Der negative Bewertungseffekt aus dem Preisverfall zum Ende des ersten Quartals (-58,4 Mio. EUR) entlastete die Aufwendungen für Brennstoffe im zweiten Quartal.

Der Rückgang der Aufwendungen für das Handling von Containern in Höhe von 43,3 Mio. EUR auf 2.396,3 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang sowie geringere Inlandtransportaufwendungen zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ist im Wesentlichen auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP Programms zurückzuführen. Ausgesetzte Dienste, eine reduzierte Anzahl an Reisen, Netzwerkoptimierungen sowie ein höherer Anteil an mittelfristig eingearterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum führten im Wesentlichen zum Rückgang der Aufwendungen.

Der Personalaufwand erhöhte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 um 8,6 Mio. EUR (2,6%) auf 340,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 331,8 Mio. EUR). Aufwandserhöhend wirkte sich ausschließlich die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aus.

Die Abschreibungen für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 betragen 657,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 566,8 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem insbesondere durch Maßnahmen im Rahmen des PSP gestiegenen Anteil an mittelfristig eingearterten Schiffen und der daraus

folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 261,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 204,2 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –136,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –142,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 auf insgesamt 166,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 162,4 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (83,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 70,3 Mio. EUR), Verwaltungskosten (19,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 19,7 Mio. EUR) und Beratungskosten (15,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 16,7 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge resultierten im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (7,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 0,5 Mio. EUR) und dem Abgang von Vermögenswerten (7,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 10,7 Mio. EUR).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Umsatz	3.017,0	3.175,2	6.360,3	6.238,1
EBIT	351,5	175,7	511,3	389,4
EBITDA	699,3	466,9	1.168,7	956,2
EBIT-Marge (%)	11,7	5,5	8,0	6,2
EBITDA-Marge (%)	23,2	14,7	18,4	15,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,46	0,26	1,59	0,78
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	10,9	5,3	7,7	5,9

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

Zinsergebnis

Für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –204,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –224,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 zurückgeführte Anleihe in Höhe von 25,7 Mio. EUR. Außerdem trugen die Schuldentilgung der Bankfinanzierungen und dadurch verringerte Zinsen in Höhe von 18,1 Mio. EUR zu einer Verbesserung des Zinsergebnisses bei. Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats aus der vorzeitigen Rückkaufoption der Anleihe in Höhe von –14,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +2,7 Mio. EUR), der im Wesentlichen aus den Unsicherheiten an den Finanzmärkten infolge der COVID-19 Pandemie resultierte, sowie die Bewertung der Zinsswaps in Höhe von –9,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –3,5 Mio. EUR) wirkten sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 7,3 Mio. EUR auf 24,6 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg der Aufwendungen ist im Wesentlichen auf die Abwertung der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge und Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Konzernergebnis

Im ersten Halbjahr 2020 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 285,5 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 146,3 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	826,3	348,6	1.206,9	884,8
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-31,4	18,4	-138,2	-117,2
Free Cashflow	795,0	367,0	1.068,7	767,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-189,1	-481,5	-49,0	-977,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	605,8	-114,6	1.019,7	-209,8

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.206,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 884,8 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Halbjahresergebnis 2020 sowie durch eine im Vorjahresvergleich positive Entwicklung des Working Capital.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 insgesamt auf 138,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 117,2 Mio. EUR) und betrafen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 148,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 165,7 Mio. EUR) insbesondere für Container und Schiffsausrüstungen, die im Zusammenhang mit der Einhaltung der neuen IMO 2020 Regularien stehen. Obgleich im Investitionsbetrag Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 50,6 Mio. EUR enthalten sind, sind die Auszahlungen für neue Container im ersten Halbjahr um 56,8 Mio. EUR auf 72,5 Mio. EUR zurückgegangen. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 18,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,6 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus dem Verkauf von Containern resultieren.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in der aktuellen Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 49,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 977,3 Mio. EUR). Der Nettoabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 541,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.114,3 Mio. EUR) vor allem bedingt durch die Rückführung einer Anleihe in Höhe von 450,0 Mio. EUR und die Rückführung des ABS Programms in Höhe von 177,1 Mio. EUR) sowie aus Zinszahlungen in Höhe von 127,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 181,8 Mio. EUR). Zudem entstanden im ersten Halbjahr Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 295,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 245,9 Mio. EUR). Die Ausschüttung der Dividende an Gesellschafter für das Geschäftsjahr 2019 führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 193,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26,4 Mio. EUR).

Den Mittelabflüssen standen vor allem Mittelzuflüsse zur Sicherung des Liquiditätsrahmens im Rahmen des PSP Programms gegenüber. Aus der Finanzierung von Schiffen und Containern mittels Sale-and-Leaseback-Transaktionen flossen Mittel in Höhe von 604,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 195,4 Mio. EUR) zu. Zusätzliche Mittelzuflüsse ergaben sich durch die Inanspruchnahme von revolvingierenden Kreditlinien in Höhe von 363,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 140,1 Mio. EUR). Die aufgenommenen Gelder wurden bei bonitätsstarken Kreditinstituten angelegt. Weitere wesentliche Mittelzuflüsse resultierten aus der Erhöhung des bestehenden ABS-Programms in Höhe von 145,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 219,4 Mio. EUR).

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	H1 2020	H1 2019
Bestand am Anfang der Periode	511,6	657,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	-22,0	5,5
Zahlungswirksame Veränderungen	1.019,7	-209,8
Bestand am Ende der Periode	1.509,2	452,7

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 ein Zahlungsmittelzufluss von 1.019,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -22,0 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2020 ein Finanzmittelbestand von 1.509,2 Mio. EUR (30. Juni 2019: 452,7 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen nach den durchgeführten Maßnahmen zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 165,1 Mio. EUR (30. Juni 2019: 478,8 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.674,3 Mio. EUR ergab (30. Juni 2019: 931,5 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	7.191,2	6.397,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.509,2	511,6
Nettoverschuldung	5.682,0	5.885,6
Verschuldungsgrad (%)¹	84,9	88,9
Frei verfügbare Kreditlinien	165,1	521,3
Eigenkapitalquote (%)	39,2	40,9

¹ Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 30. Juni 2020 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 5.682,0 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2019 von 5.885,6 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 203,6 Mio. EUR (- 3,5%) zurückgegangen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow sowie Nettozuflüssen aus verschiedenen Finanzierungstätigkeiten im Rahmen des PSP Programms. Die in diesem Zusammenhang erfolgte Inanspruchnahme der revolvingierenden Kreditlinien sowie die Refinanzierung von Bestandscontainern und Bestandsschiffen mittels Sale-and-Leaseback-Transaktionen erhöhten lediglich die Bruttoverschuldung. Die Nettoverschuldung blieb unberührt. Die Erhöhung von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 190,2 Mio. EUR wirkte sich negativ auf die Verschuldung aus.

Die Eigenkapitalquote ist mit 39,2% im Vergleich zum 31. Dezember 2019 mit 40,9% um 1,7 %-Punkte gesunken. Die Reduktion ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten aus der Ziehung der revolvingen Kreditlinien in Höhe von 363,2 Mio. EUR, einen Anstieg der Finanzschulden in Höhe von 603,9 Mio. EUR sowie einen Anstieg der Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 190,2 Mio. EUR zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 72,4 Mio. EUR und beträgt zum 30. Juni 2020 6.693,0 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält der Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	13.869,6	13.811,8
davon Anlagevermögen	13.796,0	13.716,1
Kurzfristige Vermögenswerte	3.221,7	2.388,6
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.509,2	511,6
Bilanzsumme	17.091,3	16.200,4
Passiva		
Eigenkapital	6.693,0	6.620,6
Fremdkapital	10.398,3	9.579,8
davon langfristige Schulden	6.063,1	5.586,2
davon kurzfristige Schulden	4.335,2	3.993,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	7.191,2	6.397,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.601,1	5.156,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.590,2	1.241,2
Bilanzsumme	17.091,3	16.200,4
Nettoverschuldung	5.682,0	5.885,6
Eigenkapitalquote (%)	39,2	40,9

Zum 30. Juni 2020 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 17.091,3 Mio. EUR und lag um 890,9 Mio. EUR über dem Wert vom Jahresende 2019.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 79,9 Mio. EUR auf 13.796,0 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.716,1 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus neu eingegangenen Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 511,9 Mio. EUR, insbesondere für im Rahmen des PSP Programms verlängerte Charterverträge für Schiffe, sowie aus Investitionen in Höhe von 227,3 Mio. EUR, die insbesondere Container und Schiffsausrüstungen im Zusammenhang mit IMO 2020 betrafen. Gegenläufig wirkten sich mindernd planmäßige Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 657,3 Mio. EUR aus. Hierin enthalten waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 261,9 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg um 997,7 Mio. EUR auf 1.509,2 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2019 (511,6 Mio. EUR). Wesentlicher Grund hierfür waren neben dem positiven operativen Cashflow die Inanspruchnahme von revolvingenden Kreditlinien in Höhe von 363,2 Mio. EUR sowie Einzahlungsüberschüsse aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen in Höhe von 296,3 Mio. EUR. Die Erhöhung des Zahlungsmittelbestands aus Finanzierungstätigkeiten erfolgte im Rahmen des PSP Programms zur Sicherung des Liquiditätsrahmens.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 72,4 Mio. EUR auf 6.693,0 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Halbjahresergebnis in Höhe von 285,5 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Ausschüttungen an Gesellschafter aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 193,3 Mio. EUR sowie die Veränderung der Rücklagen aus Sicherungsbeziehungen in Höhe von –18,3 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni des laufenden Jahres 39,2 % (31. Dezember 2019: 40,9 %).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2019 um 818,6 Mio. EUR auf 10.398,3 Mio. EUR gestiegen, was im Wesentlichen aus einem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten um 794,0 Mio. EUR auf 7.191,2 Mio. EUR zum 30. Juni 2020 resultierte. Ein wesentlicher Grund für die Erhöhung der Finanzschulden lag in der Inanspruchnahme von revolvingenden Kreditlinien in Höhe von 363,2 Mio. EUR sowie Refinanzierungen im Zusammenhang mit Sale-and-Leaseback-Transaktionen in Höhe von 604,0 Mio. EUR. Ferner wirkten sich die Nutzung des ABS Programms mit einem Betrag von 145,3 Mio. EUR erhöhend aus. Mindernd wirkten sich Tilgungsleistungen für Finanzschulden in Höhe von insgesamt 541,9 Mio. EUR aus. Zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 459,3 Mio. EUR standen Tilgungen in Höhe von 260,4 Mio. EUR entgegen.

Zum 30. Juni 2020 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 5.682,0 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5.885,6 Mio. EUR).

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

Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

Bedingt durch die globale Ausbreitung der COVID-19 Pandemie, den damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie diverser Länder und den daraus resultierenden Folgen auf den internationalen Warenverkehr verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Halbjahr des Jahres 2020 ein negatives Wachstum. Durch weiterhin steigende Fallzahlen in weiten Teilen der Welt ist der Verlauf des Jahres 2020 mit hohen Unsicherheiten und einer stets gegebenen Möglichkeit weiterer regionaler und lokaler Lockdowns mit spürbaren Auswirkungen auf die Wirtschaft verbunden.

Insgesamt erwartet der Vorstand, dass der aus der COVID-19 Pandemie resultierende wirtschaftliche Tiefpunkt aber im zweiten Quartal durchschritten wurde und es im weiteren Verlauf des Jahres zu einer graduellen Erholung der Weltwirtschaft kommt, was gleichzeitig die Grundlage des im folgenden Abschnitt beschriebenen Prognoseberichts darstellt. Dabei werden vor allem die Entwicklung des Volumens, der Frachtraten und ein weiterer potentieller Anstieg des Bunkerpreises als Folge einer Erholung der Weltwirtschaft einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 haben.

Bedingt durch die Auswirkungen der politischen Maßnahmen im Kampf gegen die COVID-19 Pandemie blieb die Transportmenge im ersten Halbjahr 2020 hinter der Menge des Vorjahres zurück und verzeichnete nach anfänglich gutem Start in das erste Quartal im zweiten Quartal des Jahres 2020 einen deutlichen Rückgang. Höhere Kosten für die Nutzung von Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt hatten im Vorjahresvergleich ebenfalls einen negativen Effekt auf das Ergebnis. Allerdings führte der im Vergleich zu Jahresbeginn geringere Bunkerpreis bei insgesamt leicht steigenden Frachtraten zu einem temporär vorteilhaften Verhältnis zwischen Frachtraten und Bunkerpreisen im zweiten Quartal. Dies wirkte sich neben einem aktiven Kostenmanagement im Rahmen des PSP Programms sowie einem stärkeren US-Dollar im Vergleich zum Euro positiv auf das Ergebnis aus, sodass das Ergebnis im ersten Halbjahr über dem des Vorjahreszeitraums lag.

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind aus Sicht des Vorstands im weiteren Jahresverlauf weiterhin mit hohen Unsicherheiten verbunden. Auf bestehende Risiken wird im Risiko- und Chancenbericht hingewiesen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick und Ausblick auf das Branchenumfeld

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen haben sich seit dem Jahresanfang erheblich verschlechtert. Im Zuge der sich rapide ausbreitenden COVID-19 Erkrankung haben nahezu alle Staaten der Welt umfangreiche Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie ergriffen. Reise- und Ausgangsbeschränkungen haben zunächst in China und später weltweit zu einem starken Rückgang der wirtschaftlichen Tätigkeit geführt. Spätestens seit Anfang des zweiten Quartals galten in allen großen Volkswirtschaften massive Beschränkungen der Reise- und Bewegungsfreiheit, mit unmittelbaren Implikationen auf den internationalen Warenverkehr. In seiner im Juni aktualisierten Prognose erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für 2020 im Basisszenario einen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung um rd. 4,9%, nachdem im Januar noch ein Wachstum von 3,3% prognostiziert wurde. Gleichzeitig soll das globale Handelsvolumen um etwa 11,9% fallen (Januar 2020: Wachstum von 2,9%). Dies würde einen beispiellosen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung bedeuten, welcher in seinem Ausmaß die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 deutlich übertrifft. Der IWF weist zudem darauf hin, dass die Prognose mit einer hohen Unsicherheit verbunden ist und auf der Annahme basiert, dass der ökonomische Tiefpunkt der Krise im zweiten Quartal durchschritten wurde.

Während Branchenexperten ursprünglich noch von einem Wachstum der globalen Containertransportmenge in 2020 ausgegangen waren (Clarksons, Dezember 2019: 3,1%), wird mittlerweile aufgrund der extremen Einschränkungen der globalen wirtschaftlichen Aktivität und der damit einhergehenden geminderten Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen von einem erheblichen Rückgang der globalen Containertransportmenge ausgegangen. So erwarten beispielsweise die Branchenexperten von Clarksons (Juli 2020) für 2020 einen Rückgang der globalen Containertransportmenge um 7,2%.

Die rückläufige Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen dürfte nach Einschätzung von Branchenexperten auf der Angebotsseite dazu führen, dass Schiffsbestellungen verschoben werden, während Verschrottungen zunächst auf einem anhaltend niedrigen Niveau bleiben. Der Branchendienst Drewry rechnet im laufenden Jahr mit einer Zunahme der nominellen Transportkapazitäten um lediglich 0,6 Mio. TEU (Drewry Juni 2020), nach 0,9 Mio. TEU im Vorjahr. Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte, entspricht dies einem Anstieg von 2,6%. Zu Jahresbeginn war Drewry noch von einer Zunahme von 0,8 Mio. TEU (rd. 3,7%) ausgegangen. Zudem haben alle drei Allianzen, die für rd. 80% des weltweiten Seecontainerverkehrs verantwortlich sind, deutliche Kapazitätsanpassungen vorgenommen. Diese Maßnahmen sowie verlängerte Wertzeiten aufgrund des Einbaus von Abgaswäschern („Scrubber“) im Zusammenhang mit IMO 2020 werden zu einer weiteren Reduzierung der tatsächlich verfügbaren Kapazität im Jahresverlauf führen, was sich in einer entsprechenden Reduzierung des Kapazitätswachstums niederschlagen dürfte.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Unter Berücksichtigung des bisherigen Geschäftsverlaufs und aufbauend auf den zuvor beschriebenen Maßnahmen des PSP Programms sowie unter der Prämisse einer graduellen Erholung der Weltwirtschaft im zweiten Halbjahr hält der Vorstand der Hapag-Lloyd AG weiterhin an seiner Ergebnisprognose eines EBITDA von 1,7–2,2 Milliarden EUR sowie eines EBIT von 0,5–1,0 Milliarden EUR für das laufende Geschäftsjahr fest. Die Prognose basiert auf der Annahme, dass sowohl das Transportvolumen als auch der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis unterhalb des Vorjahresniveaus liegen werden. Der durchschnittliche USD/EUR Wechselkurs wird für das Geschäftsjahr 2020 mit 1,13 angenommen. Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden hohen Risiken in Bezug auf den Verlauf der COVID-19 Pandemie und den damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen, ist die Prognose weiterhin mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Neben der Entwicklung des Transportvolumens dürfte insbesondere auch die Entwicklung der Frachtraten und ein weiterer potentieller Anstieg des Bunkerpreises als Folge einer graduellen Erholung der Weltwirtschaft einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 haben.

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld weitreichenden Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 (Seite 100 ff.) dargestellt. Die Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts dargestellt. Abweichungen und insbesondere Ergänzungen zu den wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung der COVID-19 Pandemie 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

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

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

Die weltweit negativen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie halten weiter an und wirken sich negativ auf das öffentliche und Wirtschaftsleben sowie auf das globale Wirtschaftswachstum und den Welthandel und somit auch mittelbar auf Hapag-Lloyds wesentliche Risiken und Chancen in diesem Jahr aus. Trotz des wissenschaftlichen Fortschritts und technologischer Innovationen besteht weiterhin die Gefahr neuer Infektionswellen, wenn auch mit regional und lokal unterschiedlich starker Ausprägung. Eine fortdauernde konjunkturelle Eintrübung verbunden mit einem stärker als derzeit prognostizierten Rückgang der Wirtschaftsleistung könnte sich negativ auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit hat Hapag-Lloyd verschiedene Maßnahmen ergriffen, die im Performance Safeguarding Program (PSP) gebündelt wurden. Im Verlauf des ersten Halbjahres wurden diese Maßnahmen weiter konkretisiert und budgetiert. Sollten diese Maßnahmen nur teilweise den erwarteten Effizienzbeitrag erreichen, könnte sich dies negativ auf die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd auswirken. Auf Grund der Komplexität der Maßnahmen, die noch nicht vollständig umgesetzt sind, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingestuft.

Stabile politische Rahmenbedingungen und globaler Warenverkehr sind wichtige Voraussetzungen für die Entwicklung der Containerschifffahrt. Die wiederkehrende Eskalation der Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China und weiteren Nationen und die damit verbundene Androhung staatlicher Eingriffe beispielsweise in Form von höheren oder zusätzlichen Zoll- und Einfuhrabgaben oder Einfuhrbeschränkungen für ausgewählte Produkte bilden zusätzliche Handelshemmnisse, die sich negativ auf Handelsströme auswirken können und sich somit auch negativ auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

Hinsichtlich der branchen- und unternehmensspezifischen Risiken und Chancen ist die Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate wesentlich beeinflusst durch die verfügbaren Kapazitäten in der Containerschifffahrt, das intensive Wettbewerbsfeld und Bunkerverbrauchspreise. Im bisherigen Jahresverlauf verzeichnen die Rohstoffpreise eine hohe Volatilität. Das weiterhin niedrige Ölpreisniveau wirkt sich positiv auf die Kostenstruktur aus, jedoch ist die Preisentwicklung im verbleibenden Geschäftsjahr weiterhin mit Unsicherheit behaftet. Eine negative Entwicklung der Transportmengen oder durchschnittlichen Frachtrate bei zeitgleich steigenden Bunkerverbrauchspreisen könnte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd negativ beeinflussen.

Unter dem Eindruck von Anzahl und Umfang der Cyberattacken allgemein und speziell in der Schifffahrtsindustrie im Verlauf der ersten Jahreshälfte sowie durch die erhöhte Risikoexposition durch die starke Zunahme des mobilen Arbeitens von zu Hause werden die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der negative Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage für das Risiko hinsichtlich der Verfügbarkeit von Informations- und Kommunikationstechnologien nun als mittel eingestuft.

In Bezug auf die rechtlichen und regulatorischen Chancen und Risiken haben Institutionen der Europäischen Union zwei weitreichende Entscheidungen getroffen. Der Europäische Gerichtshof hat das EU-US Datenschutzabkommen wegen seiner Beschränkungen des Schutzes personenbezogener Daten, die sich aus dem innerstaatlichen Recht der Vereinigten Staaten ergeben, für nichtig erklärt. Die Gültigkeit von Standardvertragsklauseln wurde jedoch durch das Gerichtsurteil bestätigt, sodass diese Klauseln eine Alternative bieten können, um die Einhaltung der EU-Datenschutzstandards zu gewährleisten. Des Weiteren hat der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit des Europäischen Parlaments für eine Integration der maritimen Wirtschaft in den EU Emissionshandel votiert. Die konkrete Ausgestaltung der Umsetzung ist derzeit unklar. Jedoch sind mittelfristig zusätzliche Kosten für den Erwerb von Emissionszertifikaten für den Frachtverkehr in die und aus der EU zu erwarten und eine weltweit einheitliche Regelung für die Dekarbonisierung der Schifffahrt könnte dadurch erschwert werden.

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

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

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

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

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

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Umsatzerlöse	3.017,0	3.175,2	6.360,3	6.238,1
Transportaufwendungen	2.085,3	2.482,4	4.730,2	4.825,3
Personalaufwendungen	167,4	165,1	340,3	331,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	347,8	291,2	657,3	566,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-71,3	-70,0	-136,5	-142,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	345,1	166,6	495,9	371,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	9,0	15,7	17,5
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-0,1	0,1	-0,3	0,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	351,5	175,7	511,3	389,4
Zinserträge und ähnliche Erträge	1,7	4,6	3,0	7,4
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	81,4	123,3	207,0	232,4
Übrige Finanzposten	-1,7	-1,1	2,7	-0,9
Ergebnis vor Steuern	270,1	55,9	310,0	163,6
Ertragsteuern	9,4	5,9	24,6	17,3
Konzernergebnis	260,6	50,0	285,5	146,3
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	256,9	46,2	278,7	137,9
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,8	3,8	6,8	8,4
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,46	0,26	1,59	0,78

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Konzernergebnis	260,6	50,0	285,5	146,3
Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-46,5	-18,5	2,3	-45,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-46,4	-18,5	2,6	-45,1
Steuereffekt	-0,1	-	-0,3	0,1
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	4,5	-	4,5	-
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	4,5	-	4,5	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,1	-	-0,1	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-0,8	-5,0	-23,5	-4,0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-1,2	-5,1	-23,6	-4,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,4	-	0,1	-0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-149,9	-84,1	2,4	34,7
Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-1,2	-9,0	-16,5	-14,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	11,2	2,5	-22,5	-22,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-13,1	-11,7	5,7	8,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,7	0,2	0,3	0,1
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	1,9	-	0,8	-0,3
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,5	-7,3	-8,1	-15,6
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	4,4	7,4	8,9	15,3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-191,9	-116,6	-30,0	-29,4
Gesamtergebnis	68,7	-66,6	255,4	116,8
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	65,2	-70,2	248,7	108,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	3,5	3,7	6,7	8,5

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 30. Juni 2020****Aktiva**

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.603,2	1.600,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.661,0	1.716,9
Sachanlagen	10.183,3	10.064,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	348,5	333,6
Sonstige Forderungen	26,0	23,7
Derivative Finanzinstrumente	13,1	27,6
Ertragsteuerforderungen	5,2	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	29,3	39,7
Langfristige Vermögenswerte	13.869,6	13.811,8
Vorräte	177,7	248,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.158,7	1.239,8
Sonstige Forderungen	342,6	346,9
Derivative Finanzinstrumente	12,1	14,5
Ertragsteuerforderungen	21,4	27,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.509,2	511,6
Kurzfristige Vermögenswerte	3.221,7	2.388,6
Summe Aktiva	17.091,3	16.200,4

Passiva

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.514,1	3.430,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	349,0	362,6
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	6.676,2	6.606,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	16,8	14,0
Eigenkapital	6.693,0	6.620,6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	332,5	327,6
Sonstige Rückstellungen	67,4	65,7
Finanzschulden	4.705,1	4.445,1
Leasingverbindlichkeiten	895,9	710,9
Sonstige Verbindlichkeiten	5,2	5,3
Derivative Finanzinstrumente	47,7	22,8
Passive latente Ertragsteuern	9,3	8,7
Langfristige Schulden	6.063,1	5.586,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,9	12,6
Sonstige Rückstellungen	332,6	399,3
Ertragsteuerschulden	35,0	50,0
Finanzschulden	1.102,6	758,7
Leasingverbindlichkeiten	487,6	482,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.844,8	1.779,4
Vertragsverbindlichkeiten	375,4	372,9
Sonstige Verbindlichkeiten	129,9	126,6
Derivative Finanzinstrumente	17,4	11,6
Kurzfristige Schulden	4.335,2	3.993,6
Summe Passiva	17.091,3	16.200,4

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020**

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Konzernergebnis	260,6	50,0	285,5	146,3
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	9,4	5,9	24,6	17,3
Übrige Finanzposten	1,7	1,1	-2,7	0,9
Zinsergebnis	79,8	118,7	204,0	224,9
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	347,8	291,2	657,3	566,8
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	0,1	-	0,1	-
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-4,9	-4,6	-7,4	-8,8
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-6,5	-9,0	-15,7	-17,6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	4,8	3,9	13,2	2,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	28,3	3,3	72,4	-11,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	255,7	-65,0	82,5	-96,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-67,1	-9,4	-80,1	3,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-84,0	-28,6	-22,5	68,7
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-0,4	-10,8	-6,0	-16,5
Zinseinzahlungen	1,0	1,9	1,7	3,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	826,3	348,6	1.206,9	884,8
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	9,1	9,7	18,3	19,6
Einzahlungen aus Dividenden	0,2	28,7	0,2	28,9
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-32,9	-20,0	-148,8	-165,7
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-7,9	-	-7,9	-
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-31,4	18,4	-138,2	-117,2

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Auszahlungen für Dividenden	-198,5	-28,8	-199,5	-32,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	645,4	401,5	1.146,8	643,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-406,2	-641,9	-541,9	-1.114,3
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-133,8	-113,8	-260,4	-210,2
Auszahlungen für Mietereinbauten	-9,8	-	-24,1	-
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-81,1	-104,4	-163,3	-217,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-5,1	-0,5	-6,6	-52,7
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	-	6,4	-	6,5
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-189,1	-481,5	-49,0	-977,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	605,8	-114,6	1.019,7	-209,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	939,5	573,6	511,6	657,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-36,1	-6,3	-22,0	5,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	605,8	-114,6	1.019,7	-209,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	1.509,2	452,7	1.509,2	452,7

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2020

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaffetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen
Stand 1.1.2019	175,8	2.637,4	3.117,4	-112,6
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	-	-	-17,4	-
Angepasster Stand 1.1.2019	175,8	2.637,4	3.100,0	-112,6
Gesamtergebnis	-	-	137,9	-45,0
davon				
Konzernergebnis	-	-	137,9	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-45,0
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden	-	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-28,5	-
davon				
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-26,4	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,2	-
Stand 30.6.2019	175,8	2.637,4	3.209,3	-157,6
Stand 1.1.2020	175,8	2.637,4	3.430,8	-173,3
Gesamtergebnis	-	-	278,7	2,3
davon				
Konzernergebnis	-	-	278,7	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	2,3
Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden	-	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-195,4	-
davon				
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-193,3	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,1	-
Stand 30.6.2020	175,8	2.637,4	3.514,1	-171,0

der Hapag-Lloyd AG

Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherr- schende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3
-	-	-	-	-	-17,4	-	-17,4
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.231,3	10,6	6.241,9
-14,8	-4,3	34,6	-	-29,5	108,3	8,5	116,8
-	-	-	-	-	137,9	8,4	146,3
-14,8	-4,3	34,6	-	-29,5	-29,5	0,1	-29,4
-	5,9	-	-	5,9	5,9	-	5,9
-	-	-	-	-	-28,5	-3,6	-32,1
-	-	-	-	-	-26,4	-	-26,4
-	-	-	-	-	-2,2	-3,6	-5,7
-15,6	-6,1	474,3	-0,5	294,6	6.317,0	15,5	6.332,5
-14,0	-10,2	560,5	-0,5	362,6	6.606,6	14,0	6.620,6
-12,0	-22,7	2,4	-	-30,0	248,7	6,7	255,4
-	-	-	-	-	278,7	6,8	285,5
-12,0	-22,7	2,4	-	-30,0	-30,0	-	-30,0
-	16,4	-	-	16,4	16,4	-	16,4
-	-	-	-	-	-195,4	-4,0	-199,5
-	-	-	-	-	-193,3	-	-193,3
-	-	-	-	-	-2,1	-4,0	-6,1
-26,0	-16,5	562,9	-0,5	349,0	6.676,2	16,8	6.693,0

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 2020 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 11. August 2020 zur Veröffentlichung freigegeben.

Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie

Die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2020 war wesentlich geprägt vom Ausbruch der COVID-19 Pandemie. Zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität wurde im ersten Halbjahr ein umfangreiches Maßnahmenpaket unter dem Projektnamen Performance Safeguarding Program (PSP) erarbeitet. Dieses beinhaltet unter anderem Maßnahmen für Kosteneinsparungen und zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens.

Detaillierte Erläuterungen zu dem PSP und dem Stand seiner Umsetzung sowie zu den aktuellen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Geschäftstätigkeit sind im Konzernzwischenlagebericht dargestellt.

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 2020 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2020 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2019. Die möglichen Auswirkungen von im ersten Halbjahr 2020 verabschiedeten, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen werden derzeit geprüft. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2020 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zu lesen. Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zugrunde lagen. Soweit nichts anderes im Kapitel Wesentliche Annahmen und Schätzungen angegeben ist, werden Schätzungen und Ermessensentscheidungen grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

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

Zum 30. Juni 2020 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,12055 USD/EUR (31. Dezember 2019: 1,12230 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2020 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,10140 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,12960 USD/EUR).

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

Wesentliche Annahmen und Schätzungen

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

Der Vorstand von Hapag-Lloyd hat seine zum 31. Dezember 2019 zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen bei der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden neu beurteilt. In diesem Zusammenhang wurden auch erwartete Nutzungsdauern von Vermögenswerten überprüft und im Ergebnis die erwartete Nutzungsdauer der Marke „JASC“ um 2 Jahre verkürzt. Durch diese Änderung wurde die Marke im zweiten Quartal 2020 vollständig abgeschrieben. Die Abschreibungen im ersten Halbjahr 2020 erhöhten sich um 16,7 Mio. EUR. Des Weiteren wurde die erwartete Höhe des Anspruchs auf Stand- und Lagergelder in einigen Regionen als Folge der COVID-19 Pandemie, insbesondere aufgrund staatlicher Maßnahmen, geringer eingeschätzt. Diese Anpassung führte zu einer Senkung der Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2020 um 23,8 Mio. EUR.

Ansonsten ergab die Beurteilung zum Abschlussstichtag keine Hinweise für weitere Änderungen der Annahmen und Schätzungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Insbesondere bestehen zum Stichtag keine weiteren Hinweise auf wesentliche Wertberichtigungs- oder Bewertungsrisiken bei bestehenden Forderungen und anderen materiellen und immateriellen Vermögenswerten. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19 Pandemie unterliegen die Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2020 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 136 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2019: 135) sowie 5 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2019: 6). Drei neugegründete Gesellschaften wurden im ersten Halbjahr 2020 in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Zwei Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden verschmolzen. Ein nach der At-Equity-Methode konsolidiertes Unternehmen wurde aufgrund dessen Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entkonsolidiert.

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 EBIT als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Atlantik	442	513	923	982
Transpazifik	418	494	890	944
Fernost	495	584	1.062	1.178
Mittlerer Osten	307	344	699	695
Intra-Asien	211	215	423	436
Lateinamerika	667	713	1.411	1.389
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	161	175	347	342
Gesamt	2.701	3.038	5.755	5.966

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

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Atlantik	1.405	1.361	1.405	1.356
Transpazifik	1.378	1.289	1.351	1.312
Fernost	982	891	971	927
Mittlerer Osten	856	753	818	755
Intra-Asien	563	548	587	538
Lateinamerika	1.164	1.144	1.163	1.162
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.046	1.047	1.038	1.036
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.114	1.063	1.104	1.071

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

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Atlantik	563,8	620,3	1.177,1	1.179,4
Transpazifik	523,7	566,3	1.092,1	1.096,7
Fernost	441,3	463,3	936,8	966,3
Mittlerer Osten	239,1	230,6	518,9	464,4
Intra-Asien	107,9	105,0	225,4	207,5
Lateinamerika	705,3	725,2	1.489,5	1.428,7
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	152,8	163,3	326,6	313,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	283,1	301,2	593,9	581,5
Gesamt	3.017,0	3.175,2	6.360,3	6.238,1

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

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen 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 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	699,3	466,9	1.168,7	956,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	347,8	291,2	657,3	566,8
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	351,5	175,7	511,3	389,4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	270,1	55,9	310,0	163,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	9,0	15,7	17,5

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse werden im Hapag-Lloyd Konzern nach Fahrtgebieten aufgegliedert. Die Aufgliederung kann dem Abschnitt „Segmentberichterstattung“ entnommen werden.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 122,2 Mio. EUR auf 6.360,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.238,1 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 2,0 % entspricht. Ursächlich hierfür war vor allem ein im Vergleich zur Vorjahresperiode stärkerer US-Dollar.

Bereinigt um Wechselkursveränderungen lagen die Umsatzerlöse 0,6 % unter dem Wert im Vorjahreszeitraum. Steigenden durchschnittlichen Frachtraten stand dabei ein Transportmengenrückgang gegenüber, der sich vor allem im zweiten Quartal 2020 mit den globalen Auswirkungen der politischen Maßnahmen im Kampf gegen die COVID-19 Pandemie begründen lässt.

Transportaufwendungen

Mio. EUR	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.132,6	2.469,9	4.744,2	4.835,0
Brennstoff	268,6	427,6	862,9	822,2
Handling und Haulage	1.139,0	1.247,3	2.396,3	2.439,6
Container und Repositionierung ¹	281,9	296,2	562,0	581,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	443,1	498,8	923,0	992,2
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-47,3	12,4	-14,0	-9,7
Gesamt	2.085,3	2.482,4	4.730,2	4.825,3

¹ Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge sind in den Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) sowie Container und Repositionierung enthalten.

² Die als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der aktuellen Periode und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Die in der Vorperiode erfassten Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen sind im aktuellen Geschäftsjahr als Transportaufwendungen für beendete Reisen innerhalb der Aufwandspositionen Brennstoffe, Handling und Haulage, Container und Repositionierung sowie Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) dargestellt.

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 um 95,1 Mio. EUR auf 4.730,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.825,3 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 2,0%. Einem im Vergleich zum Vorjahr höheren durchschnittlichen Bunkerpreis standen positive Effekte aus einem volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen sowie einem aktiven Kostenmanagement im Rahmen des PSP Programms gegenüber. Bereinigt um Wechselkursänderungen hätten sich die Transportaufwendungen im ersten Halbjahr um ca. 218,7 Mio. EUR (4,4%) und somit stärker als der durch die COVID-19 Pandemie bedingte Transportmengenrückgang in Höhe von 3,5% reduziert.

Der Anstieg der Brennstoffaufwendungen ist im Wesentlichen auf die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020 zurückzuführen. Demgegenüber standen positive Effekte aus einem im Vergleich zur Vorjahresperiode reduziertem Bunkerverbrauch durch die Anpassung von Abfahrten, die teilweise zusammengelegt oder gestrichen wurden.

Die Aufwendungen für Handling und Haulage umfassen im Wesentlichen Aufwendungen für Containerinlandtransporte und Terminal-Handling Gebühren. Der Rückgang der Aufwendungen in Höhe von 43,3 Mio. EUR auf 2.396,3 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang sowie geringere Inlandtransportaufwendungen zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) betreffen insbesondere Hafens- und Kanalkosten, Aufwendungen für Schiffs- und Slotchartering sowie für Reparaturen und Instandhaltungen von Seeschiffen. Der Rückgang der Aufwendungen ist im Wesentlichen auf das reduzierte Transportvolumen und damit zusammenhängende ausgesetzte Dienste und eine reduzierte Anzahl an Reisen, auf Netzwerkoptimierungen sowie auf einen höheren Anteil an mittelfristig eingekauften Schiffen im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Werden Schiffe mittelfristig eingekauft, sind diese seit dem 1. Januar 2019 nach den Vorschriften des IFRS 16 Leasing zu bilanzieren und die entstehenden Aufwendungen sind als Abschreibungen auf die im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Nutzungsrechte und als Zinsaufwendungen für die entsprechenden Leasingverbindlichkeiten zu erfassen. Charteraufwendungen für Schiffe mit einer Laufzeit von bis zu 12 Monaten werden hingegen im Transportaufwand erfasst.

Abschreibungen

Die Abschreibungen im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 betragen 657,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 566,8 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem insbesondere durch Maßnahmen im Rahmen des PSP Programms gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 261,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 204,2 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –136,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –142,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 auf insgesamt 166,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 162,4 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (83,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 70,3 Mio. EUR), Verwaltungskosten (19,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 19,7 Mio. EUR) und Beratungskosten (15,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 16,7 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge resultierten im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (7,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 0,5 Mio. EUR) und dem Abgang von Vermögenswerten (7,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 10,7 Mio. EUR).

Zinsergebnis

Für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –204,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –224,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 zurückgeführte Anleihe in Höhe von 25,7 Mio. EUR. Außerdem trugen die Schuldentilgung der Bankfinanzierungen und dadurch verringerte Zinsen in Höhe von 18,1 Mio. EUR zu einer Verbesserung des Zinsergebnisses bei. Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats aus der vorzeitigen Rückkaufoption der Anleihe in Höhe von –14,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +2,7 Mio. EUR), der im Wesentlichen aus den Unsicherheiten an den Finanzmärkten infolge von COVID-19 resultierte, sowie die Bewertung der Zinsswaps in Höhe von –9,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –3,5 Mio. EUR) wirkten sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

Ertragssteuern

Der Ertragsteueraufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 7,3 Mio. EUR auf 24,6 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg der Aufwendungen ist im Wesentlichen auf die Abwertung der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge und Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Ergebnis je Aktie

	Q2 2020	Q2 2019	H1 2020	H1 2019
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	256,9	46,2	278,7	137,9
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	1,46	0,26	1,59	0,78

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 2020 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ**Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte**

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte verminderten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 im Wesentlichen durch planmäßige Abschreibungen in Höhe von 66,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 49,4 Mio. EUR) auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte. Davon entfallen 16,7 Mio. EUR auf die vollständige Abschreibung der Marke „UASC“, aufgrund der um 2 Jahre verkürzten Nutzungsdauer.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Schiffe	7.594,7	7.484,9
Container	2.319,8	2.291,7
Übrige Anlagen	222,8	223,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	46,0	65,0
Gesamt	10.183,3	10.064,9

Innerhalb des Sachanlagevermögens wirkten sich vor allem Investitionen in Schiffsausrüstungen und Container, die Verlängerung und Anpassung von Konditionen von Charterverträgen im Rahmen des PSP Programms und eine daraus resultierende Erhöhung der Nutzungsrechte für Seeschiffe sowie neue Nutzungsrechte für Container in Höhe von insgesamt 689,5 Mio. EUR erhöhend auf das Sachanlagevermögen aus. Planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 590,5 Mio. EUR wirkten sich dagegen mindernd auf die Buchwerte aus.

Vorräte

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 448 USD je Tonne um 19 USD je Tonne (4,4%) über dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 429 USD je Tonne. Zum 30. Juni 2020 erfolgte eine Wertminderung für Brennstoffbestände in Höhe von 7,5 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 2,0 Mio. EUR). Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Guthaben bei Kreditinstituten	1.497,7	490,6
Kassenbestand und Schecks	11,6	21,0
Gesamt	1.509,2	511,6

Zum 30. Juni 2020 war ein Betrag in Höhe von 9,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 10,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 6,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 2,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

Der Anstieg der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente resultierte im Wesentlichen aus operativer Tätigkeit und verschiedenen Refinanzierungen zur Erhöhung der Liquidität im Rahmen des PSP Programms. Zu den Details der Refinanzierungen verweisen wir auf den Abschnitt Finanzschulden.

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 2020: -171,0 Mio. EUR; 31. Dezember 2019: -173,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Halbjahr 2020 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 2,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 45,0 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts und der Kassakomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –26,0 Mio. EUR zum 30. Juni 2020 (31. Dezember 2019: –14,0 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –17,9 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –22,9 Mio. EUR) während Gewinne und Verluste in Höhe von 5,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,0 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts und der Terminkomponente aus Sicherungsgeschäften und beträgt –16,5 Mio. EUR zum 30. Juni 2020 (31. Dezember 2019: –10,2 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –31,7 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –19,6 Mio. EUR) während Gewinne und Verluste in Höhe von 8,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 15,3 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 562,9 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 560,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr 2020 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 34,7 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

Rückstellungen

Im Geschäftsjahr 2019 wurden im Zuge der Implementierung der Strategy 2023 Maßnahmenpläne zur Optimierung der Organisation verabschiedet, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens weiter zu stärken und auszubauen. In diesem Zusammenhang wurde für zu erbringende Abfindungsleistungen ein Betrag in Höhe von 9,5 Mio. EUR zurückgestellt, von denen zum 30. Juni 2020 1,7 Mio. EUR verbraucht wurden.

Finanzinstrumente**Buchwerte und beizulegende Zeitwerte**

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

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

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2020 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.158,7	1.158,7	1.158,7
Sonstige Forderungen	368,6	251,8	251,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	13,1	13,1	13,1
Eingebettete Derivate	13,1	13,1	13,1
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	12,1	12,1	12,1
Devisentermingeschäfte	0,5	0,5	0,5
Commodityoptionen	11,6	11,6	11,6
Finanzmittel	1.509,2	1.509,2	1.509,2
Passiva			
Finanzschulden	5.807,7	5.807,7	5.935,2
Leasingverbindlichkeiten	1.383,5	1.383,5	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.844,8	1.844,8	1.844,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	16,4	16,4	16,4
Zinsswaps	16,4	16,4	16,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	48,7	48,7	48,7
Devisentermingeschäfte	17,4	17,4	17,4
Zinsswaps	31,3	31,3	31,3
Sonstige Verbindlichkeiten	133,0	104,5	104,5
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	2,1	2,1	2,5
Vertragsverbindlichkeiten	375,4	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

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

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt ebenfalls der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 453,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 472,8 Mio. EUR) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 0,6 Mio. EUR) ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 1,8 Mio. EUR) ermittelt wurde, gehören ebenfalls der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie an.

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

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

Im ersten Halbjahr 2020 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Treibstoffpreisrisiko

Der bedingt durch die COVID-19 Pandemie weltweite Nachfragerückgang nach Öl sowie der gleichzeitige Fördermengenstreit führender Ölstaaten hatte im ersten Halbjahr 2020 spürbare Auswirkungen auf die Bunkerpreise. Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 wurde daher zum 30. Juni 2020 eine aktualisierte Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/-10% unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf das sonstige Ergebnis resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	30.6.2020		31.12.2019	
	10%	-10%	10%	-10%
Rücklage für Cashflow Hedges	6,4	-6,4	-	-
Rücklage für Kosten der Absicherung	12,5	-5,1	36,6	-12,0

IBOR-Reform

Im Rahmen der IBOR-Reform sollen die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd ab dem 1. Januar 2020 die sich hierdurch ergebenden Änderungen in IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 an. Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Der den abgesicherten variablen Cashflows zugrundeliegende Referenzzinssatz ist der USD LIBOR. Zum 30. Juni 2020 betrug das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken 1.016,2 Mio. USD.

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Finanzschulden	5.807,7	5.203,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	4.443,4	4.292,9
Anleihen	458,5	458,3
Sonstige Finanzschulden	905,8	452,6
Leasingverbindlichkeiten	1.383,5	1.193,4
Gesamt	7.191,2	6.397,2

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	30.6.2020	31.12.2019
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	6.276,9	5.472,9
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	732,1	736,1
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	142,8	152,0
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	59,1	56,6
Zinsverbindlichkeiten	31,2	32,5
Transaktionskosten	-50,9	-52,9
Gesamt	7.191,2	6.397,2

Im Rahmen des PSP Programms wurden folgende Transaktionen zur Erhöhung der Liquidität und im Zusammenhang mit Investitionen durchgeführt.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 hat Hapag-Lloyd 2 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion zur Refinanzierung von Investitionen in neue Standard- und Reefer-Container durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten jeweils substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 103,6 Mio. EUR.

Des Weiteren hat Hapag-Lloyd 6 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion zur Refinanzierung von gebrauchten Standard-Containern durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 3 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 ebenfalls wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 84,8 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten sind der Kategorie „sonstige Finanzschulden“ zugeordnet, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die ohne Mitwirkung von Kreditinstituten ausschließlich durch Eigenkapital finanziert sind.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 hat Hapag-Lloyd darüber hinaus Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von 7 Containerschiffen im Bestand durchgeführt (sog. Chinese Leases). Die bisherige Finanzierung wurde vorzeitig zurückgeführt (ausstehender Darlehensbetrag zum Rückzahlungszeitpunkt: 208,1 Mio. EUR). Die Leasingvereinbarungen enthalten substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Schiffe zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 ebenfalls wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 405,6 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten sind ebenfalls der Kategorie „sonstige Finanzschulden“ zugeordnet, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die ohne Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch eine Leasinggesellschaft aufgesetzt und finanziert sind.

Ferner wirkten sich Inanspruchnahmen von revolving Kreditlinien in Höhe von 363,2 Mio. EUR sowie die Nutzung des ABS Programms mit einem Betrag von 145,3 Mio. EUR erhöhend auf die Finanzschulden aus. Zum 30. Juni 2020 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 165,1 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 521,3 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

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

Zum Stichtag bestanden unverändert zum 31. Dezember 2019 weiterhin Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 10,2 Mio. USD bzw. 9,1 Mio. EUR sowie Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 46,2 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 48,5 Mio. EUR).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns zum 30. Juni 2020 betrafen im Wesentlichen Bestellobligos

- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 5,7 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 33,3 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 23,9 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 34,0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 13,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13,2 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 0,3 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5,2 Mio. EUR),
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulfur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 1,0 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 2,6 Mio. EUR),
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 5,1 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 3,6 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Mit Wirkung zum 1. Januar 2020 wurde die langfristige variable Vergütung der Vorstandsmitglieder geändert, wobei künftig die Bindung an die Hapag-Lloyd Aktie entfällt. Im neuen Modell wird der in unveränderter Höhe gewährte jährliche Zuteilungsbetrag hälftig in eine Bindungskomponente und hälftig in eine Performance-Komponente aufgeteilt. Der Erdienungszeitraum beträgt grundsätzlich 3 (statt bisher 4) Jahre. Der Auszahlungsbetrag für die Bindungskomponente nach 3 Jahren ergibt sich aus der Multiplikation der Hälfte des Zuteilungsbetrags mit dem jeweiligen Zielerreichungsgrad. Der Zielerreichungsgrad für die Bindungskomponente berechnet sich grundsätzlich anhand des 3-Jahres-Durchschnitts des Konzern-EBITDA im Erdienungszeitraum (für die Tranche 2020: 2020 bis 2022) im Vergleich zum Konzern-EBITDA in der Referenzperiode (für die Tranche 2020: 2017 bis 2019). Bei der Ermittlung des Zielerreichungsgrads für die Performancekomponente wird der wie oben ermittelte Zielerreichungsgrad zusätzlich unter Berücksichtigung des 3-Jahres-Durchschnitts des ROIC im Erdienungszeitraum anhand einer definierten Matrix nach oben oder nach unten angepasst. Die Auszahlungsbeträge beider Komponenten sind dabei jeweils auf 150 % des individuellen Zuteilungsbetrags begrenzt.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 1. Juli 2020 hat Hapag-Lloyd eine Bestellung in Höhe von 75,6 Mio. EUR (84,7 Mio. USD) über die Lieferung von 7.425 Kühlcontainern (Reefer), darunter 6.425 x 40-Fuß- und 1.000 x 20-Fuß-Kühlcontainer, aufgegeben.

Am 4. August 2020 fanden zwei Explosionen im Hafen von Beirut (Libanon) statt, die große Teile des dortigen Hafens vollständig zerstörten. Laut unseren Informationen befanden sich zum Zeitpunkt der Explosion ca. 500 Container von Hapag-Lloyd auf dem nahegelegenen Terminal. Informationen zur Begutachtung und Sicherung liegen noch nicht vor. Potenzielle Verluste aus Schäden an Containern und Ladung sowie Kosten der Bergung werden grundsätzlich durch Versicherungen abgedeckt. Der Hafen kann im Moment nicht angelaufen werden. Die Kosten für Geschäftsausfälle sind nicht versichert.

Hamburg, 11. August 2020

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

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, 11. August 2020

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

FINANZKALENDER 2020

13. NOVEMBER 2020

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2020

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg
www.hapag-lloyd.com

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

