

9M 2023

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
30. September 2023



 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2023

		Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen						
Schiffe insgesamt		264	252	264	252	12
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.952	1.783	1.952	1.783	169
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.902	3.042	2.902	3.042	-140
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.312	3.106	1.604	2.938	-1.334
Transportmenge	TTEU	3.110	2.975	8.916	8.987	-70
Konzern Finanzkennzahlen						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.099	9.741	14.136	26.711	-12.576
EBITDA	Mio. EUR	679	5.634	4.172	15.638	-11.466
EBIT	Mio. EUR	204	5.155	2.760	14.223	-11.464
Konzernergebnis	Mio. EUR	264	5.120	3.162	13.774	-10.612
Ergebnis je Aktie	EUR	1,47	29,11	17,93	78,30	-60,37
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ¹	Mio. EUR	757	5.609	4.593	14.903	-10.310
Konzern Renditekennzahlen						
EBITDA-Marge	%	16,6	57,8	29,5	58,5	-29,0 ppt
EBIT-Marge	%	5,0	52,9	19,5	53,2	-33,7 ppt
ROIC ²	%	5,0	125,7	22,7	122,3	-99,6 ppt
Konzern Bilanzkennzahlen zum 30. September³						
Eigenkapital	Mio. EUR	19.810	27.911	19.810	27.911	-8.101
Eigenkapitalquote	%	65,0	72,1	65,0	72,1	-7,1 ppt
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.462	5.437	5.462	5.437	26
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	6.358	15.236	6.358	15.236	-8.878
Nettoliiquidität ⁴	Mio. EUR	2.796	12.587	2.796	12.587	-9.791

¹ Seit dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2022 werden die Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss /-abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

² Im ersten Quartal 2023 erfolgten Änderungen in der Berechnung des ROIC, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Änderungen werden im Kapitel „Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren“ erläutert.

³ Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2022.

⁴ Inklusive Finanzanlagen

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 9. November 2023 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2023

- Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2023 waren geprägt von einer schwachen Nachfragesituation sowie deutlich geringeren Frachtraten für Containertransporte, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns.
- Der Konzernumsatz in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 fiel um 47 % auf 14,1 Mrd. EUR (9M 2022: 26,7 Mrd. EUR).
- Das Konzern-EBITDA lag mit 4,2 Mrd. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 15,6 Mrd. EUR. Das Konzern-EBIT sank ebenfalls deutlich auf 2,8 Mrd. EUR (9M 2022: 14,2 Mrd. EUR).
- Nach der abgeschlossenen Übernahme des Terminalgeschäfts von Sociedad Matriz SAAM S.A. am 1. August 2023 wurden die Geschäftsaktivitäten in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.
- Im Segment Linienschifffahrt führte insbesondere ein deutlicher Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate zu einem Rückgang des EBITDA in den ersten neun Monaten 2023 auf 4,1 Mrd. EUR (9M 2022: 15,6 Mrd. EUR). Das Segment-EBIT fiel entsprechend von 14,1 Mrd. EUR auf 2,7 Mrd. EUR.
- Im Segment Terminal & Infrastruktur wurde in den ersten neun Monaten 2023 ein EBITDA von 35,5 Mio. EUR und ein EBIT von 27,1 Mio. EUR erzielt.
- Aufgrund der negativen operativen Entwicklung fiel das Ergebnis je Aktie auf 17,93 EUR, nach 78,30 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 3,2 Mrd. EUR erneut deutlich positiv (9M 2022: 13,4 Mrd. EUR).
- Die Nettoliquidität sank nach Ausschüttung einer Dividende von 11,1 Mrd. EUR sowie der Kaufpreiszahlung für SAAM auf 2,8 Mrd. EUR zum 30. September 2023 (31. Dezember 2022: 12,6 Mrd. EUR).
- Vor dem Hintergrund der im Rahmen der Erwartungen liegenden Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2023 konkretisiert der Vorstand der Hapag-Lloyd AG seine am 2. März 2023 veröffentlichte Prognose für das laufende Geschäftsjahr 2023. Das Konzern-EBITDA wird nun in einer Bandbreite von 4,1 bis 5,0 Mrd. EUR (bisher: 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,2 bis 3,1 Mrd. EUR (bisher: 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts zahlreicher geopolitischer Konflikte sowie der Auswirkungen der hohen Inflation und der hohen Lagerbestände von Kunden ist die Prognose mit Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

6 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

8 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

11 Wirtschaftsbericht

11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

12 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

13 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

13 Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

16 Ertragslage in den Segmenten

21 Finanzlage des Konzerns

23 Vermögenslage des Konzerns

25 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

26 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

29 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

30 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

30 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

31 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

32 Konzernbilanz

34 Konzernkapitalflussrechnung

36 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

38 Verkürzter Konzernanhang

38 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

50 Sonstige Erläuterungen

53 Vorläufiger Finanzkalender 2024

54 Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

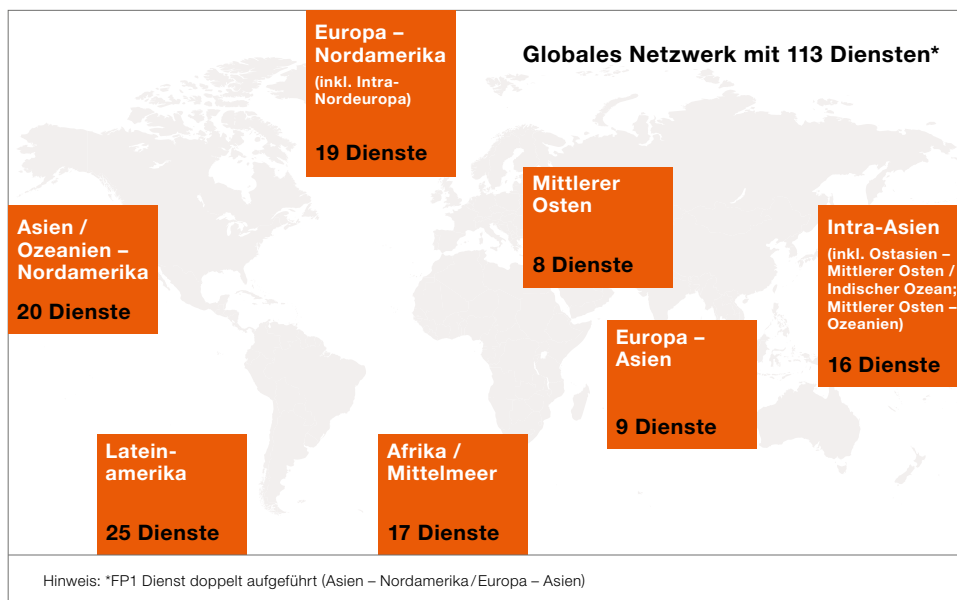
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie den dazugehörigen Hinterlandtransport von Tür zu Tür. Im Rahmen der Strategy 2023 hat Hapag-Lloyd zudem das Engagement im Terminalbereich kontinuierlich ausgebaut. Seit dem Erwerb der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie des zugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM) im August 2023 sind die Geschäftsaktivitäten in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

Segment Linienschifffahrt

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. September 2023 aus 264 Containerschiffen (30. September 2022: 252) mit einer Transportkapazität von 2,0 Mio. TEU (30. September 2022: 1,8 Mio. TEU). Das Segment ist mit 398 Vertriebsstellen in 135 Ländern vertreten (30. September 2022: 408 Vertriebsstellen in 137 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 113 Diensten (30. September 2022: 123 Dienste) weltweit. In den ersten neun Monaten des Jahres 2023 betreute der Geschäftsbereich global rd. 28.800 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 30.900).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Kooperationen

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die Marktführer MSC und Maersk sind in der größten Allianz „2M“ zusammengeschlossen. Beide Unternehmen haben angekündigt den Allianzvertrag nicht zu verlängern, die Allianz wird somit im Januar 2025 beendet. Die zweitgrößte Allianz ist die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, COSCO, inklusive des Tochterunternehmens OOIL, und Evergreen. Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit ONE, HMM und Yang Ming die „THE Alliance“. Zum 30. September 2023 deckte die „THE Alliance“ mit 256 Containerschiffen und 28 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2022: 256 Containerschiffe und 30 Dienste).

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	37	24	48
Ocean Alliance	35	38	18
THE ALLIANCE	24	28	28
Sonstige	4	10	6

Quelle: Alphaliner September 2023

Am 10. Oktober 2023 gab die Europäische Kommission bekannt, die EU-Gruppenfreistellung für Seeschiffahrtskonsortien (CBER) am 25. April 2024 auslaufen zu lassen. Auch nach Beendigung der EU-Gruppenfreistellung wird eine operative Zusammenarbeit zwischen Linienreedereien in der EU weiterhin möglich sein. Allerdings steigt der administrative Aufwand für Konsortien, da nun auch kartellrechtliche Einzelanalysen (sog. „Self Assessments“) für Kooperationen mit Marktanteilen unter 30 % erforderlich sind.

Segment Terminal & Infrastruktur

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika. Darüber hinaus hält Hapag-Lloyd Beteiligungen an Terminals in Lateinamerika, Europa, Nordafrika und Indien. Neben den Terminalaktivitäten werden an einigen Standorten ergänzende Logistikdienstleistungen angeboten.

Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen



Funktionale Währung des Konzerns

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

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

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

Zum 30. September 2023 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG (unverändert zum 31. Dezember 2022) wie folgt dar:

in %	30.9.2023
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren sowohl für den Hapag-Lloyd Konzern als auch der beiden Segmente sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind die Transportmenge und Frachtrate, der US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten, wie beispielsweise Transport- und Personalaufwendungen. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten neun Monaten des Jahres 2023 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns und Ertragslage in den Segmenten“ dargestellt.

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich damit im Zusammenhang stehender Steuern, mit dem durchschnittlichen investierten Kapital in der Berichtsperiode (Invested Capital). Das investierte Kapital ist definiert als Summe der Vermögenswerte ohne Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente sowie zinstragende Vermögenswerte abzüglich der Schulden ohne die Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Das durchschnittliche investierte Kapital wird berechnet als Mittelwert aus dem investierten Kapital zum Beginn und Ende der Berichtsperiode. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrts- und Terminalunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

In den ersten neun Monaten 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 22,7 % (Vorjahreszeitraum: 122,3 %). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 9,1 %.

Die Berechnung des ROIC ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Rendite auf das investierte Kapital des Hapag-Lloyd Konzerns

	Mio. EUR ¹		Mio. USD ¹	
	9M 2023	9M 2022	9M 2023	9M 2022
Langfristige Vermögenswerte	19.414,9	18.213,2	20.563,0	17.762,3
Vorräte	452,2	568,4	478,9	554,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.822,5	4.065,2	1.930,3	3.964,6
Übrige kurzfristige Vermögenswerte ²	523,0	498,2	554,0	485,9
Summe Vermögenswerte	22.212,6	23.345,0	23.526,2	22.767,1
Rückstellungen	1.378,7	1.024,8	1.460,2	999,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.647,2	2.881,3	2.803,7	2.810,0
Sonstige Schulden	1.173,1	1.944,0	1.242,2	1.895,8
Summe Schulden	5.198,9	5.850,1	5.506,1	5.705,2
Investiertes Kapital				
zum Ende der Berichtsperiode	17.013,7	17.494,8	18.020,1	17.061,8
am Anfang der Berichtsperiode	15.324,0	13.935,8	16.358,4	15.772,5
Durchschnittlich investiertes Kapital	16.168,9	15.715,3	17.189,2	16.417,2
EBIT	2.759,5	14.223,1	2.989,1	15.143,2
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) ³	49,9	48,9	53,7	52,0
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	2.709,6	14.174,2	2.935,5	15.091,2
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			22,7	122,3

¹ Stichtagswerte zum Ende der jeweiligen Periode, wenn nicht anders angegeben. Vorjahreswerte angepasst.

² Ohne zinstragende Vermögenswerte (Geldmarktgeschäfte, Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds, die unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden)

³ Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

Ab dem ersten Quartal 2023 werden im NOPAT lediglich die mit dem EBIT in Zusammenhang stehenden Steuern abgezogen (vorher: alle Ertragsteuern). Ferner wird das konzernweit durchschnittlich investierte Kapital verwendet (vorher: investiertes Kapital zum Bilanzstichtag). Die Änderungen sollen zu einer größeren Konsistenz der dem ROIC zugrunde liegenden Parameter führen.

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Linienreederei und Terminalbetreiber ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 wurden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, insbesondere messbare Qualitätsziele in dem Segment Linienschifffahrt, sukzessive implementiert. Den Kunden wird die Performance von Hapag-Lloyd in Bezug auf diese sog. Qualitätsversprechen zur Verfügung gestellt.

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. September 2023 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 264 Containerschiffen (30. September 2022: 252 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 30. September 2023 1.952 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. September 2022 (1.783 TTEU) um 9,5 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. September 2023 61 % der Flotte im Eigentum (30. September 2022: 62 %). In den ersten neun Monaten des Jahres 2023 wurden sieben Neubauten (vier Schiffe im Eigentum und drei als Langfristcharter) mit einer Gesamtkapazität von 124 TTEU in Dienst gestellt, darunter mit der Berlin Express das erste 23.664 TEU Schiff mit einem Hochdruck-Dual-Fuel-Motor, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. September 2023 neun Neubauten der Größe 23.664 TEU und zwei Neubauten von je 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt 239 TTEU. Die Auslieferungen der Schiffe sind in den Jahren 2023 bis 2025 geplant.

Neben den im Eigentum befindlichen Neubauten wird Hapag-Lloyd zudem noch ein Schiff mit einer Größe von 13.250 TEU als langfristig gechartertes Schiff seiner Flotte im Jahr 2024 hinzufügen.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. September 2023 (kapazitätsgewichtet) 11,1 Jahre (30. September 2022: 11,1 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,9 Jahren (30. September 2022: 10,6 Jahre). Mit 7,4 TTEU (30. September 2022: 7,1 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 12 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,6 TTEU (30. September 2022: 6,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 64 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,5 TTEU (30. September 2022: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. September 2023 über 1,7 Mio. (30. September 2022: 1,8 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 2,9 Mio. TEU (30. September 2022: 3,0 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. September 2023 rd. 59 % (30. September 2022: rd. 57 %). In den ersten neun Monaten 2023 wurden Containerneubau-Aufträge für 18.200 Reefer mit einer Kapazität von 36.400 TEU, 6.150 Special Purpose Container mit einer Kapazität von 11.250 TEU und 25.000 General Purpose Container mit einer Kapazität von 50.000 TEU vergeben.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. September 2023 113 Dienste (30. September 2022: 123 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2023	31.12.2022	30.9.2022
Anzahl der Schiffe	264	251	252
davon			
Eigene Schiffe ¹	124	121	120
Gecharterte Schiffe	140	130	132
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.952	1.797	1.783
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.902	2.972	3.042
Anzahl Dienste	113	119	123

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten neun Monaten 2023 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 3,0 Mio. Tonnen und lag somit um 5,2 % unter Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 3,2 Mio. Tonnen). Der Bunkerverbrauch sank aufgrund leicht niedrigerer Transportmengen, der Auflösung der Staus vor den Häfen sowie geringerer Fahrtgeschwindigkeiten der Schiffe.

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich in den ersten neun Monaten 2023 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 88 % in 9M 2022 auf 82 % in 9M 2023. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) in den ersten neun Monaten 2023 lag mit 2,16 Tonnen um 9,6 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert (9M 2022: 2,39 Tonnen). Grund für die Verbesserung war der geringere Bunkerverbrauch und Effizienzmaßnahmen. Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch von 0,35 Tonnen pro TEU in 9M 2022 um 2,9 % auf 0,34 Tonnen in 9M 2023.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 28.800 Kunden durch (9M 2022: rd. 30.900).

Die Kundenstruktur im Terminalsegment unterscheidet sich deutlich von der im Linienschifffahrtssegment. Die Kunden der Terminals sind hauptsächlich die weltweit operierenden Containerreedereien, die meist auch Teil von Allianzen sind. Zudem sind Hapag-Lloyd und die „THE Alliance“ ein wesentlicher Kunde des Terminalsegments.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 30. September 2023 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 16.068 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (30. September 2022: 14.509). Davon entfielen auf das Segment Linienschifffahrt 13.505 Mitarbeitende (30. September 2022: 14.240). Das Segment Terminal und Infrastruktur beschäftigte 2.563 Mitarbeitende.

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	30.9.2023	31.12.2022	30.9.2022
Linienschifffahrt	13.505	13.982	14.240
davon Seepersonal	1.340	1.802	2.010
Terminal & Infrastruktur	2.563	266	269
Gesamt	16.068	14.248	14.509

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Entwicklung des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und Terminaldienstleistungen von großer Bedeutung.

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den ersten neun Monaten 2023 eine robuste Entwicklung. Das Wachstum wurde getragen vom Dienstleistungssektor, der von Nachholeffekten nach der Aufhebung der COVID-19-Beschränkungen profitierte, während sich das produzierende Gewerbe schwach entwickelte (IWF World Economic Outlook, Oktober 2023). Die Störungen der Lieferketten lösten sich weiter auf, während sich der kriegsbedingte Anstieg der Energie- und Lebensmittelpreise, ausgelöst durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, umkehrte. Dennoch verbleibt die Inflation in vielen Regionen der Welt auf einem hohen Niveau. Die meisten Zentralbanken haben daher die Straffung ihrer Geldpolitik fortgesetzt.

Die Wirtschaft der Volksrepublik China verzeichnete in den ersten neun Monaten 2023 ein Wachstum von 5,2 % gegenüber dem Vorjahr. Wachstumstreiber war der Dienstleistungssektor, der einen Anstieg um 6,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnete. Die Industrieproduktion stieg um 4,0 %. Während der Export von Gütern um 0,6 % anstieg, reduzierten sich die Importe um 1,2 % gegenüber 9M 2022 (National Bureau of Statistics of China, Oktober 2023). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im dritten Quartal 2023 gegenüber Q3 2022 um 2,9 %. In den ersten beiden Quartalen des Jahres 2023 war die amerikanische Wirtschaft bereits um 1,7 % sowie 2,4 % gegenüber den Vorjahresquartalen gewachsen. Das Wachstum war getrieben vom privaten Konsum, Investitionen und steigenden Staatsausgaben. In den ersten acht Monaten 2023 gingen sowohl die Exporte wie auch die Importe zurück. Die Exporte reduzierten sich um 2,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, die Importe gingen deutlich um 6,0 % zurück. Die niedrigeren Rohstoffpreise sowie Rückgänge bei Industrieprodukten schwächten sowohl den Export wie auch den Import. Zudem führten die hohen Lagerbestände sowie ein verändertes Konsumverhalten zu niedrigeren Importen von Konsumgütern. (U.S. Department of Commerce, Oktober 2023). Die EU verzeichnete im dritten Quartal 2023 ein Wirtschaftswachstum von 0,1 % gegenüber Q3 2022. Im ersten Quartal 2023 war die Wirtschaft der EU noch um 1,1 %, im zweiten Quartal um 0,4 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stieg in den ersten acht Monaten des Jahres 2023 um 2,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das Exportwachstum wurde insbesondere durch höhere Ausfuhren von Maschinen und Automobilen getrieben, während die Energieexporte aufgrund niedrigerer Preise stark rückläufig waren. Der Import von Gütern sank hingegen deutlich um 13,6 %, im Wesentlichen aufgrund niedrigerer Preise bei den Energie- und Rohstoffimporten. Während die Importe aus den USA nur leicht um 0,7 % zurückgingen, sanken die Importe aus China deutlich um 15,4 % (Eurostat, Oktober 2023).

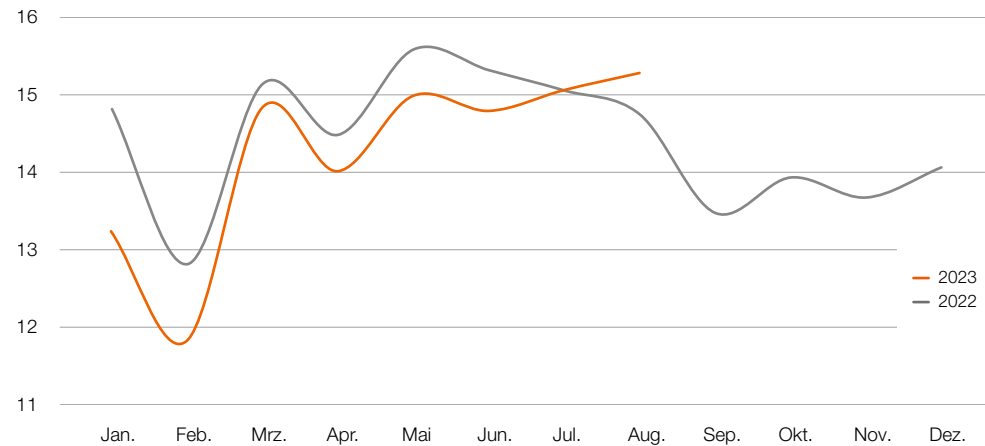
Wegen der gedämpften wirtschaftlichen Entwicklung lag der Preis für die Rohölsorte Brent zur Jahresmitte rd. 13 % unter dem Wert von Ende Dezember 2022. Im Laufe des dritten Quartals 2023 stieg der Preis jedoch wegen einer Angebotsverknappung der OPEC auf 95,31 USD pro Barrel, ein Anstieg um 10,9 % gegenüber dem Preis von 85,91 USD pro Barrel per 31. Dezember 2022 (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen branchenspezifischen Entwicklungen, insbesondere der Nachfrage nach Containertransporten, bestimmt.

Nach dem abrupten Rückgang der Transportmenge im zweiten Halbjahr 2022 war die Nachfrage auch im aktuellen Geschäftsjahr rückläufig. Die weltweite Containertransportmenge lag im Zeitraum Januar bis August 2023 3,3 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (CTS, Oktober 2023). Das nach den Intra-Asien-Verkehren mengenmäßig größte Fahrtgebiet von Fernost nach Nordamerika verzeichnete mit -14,3 % den stärksten Rückgang. Auch andere große Fahrtgebiete, wie beispielsweise von Europa nach Nordamerika (-13,0 %), wiesen deutlich geringe Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf. Das Fahrtgebiet Fernost nach Europa lag hingegen mit +3,3 % über Vorjahresniveau. Zuwächse wurden zudem auf den meisten Verbindungen von und nach Indien verzeichnet.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, Oktober 2023

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, setzte seine Abwärtsbewegung in den ersten neun Monaten 2023 sukzessive fort. Nachdem der Index zum Jahresende 2022 bei 1.108 USD/TEU notierte, verlor er bis Ende September 2023 rd. 20 % und stand bei 887 USD/TEU. Am 30. September 2022 notierte der SCFI noch bei 1.923 USD/TEU.

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag trotz der schwächeren Nachfrage per Ende September 2023 mit 0,32 Mio. TEU oder 1,2 % der Weltflotte nur leicht über dem Niveau des Vorjahres (30. September 2022: 0,26 Mio. TEU; 1,0 %, Alphaliner Weekly, September 2023).

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten neun Monaten 2023 insgesamt 227 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 1,6 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 126 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,7 Mio. TEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 60 kleine Containerschiffe mit insgesamt 113 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: zwei Schiffe, 0,5 TTEU).

In den ersten neun Monaten 2023 wurden Aufträge für den Bau von 159 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 1,5 Mio. TEU vergeben, etwas weniger als die 1,8 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Oktober 2023). Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal per Ende September 2023 auf rd. 7,1 Mio. TEU, nach rd. 6,7 Mio. TEU per Ende September 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,4 % weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt notierte mit 594 USD/t zum 30. September 2023 15,4 % über dem Jahresschlusskurs 2022 von 514 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) und nahezu unverändert zum 30. September 2022 (587 USD/t).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2023 waren geprägt von einer schwachen Nachfragesituation sowie deutlich geringeren Frachtraten für Containertransporte, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns.

Das operative Hapag-Lloyd Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 mit 4.171,7 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 15.637,7 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns sank ebenfalls deutlich auf 2.759,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.223,1 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 3.162,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.773,7 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Umsatzerlöse	4.099,3	9.741,2	14.135,5	26.711,3
Transport- und Terminalaufwendungen	3.036,3	3.770,0	8.892,8	10.148,1
Personalaufwendungen	269,3	222,5	745,0	649,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	474,4	479,3	1.412,2	1.414,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-113,6	-122,7	-347,7	-357,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	205,7	5.146,7	2.737,8	14.141,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-1,2	12,1	19,6	81,1
Ergebnis aus Beteiligungen	-0,1	-3,8	2,2	0,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	204,4	5.154,9	2.759,5	14.223,1
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	48,4	8,4	301,2	-76,6
Übrige Finanzposten	1,7	-4,1	154,0	-295,7
Ertragsteuern	-9,3	39,6	52,6	77,0
Konzernergebnis	263,8	5.119,6	3.162,2	13.773,7
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	257,6	5.115,7	3.151,1	13.761,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	6,2	3,9	11,2	12,0
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,47	29,11	17,93	78,30
EBITDA	678,8	5.634,2	4.171,7	15.637,7
EBITDA-Marge (%)	16,6	57,8	29,5	58,5
EBIT	204,4	5.154,9	2.759,5	14.223,1
EBIT-Marge (%)	5,0	52,9	19,5	53,2

Umsatzerlöse im Konzern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 12.575,7 Mio. EUR auf 14.135,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26.711,3 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 47,1 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch den anhaltenden Nachfragerückgang nach Containertransporten. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 um 1.255,3 Mio. EUR auf 8.892,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.148,1 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 12,4 %. Im Wesentlichen trugen die sich fortwährende Normalisierung in den globalen Lieferketten und ein niedrigerer Bunkerverbrauchspreis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu dem Rückgang bei. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro entlastete ebenfalls die Aufwendungen im Hapag-Lloyd Konzern. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von 1.082,0 Mio. EUR bzw. 10,8 % ergeben.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 um 95,6 Mio. EUR auf 745,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 649,5 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Anpassung des Bonussystems sowie die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, insbesondere aufgrund des Erwerbs der SAAM-Gesellschaften, zurückzuführen.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 lagen die Abschreibungen mit 1.412,2 Mio. EUR etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vorjahreszeitraum: 1.414,6 Mio. EUR). Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 775,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 741,6 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –347,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –357,2 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 auf insgesamt 444,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 433,4 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (202,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 177,3 Mio. EUR), Beratungskosten (73,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 54,8 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (31,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 27,3 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (31,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 28,0 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 301,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –76,6 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 479,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 93,1 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Zinsniveau, den Erträgen des deutlich höheren Volumens an Geldmarktgeschäften in Höhe von 125,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16,5 Mio. EUR) und den Zinserträgen aus den Finanzinstrumenten des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 24,4 Mio. EUR, die im Vorjahreszeitraum noch nicht bestanden.

Übrige Finanzposten

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten 154,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –295,7 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die realisierten Kursgewinne (Vorjahreszeitraum: Kursverluste) aus den Devisentermingeschäften im Zusammenhang mit der Fremdwährungssicherung der Dividendenausschüttungen in Euro in Höhe von 121,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –264,2 Mio. EUR) für die Geschäftsjahre 2021 bzw. 2022.

Konzernergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 3.162,2 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 13.773,7 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Mit der Übernahme des Terminal- und Logistikgeschäfts von SAAM im August 2023 gliedern sich die Geschäftsaktivitäten des Hapag-Lloyd Konzern erstmals zum 30. September 2023 in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur.

Segment Linienschifffahrt

Das Segment Linienschifffahrt verzeichnete aufgrund einer stark gefallenen Frachtrate einen deutlichen Umsatz- und Ergebnisrückgang in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023. Die Umsatzerlöse sanken um 47,3 % auf 14.059,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26.696,5 EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 4.136,5 Mio. EUR, nach 15.551,4 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 2.732,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.137,6 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Umsatzerlöse	4.032,9	9.736,0	14.059,9	26.696,5
Transportaufwendungen	3.025,4	3.771,1	8.883,8	10.150,5
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.006,7	3.815,5	8.917,9	10.198,0
Brennstoffe	531,4	904,7	1.673,4	2.272,1
Handling und Haulage	1.431,3	1.784,9	4.283,1	4.958,5
Container und Repositionierung ¹	404,4	442,0	1.155,8	1.160,7
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	639,5	683,9	1.805,7	1.806,7
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	18,7	-44,4	-34,1	-47,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	466,7	479,0	1.403,8	1.413,8
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-339,9	-344,8	-1.039,5	-994,6
EBITDA	667,6	5.620,1	4.136,5	15.551,4
EBITDA-Marge (%)	16,8	57,7	29,4	58,3
EBIT	200,9	5.141,1	2.732,7	14.137,6
EBIT-Marge (%)	5,0	52,8	19,4	53,0

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.

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Atlantik	501	523	1.538	1.575
Transpazifik	513	462	1.366	1.324
Fernost	592	556	1.647	1.730
Mittlerer Osten	360	370	1.085	1.171
Intra-Asien	212	157	562	468
Lateinamerika	745	714	2.182	2.199
Afrika	188	193	536	519
Gesamt	3.110	2.975	8.916	8.987

Die Transportmenge lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 mit 8.916 TTEU auf Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 8.987 TTEU). Die stagnierende Entwicklung der Transportmenge ist insbesondere auf eine schwache globale Nachfrage nach Containertransporten zurückzuführen. Entgegen dem Markttrend stieg die Transportmenge in den Fahrtgebieten Intra-Asien und Transpazifik aufgrund einer Erhöhung der verfügbaren Schiffskapazität im Zuge der Normalisierung der globalen Lieferketten.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Atlantik	1.547	3.260	2.074	2.874
Transpazifik	1.513	4.299	1.780	4.036
Fernost	1.167	3.318	1.424	3.275
Mittlerer Osten	867	2.184	1.048	2.193
Intra-Asien	656	2.020	802	2.005
Lateinamerika	1.476	2.898	1.764	2.739
Afrika	1.545	2.636	1.685	2.579
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.312	3.106	1.604	2.938

In den ersten neun Monaten 2023 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.604 USD/TEU und lag damit um 1.334 USD/TEU bzw. 45,4 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2.938 USD/TEU).

Die gesunkene durchschnittliche Frachtrate ist vor allem auf einen Nachfragerückgang nach Containertransporten und einer gleichzeitigen Normalisierung der vorhandenen Transportkapazitäten aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückzuführen.

Finanzielle Entwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 12.636,6 Mio. EUR auf 14.059,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26.696,5 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 47,3 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 45,4 % im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich ebenfalls mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 12,2 Mrd. EUR bzw. 46,4 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Atlantik	709,8	1.671,5	2.945,0	4.251,0
Transpazifik	713,2	1.949,8	2.245,9	5.016,7
Fernost	633,9	1.829,5	2.164,7	5.321,3
Mittlerer Osten	286,3	802,8	1.049,3	2.413,1
Intra-Asien	127,7	313,3	416,4	881,2
Lateinamerika	1.009,2	2.041,0	3.551,7	5.659,2
Afrika	266,8	498,8	834,0	1.257,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	285,9	629,3	852,9	1.896,6
Gesamt	4.032,9	9.736,0	14.059,9	26.696,5

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum. Die Erlöse für Demurrage und Detention sind dabei insbesondere aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückgegangen. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 um 1.266,7 Mio. EUR auf 8.883,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.150,5 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 12,5 %. Im Wesentlichen trugen geringere Aufwendungen für Stand- und Lagergelder für Container und ein niedrigerer Bunkerverbrauchspreis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu dem Rückgang der Transportaufwendungen bei. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von 1.093,3 Mio. EUR bzw. 11,0 % ergeben. Gestiegene Hafen- und Kanalkosten sowie die gestiegenen Container- und Repositionierungsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkten dem Anstieg entgegen.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 611 USD/t um 144 USD/t (19,1 %) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 755 USD/t. Dies führte zu einem Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe um 598,7 Mio. EUR auf 1.673,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.272,1 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres um 675,3 Mio. EUR auf 4.283,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.958,5 Mio. EUR) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Stand- und Lagergelder für Container infolge der stetigen Normalisierung der globalen Lieferketten zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus den rückläufigen Aufwendungen für kurzfristig eingearterte Schiffe und Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen. Insbesondere Hafen- und Kanalkosten sind hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum preisbedingt gestiegen.

Abschreibungen

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 9,9 Mio. EUR auf 1.403,8 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 1.413,8 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für die planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.304,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.318,9 Mio. EUR).

Übrige Erlöse und Aufwendungen

Der Anstieg der übrigen Erlöse und Aufwendungen ergibt sich im Wesentlichen aus der Erhöhung der Personalaufwendungen um 68,2 Mio. EUR auf 712,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 644,2 Mio. EUR). Getrieben ist diese Entwicklung insbesondere durch die Anpassung des Bonussystems sowie den Anstieg der Mitarbeiterzahl im Landbereich aufgrund des Aufbaus von Service Centern in Indien zurückzuführen.

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 2.732,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 14.137,6 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Mit dem Erwerb der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie des zugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM) am 1. August 2023 werden die dazugehörigen Gesellschaften in den Hapag-Lloyd-Konzern und in das Segment Terminal & Infrastruktur mit einbezogen.

Die Angaben in der Ertragslage des Segments Terminal & Infrastruktur sind für die ersten neun Monate nur eingeschränkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar, da die im Rahmen der neuen Segmentierung umgegliederten Aktivitäten in diesem Segment im Vorjahr nur einen sehr geringen Umfang hatten. Aufgrund dessen wird auch von der Darstellung der operativen Entwicklung im Segment Terminal & Infrastruktur abgesehen.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag mit 35,5 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 86,4 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ist ebenfalls auf 27,1 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 85,5 Mio. EUR).

Finanzielle Entwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres wurden Umsatzerlösen in Höhe von 85,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,2 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet und entfielen im Wesentlichen auf die neu im Konsolidierungskreis berücksichtigten SAAM-Gesellschaften.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich in den ersten neun Monaten im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 19,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,5 Mio. EUR), sowie den Personalaufwendungen mit einem Betrag von 32,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,3 Mio. EUR).

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

In den ersten neun Monaten belief sich das Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen auf 21,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 79,2 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte insbesondere aus dem im Vorjahr als Ertrag erfassten Unterschiedsbetrag zwischen dem erstmaligen Ansatz der Anteile und den geringeren Anschaffungskosten beim Erwerb der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG (CTW) sowie der Rail Terminal Wilhelmshaven GmbH (RTW). Weitere Erläuterungen zum Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen sind im Abschnitt „Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen“ im verkürzten Konzernanhang zum Konzernzwischenabschluss enthalten.

Übrige Erlöse und Aufwendungen

Weitere Erträge und Aufwendungen resultierten in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Wesentlichen aus dem sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von –20,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,2 Mio. EUR) und betrafen insbesondere administrative Aufwendungen und Beratungskosten.

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 27,1 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 85,5 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	756,5	5.609,5	4.592,7	14.902,8
Cashflow aus Investitionstätigkeit ¹	-1.271,7	-867,6	-1.417,8	-1.520,2
Free Cashflow	-515,2	4.741,9	3.174,9	13.382,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-82,1	-434,3	-11.759,2	-7.722,3
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-597,3	4.307,6	-8.584,4	5.660,3

¹ Seit dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2022 werden die Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss/-abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 4.592,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.902,8 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bedingt durch das gesunkene Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeiten beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 auf insgesamt 1.417,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.520,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe von 1.625,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,2 Mio. EUR) und Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 1.300,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 839,6 Mio. EUR). Dem gegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus den Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente für Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds im Saldo von 925,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabfluss von 737,3 Mio. EUR) und Zinseinzahlungen in Höhe von 478,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 70,9 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 11.759,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.722,3 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 11.072,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.151,6 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 819,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 850,0 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 404,3 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 426,4 Mio. EUR). Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von Schiffen in Höhe von 445,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 15,4 Mio. EUR) und Einzahlungen im Wesentlichen aus Sicherungsgeschäften für Dividendenzahlungen in Höhe von 159,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 280,1 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Bestand am Anfang der Periode	6.791,6	10.000,4	15.236,1	7.723,4
Wechselkursbedingte Veränderungen	163,6	828,6	-293,8	1.752,9
Zahlungswirksame Veränderungen	-597,3	4.307,6	-8.584,4	5.660,3
Bestand am Ende der Periode	6.357,9	15.136,6	6.357,9	15.136,6

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 ein Zahlungsmittelabfluss von 8.584,4 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -293,8 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2023 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 6.357,9 Mio. EUR (30. September 2022: 15.136,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 684,5 Mio. EUR (30. September 2022: 743,4 Mio. EUR) sowie Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds als auch Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.900,9 Mio. EUR (30. September 2022: Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds als sonstige finanzielle Vermögenswerte 804,9 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 8.943,3 Mio. EUR ergab (30. September 2022: 16.684,9 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.462,4	5.436,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.357,9	15.236,1
Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.900,9	2.787,8
Nettoliiquidität¹	2.796,4	12.587,1
Frei verfügbare Kreditlinien	684,5	679,2
Eigenkapitalquote (%)	65,0	72,1

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 30. September 2023 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 2.796,4 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2022 ist die Nettoliiquidität somit um 9.790,7 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung sowie den Erwerb von Terminalunternehmen und -beteiligungen. Dem gegenüber stand ein positiver operativer Cashflow.

Das Eigenkapital reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 8.101,0 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2023 19.810,1 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 65,0% (31. Dezember 2022: 72,1%). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns**Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	19.414,9	16.894,7
davon Anlagevermögen	19.181,2	16.746,1
Kurzfristige Vermögenswerte	11.056,5	21.792,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.357,9	15.236,1
Bilanzsumme	30.471,4	38.687,3
Passiva		
Eigenkapital	19.810,1	27.911,1
Fremdkapital	10.661,3	10.776,2
davon langfristige Schulden	4.599,5	4.379,3
davon kurzfristige Schulden	6.061,8	6.397,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.462,4	5.436,8
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.101,6	4.044,9
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.360,9	1.392,0
Bilanzsumme	30.471,4	38.687,3
Nettoliquidität	2.796,4	12.587,1
Eigenkapitalquote (%)	65,0	72,1

Zum 30. September 2023 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 30.471,4 Mio. EUR und lag um 8.215,9 Mio. EUR unter dem Wert zum Jahresende 2022. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Rückgang des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie dem niedrigeren Eigenkapital infolge der Dividendenzahlung. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2023 bei 1,06 (31. Dezember 2022: 1,07).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.435,0 Mio. EUR auf 19.181,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 16.746,1 Mio. EUR) insbesondere durch Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 1.240,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 818,5 Mio. EUR), den Zugang von Anlagevermögen infolge des Unternehmenserwerbs von SAAM in Höhe von 965,5 Mio. EUR sowie die Investitionen in Beteiligungen an der Spinelli S.r.l., der J M Baxi Ports & Logistics Limited und weiteren nach der At-Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften in Höhe von 842,5 Mio. EUR. Weiterhin trugen neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 620,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.049,3 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 188,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.416,6 Mio. EUR) zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.412,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.417,1 Mio. EUR) wirkten sich gegenläufig aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 775,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 741,6 Mio. EUR) enthalten.

Der Anstieg der aktiven latenten Ertragsteuern der laufenden Periode ergab sich aus den bestehenden unrealisierten Währungskurseffekten auf Geldanlagen (72,6 Mio. EUR). Die entsprechenden gegenläufigen Effekte aus temporären Differenzen wurden bei den laufenden Ertragsteuern für die ersten neun Monate des Jahres 2023 berücksichtigt. Weiterhin trug der Zugang aktiver latenter Ertragsteuern aus SAAM-Gesellschaften in Höhe von 18,8 Mio. EUR zu dem Anstieg bei.

Der Rückgang der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 913,3 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus der Fälligkeit von Termingeldanlagen in Höhe von 2.787,8 Mio. EUR. Dies wurde durch die Zeichnung des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ im April 2023 kompensiert. Hapag-Lloyd hat 2.000,0 Mio. USD Anteilsscheine des Investmentfonds erworben, der auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Zum Stichtag sind Finanzinstrumente des Spezialfonds (exklusive Zinsen) in Höhe von 1.899,9 Mio. EUR in den kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten bilanziert.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2022 am 8. Mai 2023 in Höhe von 11.072,9 Mio. EUR auf 6.357,9 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2022 (15.236,1 Mio. EUR). Der positive operative Cashflow wirkte diesem Rückgang entgegen.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 8.101,0 Mio. EUR auf 19.810,1 Mio. EUR zurück. Trotz des im erwirtschafteten Konzern-eigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnisses in Höhe von 3.162,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.773,7 Mio. EUR) führte die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 63,0 EUR (Vorjahr: 35,0 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 11.072,9 Mio. EUR, zu einem Rückgang.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2022 leicht um 114,9 Mio. EUR gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf die deutliche Reduzierung der Verbindlichkeiten um 449,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Anstieg: 57,8 Mio. EUR) auf 503,1 Mio. EUR, insbesondere infolge weiter gesunkener Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen, zurückzuführen.

Der leichte Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten resultiert im Wesentlichen aus neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 555,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.042,8 Mio. EUR) sowie der Aufnahme neuer Bankdarlehen im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in Höhe von 387,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR). Darüber hinaus trugen der Zugang von Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 104,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) im Rahmen der im laufenden Geschäftsjahr getätigten Unternehmenserwerbe sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 32,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 835,2 Mio. EUR) zu dem Anstieg bei, welcher jedoch durch Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.205,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.146,1 Mio. EUR) kompensiert wurde.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern ergibt sich im Wesentlichen aus der Kaufpreisallokation der SAAM-Gruppe in Höhe von 74,7 Mio. EUR sowie dem Zugang passiver latenter Ertragsteuern aus den wesentlichen SAAM-Gesellschaften in Höhe von 21,5 Mio. EUR.

Zum 30. September 2023 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in dem Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Geldmarktgeschäfte, Geldmarktfonds und Wertpapiere des Spezialfonds sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 2.769,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 12.587,1 Mio. EUR).

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 setzte sich der Rückgang der Nachfrage nach Containertransporten weiter fort. Die gleichzeitige Normalisierung der globalen Lieferketten führten zu freiwerdenden Transportkapazitäten, die durch die Erhöhung des Angebots an Containerschiffskapazitäten im Rahmen von Schiffsneubauten zunehmend verstärkt wurden. Diese Entwicklung spiegelte sich in einem deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtraten wider. Infolgedessen reduzierte sich das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Der Vorstand sieht für das Geschäftsjahr 2023 eine inflationsbedingt nur langsam sich erholende Nachfrage nach Containertransporten in einem angespannten Marktumfeld bei gleichzeitig sich verschärfenden geopolitischen Konflikten und hohen lokalen Lagerbeständen von Kunden. Aus diesen Gründen wird das verbleibende Geschäftsjahr 2023 als herausfordernd und mit Unsicherheiten behaftet eingestuft.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die Weltwirtschaft dürfte nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) ihr Wachstum im laufenden Geschäftsjahr 2023 in abgeschwächter Form fortsetzen. Laut der Oktober-Prognose des IWF wird im Jahr 2023 ein moderater Anstieg um 3,0 % erwartet, nach 3,5 % im Vorjahr. Das Wirtschaftswachstum läge damit unter dem historischen Durchschnittswert von 3,8 % im Zeitraum von 2000 bis 2019. Die Erhöhung der Leitzinsen durch viele Zentralbanken zur Bekämpfung der Inflation sowie Russlands Krieg in der Ukraine dämpfen das Wachstumstempo in vielen Volkswirtschaften. Während die Erholung im Dienstleistungssektor nach der Aufhebung der pandemischen Maßnahmen im Vorjahr bereits an Kraft verliert, deuten jüngste Daten insbesondere auf eine weitreichende Schwäche im verarbeitenden Gewerbe hin mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Industrieproduktion, Investitionen und den internationalen Warenhandel. Das Welthandelsvolumen dürfte 2023 daher um lediglich 0,9 % steigen, nach 5,1 % im Vorjahreszeitraum (IWF World Economic Outlook, Oktober 2023).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2024e	2023e	2022	2021	2020
Wachstum Weltwirtschaft	2,9	3,0	3,5	6,3	-2,8
Industrienationen	1,4	1,5	2,6	5,6	-4,2
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,0	4,0	4,1	6,9	-1,8
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,5	0,9	5,1	10,9	-7,8

Quelle: IWF World Economic Outlook, Oktober 2023

Branchenspezifischer Ausblick

Nachdem die globale Containertransportmenge bereits im Jahr 2022 um 4,0 % zurückgegangen war, geht der maritime Branchendienst Accenture Cargo auch für das Jahr 2023 von einer um 2,9 % rückläufigen Transportmenge aus. Das veränderte Konsumverhalten nach der Pandemie mit einer Verlagerung der Ausgaben zurück von Gütern hin zu Dienstleistungen sowie eine schwache Entwicklung der Industrieproduktion wirken sich negativ auf den Welthandel aus. Das Fahrtgebiet Transpazifik dürfte mit -8,0 % 2023 den stärksten Rückgang verzeichnen, während die Transportmengen in den anderen großen Fahrtgebieten leicht rückläufig sein dürften. Lediglich für Afrika wird mit einem leichten Wachstum von 2,1 % gerechnet.

Globales Wachstum der Containertransportmenge

	2024e	2023e	2022	2021	2020
Containertransportmenge (in %)	3,7	-2,9	-4,0	6,9	-1,4

Quellen: CTS (Oktober 2023: 2020–2022), Accenture Cargo (August 2023: 2023–2024)

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal per Ende September 2023 auf rd. 7,1 Mio. TEU, nach rd. 6,7 Mio. TEU per Ende September 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,4 % weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Für das Jahr 2023 ist ein deutlicher Anstieg der Schiffsauslieferungen geplant. Drewry geht davon aus, dass die global verfügbare Containerschiffsflotte nach Verschiebung von Auslieferungen und Verschrottungen um 1,9 Mio. TEU bzw. 7,2 % gegenüber dem Vorjahr wächst.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2024e	2023e	2022	2021	2020
Kapazität Jahresanfang	27,6	25,8	24,7	23,6	23,0
Geplante Auslieferungen	3,4	2,5	1,0	1,2	1,1
Erwartete Verschrottungen	0,6	0,2	0,0	0,0	0,2
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	1,0	0,5	-0,1	0,1	0,3
Nettokapazitätszuwachs	1,8	1,9	1,0	1,1	0,7
Nettokapazitätszuwachs (in %)	6,4	7,2	4,2	4,5	3,0

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 2023. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete in den ersten neun Monaten 2023 wie erwartet eine graduelle Normalisierung der Ergebnisentwicklung, die im Vergleich zum Vorjahr auf ein stark verändertes Marktumfeld zurückzuführen ist. Eine schwächere Nachfragesituation nach Containertransporten gepaart mit einem wachsenden Kapazitätsangebot haben zu einem sukzessiven Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate von Hapag-Lloyd geführt. Gleichzeitig lagen die Kosten im Wesentlichen inflationsbedingt auf einem erhöhten Niveau.

Vor dem Hintergrund der im Rahmen der Erwartungen liegenden Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2023 konkretisiert der Vorstand der Hapag-Lloyd AG seine am 2. März 2023 veröffentlichte Prognose für das laufende Geschäftsjahr 2023. Das Konzern-EBITDA wird nun in einer Bandbreite von 4,1 bis 5,0 Mrd. EUR (bisher: 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,2 bis 3,1 Mrd. EUR (bisher: 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR) erwartet. In US-Dollar entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 4,5 bis 5,5 Mrd. USD (bisher: 4,3 bis 6,5 Mrd. USD) und einem EBIT in der Bandbreite von 2,4 bis 3,4 Mrd. USD (bisher: 2,1 bis 4,3 Mrd. USD). Angesichts zahlreicher geopolitischer Konflikte sowie der Auswirkungen der hohen Inflation und der hohen Lagerbestände der Kunden ist die Prognose mit Unsicherheiten behaftet.

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2023 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht gesteigert werden kann, während die durchschnittliche Frachtrate deutlich fallen dürfte. Die Erholung der Lieferketten sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Kostensenkung sollten gleichzeitig zu einem Rückgang der Transportaufwendungen führen. Diese Entwicklung dürfte zusätzlich durch einen deutlich niedrigeren Bunkerverbrauchspreis gestützt werden. Inflationsbedingt höhere Aufwendungen werden die Kostenerholung jedoch voraussichtlich abschwächen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,09 USD/EUR (Geschäftsjahr 2022: 1,05 USD/EUR).

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

Wichtige Eckwerte der Prognose 2023

	Ist 2022	Prognose 2023 (vom 2. März 2023)	Aktualisierte Prognose 2023
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Jan./Okt. 2023)	3,5%	2,9%	3,0%
Wachstum Welthandelsvolumen (IWF, Jan./Okt. 2023)	5,1%	2,4%	0,9%
Wachstum globales Containertransportvolumen (CTS, Okt. 2023; Accenture Cargo, Dez. 2022/Aug. 2023)	-4,0%	2,2%	-2,9%
Transportmenge ¹	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend
Durchschnittliche Frachtrate ¹	2.863 USD/TEU	Deutlich fallend	Deutlich fallend
Durchschnittlicher Bunker- verbrauchspreis ¹	753 USD/t	Deutlich fallend	Deutlich fallend
Konzern EBITDA	19,4 Mrd. EUR	4,0–6,0 Mrd. EUR	4,1–5,0 Mrd. EUR
Konzern EBIT	17,5 Mrd. EUR	2,0–4,0 Mrd. EUR	2,2–3,1 Mrd. EUR

¹ Segment Linienschifffahrt

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten. Diese und weitere Risiken und Chancen sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2022 dargestellt. Wesentliche Veränderungen gegenüber dieser Darstellung sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht dieses Quartalsfinanzberichts aufgeführt. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

Risiko- und Chancenbericht

Die bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung sind im Geschäftsbericht 2022 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2023 hat sich wie folgt geändert.

Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Kriegs und der Unsicherheit bezogen auf dessen weitere Entwicklung, unter anderem den Umfang bestehender Sanktionen und Embargos und deren unmittelbare Auswirkung auf Versorgungsketten und Industrieproduktion, lassen sich mögliche Folgewirkungen weder hinsichtlich des Ausmaßes noch in Bezug auf die Dauer abschließend abschätzen. Ebenfalls nicht umfassend einschätzbar sind mögliche Folgewirkungen im Falle einer Ausweitung der kriegerischen Handlungen in den Grenzregionen Israels auf weitere Staaten in der Region.

Die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate werden vor dem Hintergrund der bereits kontrahierten Transportmengen für das verbleibende Geschäftsjahr nun als wesentlich eingestuft.

Unter Berücksichtigung der bereits kontrahierten Transportmengen und verfügbaren Transportkapazitäten für das verbleibende Geschäftsjahr hat die Einstufung der negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der Transportmengen als wesentlich aus dem zweiten Quartal 2023 weiter Bestand.

Aufgrund der Unsicherheiten im makroökonomischen Umfeld, wie beispielsweise Anstieg des Zinsniveaus, sowie unter Einbeziehung der Entwicklung von Nachfrage nach Containertransportdienstleistungen und zunehmendem Angebot von Transportkapazität wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Wertminderungsbedarfs auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder sonstige immaterielle Vermögenswerte nunmehr als mittel eingeschätzt.

Unverändert besteht die Einschätzung aus dem ersten Quartal 2023 fort, dass aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten Rohstoffpreisniveaus sowie der erwarteten Beschaffungs- und Verbrauchsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, als tragbar eingestuft werden.

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

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Mittel	Wesentlich
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Wesentlich
Wertminderung von Geschäfts- und Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Mittel	Kritisch
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Niedrig	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten neun Monate des Jahres 2023 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2023

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Umsatzerlöse	4.099,3	9.741,2	14.135,5	26.711,3
Transport- und Terminalaufwendungen	3.036,3	3.770,0	8.892,8	10.148,1
Personalaufwendungen	269,3	222,5	745,0	649,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	474,4	479,3	1.412,2	1.414,6
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-113,6	-122,7	-347,7	-357,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	205,7	5.146,7	2.737,8	14.141,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-1,2	12,1	19,6	81,1
Ergebnis aus Beteiligungen	-0,1	-3,8	2,2	0,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	204,4	5.154,9	2.759,5	14.223,1
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	114,4	70,1	479,1	93,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	66,0	61,7	177,8	169,7
Übrige Finanzposten	1,7	-4,1	154,0	-295,7
Ergebnis vor Steuern	254,5	5.159,2	3.214,8	13.850,8
Ertragsteuern	-9,3	39,6	52,6	77,0
Konzernergebnis	263,8	5.119,6	3.162,2	13.773,7
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	257,6	5.115,7	3.151,1	13.761,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	6,2	3,9	11,2	12,0
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,47	29,11	17,93	78,30

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2023

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Konzernergebnis	263,8	5.119,6	3.162,2	13.773,7
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	13,3	33,3	8,2	169,3
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	13,2	33,1	8,1	168,9
Steuereffekt	–	0,2	0,1	0,5
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	462,5	1.533,8	–191,6	3.248,1
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	–4,5	13,5	–12,4	44,2
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	–34,0	–9,6	1,0	–11,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	28,9	20,9	–13,4	52,2
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,6	2,2	–	3,7
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	0,5	–1,3	1,5	3,1
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	–0,9	–2,4	–2,3	–
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,3	1,0	3,8	2,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	0,1	–	0,4
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	0,2	–	–14,4	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	472,0	1.579,3	–208,6	3.464,7
Gesamtergebnis	735,8	6.698,9	2.953,6	17.238,4
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	728,1	6.693,8	2.941,2	17.224,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	7,7	5,1	12,5	14,3

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2023****Aktiva**

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwerte	2.009,3	1.712,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.725,0	1.540,4
Sachanlagen	14.041,9	13.140,2
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.404,9	353,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	71,4	49,9
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	20,3	22,7
Derivative Finanzinstrumente	0,7	37,3
Ertragsteuerforderungen	6,3	5,7
Aktive latente Ertragsteuern	135,0	33,0
Langfristige Vermögenswerte	19.414,9	16.894,7
Vorräte	452,2	440,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.822,5	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.153,8	3.067,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	223,4	132,5
Derivative Finanzinstrumente	8,6	5,5
Ertragsteuerforderungen	32,9	16,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.357,9	15.236,1
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	5,2	–
Kurzfristige Vermögenswerte	11.056,5	21.792,7
Summe Aktiva	30.471,4	38.687,3

Passiva

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.525,4	23.447,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.423,1	1.632,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	19.761,7	27.893,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	48,4	17,7
Eigenkapital	19.810,1	27.911,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	217,6	212,5
Sonstige Rückstellungen	87,7	80,9
Finanzschulden	2.493,1	2.319,4
Leasingverbindlichkeiten	1.608,5	1.725,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	32,6	–
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,9	0,2
Passive latente Ertragsteuern	159,1	40,8
Langfristige Schulden	4.599,5	4.379,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11,9	10,5
Sonstige Rückstellungen	1.061,5	964,6
Ertragsteuerschulden	218,3	165,9
Finanzschulden	451,2	457,3
Leasingverbindlichkeiten	909,7	934,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.647,2	2.615,7
Vertragsverbindlichkeiten	503,1	952,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	187,1	177,2
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	48,7	81,2
Derivative Finanzinstrumente	23,3	37,0
Kurzfristige Schulden	6.061,8	6.397,0
Summe Passiva	30.471,4	38.687,3

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2023**

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Konzernergebnis	263,8	5.119,6	3.162,2	13.773,7
Steueraufwendungen (+)/ -erträge (-)	-9,3	39,6	52,6	77,0
Übrige Finanzposten	-1,7	4,1	-154,0	295,7
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-48,4	-8,4	-301,2	76,6
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	474,4	479,3	1.412,2	1.414,6
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-9,4	-19,4	-37,7	-49,5
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	1,3	-12,0	-21,8	-81,2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/ Erträge (-)	-28,5	-18,3	-23,9	-57,0
Zunahme (-)/ Abnahme (+) der Vorräte	-33,8	37,3	-0,5	-160,5
Zunahme (-)/ Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	149,3	100,9	1.008,0	-552,8
Zunahme (+)/ Abnahme (-) der Rückstellungen	170,0	79,7	121,9	60,4
Zunahme (+)/ Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-145,9	-191,3	-526,4	124,0
Ertragsteuereinzahlungen (+)/ -auszahlungen (-)	-25,2	-1,6	-98,7	-18,3
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	756,5	5.609,5	4.592,7	14.902,8
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	23,7	28,6	77,7	73,9
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0,5	35,1	15,5	35,1
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	10,4	-	10,4	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-619,0	-248,0	-1.300,3	-839,6
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-	-	-8,0
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	-	-	0,7	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-768,1	-	-762,8	-166,0
Einzahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-	-	-	50,8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-18,3	-	-863,1	-
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-0,9	-737,3	925,4	-737,3
Zinseinzahlungen ¹	100,1	54,1	478,7	70,9
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-1.271,7	-867,6	-1.417,8	-1.520,2

¹ Seit dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2022 werden die Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss/-abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Auszahlungen für Dividenden	-1,3	-1,7	-11.084,7	-6.162,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	308,3	15,6	452,1	15,6
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-86,4	-102,5	-376,7	-358,3
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-246,9	-280,0	-740,5	-787,8
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-58,1	-53,8	-168,6	-149,6
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	2,4	-11,8	159,1	-280,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-82,1	-434,3	-11.759,2	-7.722,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-597,3	4.307,6	-8.584,4	5.660,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	6.791,6	10.000,4	15.236,1	7.723,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	163,6	828,6	-293,8	1.752,9
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-597,3	4.307,6	-8.584,4	5.660,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	6.357,9	15.136,6	6.357,9	15.136,6

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2023**

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4	12.608,8
Gesamtergebnis	-	-	13.761,7
davon			
Konzernergebnis	-	-	13.761,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-6.155,4
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-6.151,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-3,8
Stand 30.9.2022	175,8	2.637,4	20.215,1
Stand 1.1.2023	175,8	2.637,4	23.447,3
Gesamtergebnis	-	-	3.151,1
davon			
Konzernergebnis	-	-	3.151,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-11.072,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-11.072,9
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-
Umgliederung aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-	-0,2
Entkonsolidierung	-	-	0,1
Stand 30.9.2023	175,8	2.637,4	15.525,4

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-149,6	-0,1	0,6	-	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
169,3	44,2	3,1	-	3.245,8	-	3.462,4	17.224,1	14,3	17.238,4
-	-	-	-	-	-	-	13.761,7	12,0	13.773,7
169,3	44,2	3,1	-	3.245,8	-	3.462,4	3.462,4	2,3	3.464,7
-	-	-	-	-	-	-	-6.155,4	-6,5	-6.162,0
-	-	-	-	-	-	-	-6.151,6	-	-6.151,6
-	-	-	-	-	-	-	-3,8	-6,5	-10,4
19,7	44,0	3,7	-	4.122,5	-0,5	4.189,5	27.217,8	20,7	27.238,4
-33,8	39,0	1,5	-	1.626,3	-	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
8,2	-12,4	1,5	-14,4	-192,9	-	-209,9	2.941,2	12,5	2.953,6
-	-	-	-	-	-	-	3.151,1	11,2	3.162,2
8,2	-12,4	1,5	-14,4	-192,9	-	-209,9	-209,9	1,3	-208,6
-	-	-	-	-	-	-	-11.072,9	18,2	-11.054,7
-	-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-	-11.072,9
-	-	-	-	-	-	-	-	-11,4	-11,4
-	-	-	-	-	-	-	-	29,5	29,5
0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-
-	-	-	-	-0,1	-	-0,1	-	-	-
-25,4	26,6	3,0	-14,4	1.433,3	-	1.423,1	19.761,7	48,4	19.810,1

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte, alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen sowie Umschlaganlagen (Terminals) betreibt.

Die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (Hapag-Lloyd AG) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und eine börsennotierte Gesellschaft deutschen Rechts. Die Gesellschaft ist im Handelsregister B des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer HRB 97937 eingetragen. Die Aktien der Gesellschaft werden an den Wertpapierbörsen in Frankfurt und Hamburg gehandelt.

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2023 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 3. November 2023 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2023 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 2023 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2023 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2022. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2023 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 zu lesen.

Mit Ausnahme der im Kapitel Bilanzierung und Bewertung erläuterten Sachverhalte wurde der Konzernzwischenabschluss unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden 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. September 2023 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,05915 USD/EUR (31. Dezember 2022: 1,06750 USD/EUR). Für die ersten neun Monate 2023 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,08320 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,06470 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2023 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 134 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2022: 112) sowie 21 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2022: neun).

Im Rahmen des Erwerbs der chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. wurden 28 Gesellschaften im dritten Quartal 2023 in den Konsolidierungskreis aufgenommen.

Vier unwesentliche Gesellschaften wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 liquidiert.

Unternehmenserwerb

Hapag-Lloyd hat am 1. August 2023 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an den chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie ein dazugehöriges Immobilienportfolio (zusammen SAAM) erworben. Der Verkäufer gehört zur Unternehmensgruppe der chilenischen Quiñenco S.A., die mittelbar über die CSAV S.A. mit 30 % an Hapag-Lloyd beteiligt ist. Die Vertragsparteien sind somit nahestehende Unternehmen. Die Transaktion betrifft das gesamte Terminalgeschäft von SAAM sowie damit verbundene Logistikdienstleistungen. Das Terminalgeschäft umfasst zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Mittel- und Südamerika mit rd. 4.000 Mitarbeitern und einem Containerumschlag von mehr als 3,0 Millionen TEU im Jahr 2022. Der Bereich Containerlogistik ergänzt das Terminalgeschäft an fünf Standorten in Chile mit rd. 300 Mitarbeitern. Durch den Erwerb von SAAM erweitert Hapag-Lloyd seine strategischen Terminalbeteiligungen und stärkt sein Linienreedereigeschäft in Lateinamerika weiter. Investitionen in die Terminalinfrastruktur sind ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Agenda von Hapag-Lloyd.

Als Gegenleistung für den Unternehmenserwerb wurden Zahlungsmittel von 891,0 Mio. EUR übertragen.

Es sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 13,8 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen.

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

Mio. EUR	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	222,0
Sachanlagen	306,5
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	164,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,7
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	16,1
Derivative Finanzinstrumente	0,7
Aktive latente Ertragsteuern	23,2
Langfristige Vermögenswerte	733,6
Vorräte	8,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	42,5
Sonstige Vermögenswerte und Forderungen	21,8
Derivative Finanzinstrumente	0,1
Ertragsteuerforderungen	3,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	122,9
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,2
Kurzfristige Vermögenswerte	198,5
Summe Aktiva	932,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8,7
Sonstige Rückstellungen	4,4
Finanzschulden	44,0
Leasingverbindlichkeiten	6,5
Sonstige Verbindlichkeiten	33,7
Passive latente Ertragsteuern	102,4
Langfristige Schulden	199,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	0,6
Sonstige Rückstellungen	7,9
Ertragsteuerschulden	10,9
Finanzschulden	27,0
Leasingverbindlichkeiten	5,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19,4
Vertragsverbindlichkeiten	2,1
Sonstige Verbindlichkeiten	10,0
Kurzfristige Schulden	83,3
Summe Schulden	283,0
Erworbenes Nettovermögen	649,1
Nicht beherrschende Anteile	30,7
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	618,4
Übertragene Gegenleistung	891,0
Geschäfts- oder Firmenwert	272,6

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Aufstellungszeitpunkt des Zwischenabschlusses sind die Bewertung der erworbenen Vermögenswerte, der übernommenen Schulden und der nicht beherrschenden Anteile an den erworbenen Unternehmen sowie die Ermittlung des Geschäfts- oder Firmenwerts noch nicht abgeschlossen. Dies betrifft insbesondere die Bewertung der sonstigen immateriellen Vermögenswerte, der Sachanlagen und der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen, der korrespondierenden passiven latenten Ertragsteuern und folglich die Höhe des Geschäfts- oder Firmenwerts, weshalb die Angaben hierzu vorläufig sind.

Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert insbesondere Synergien aus gemeinschaftlichen Tätigkeiten und nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte, beispielsweise Expertise von Mitarbeitern, und ist voraussichtlich steuerlich nicht abzugsfähig.

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 84,1 Mio. EUR erfasst. Der Bruttobetrag der vertraglichen Forderungen beläuft sich auf 85,2 Mio. EUR, hiervon werden 1,1 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf SAAM Umsatzerlöse von 67,9 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von –3,4 Mio. EUR.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2023 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 14.318,9 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) bei 2.777,1 Mio. EUR gelegen. Bei der Ermittlung dieser Beträge wurde angenommen, dass die zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2023 gültig gewesen wären. Die Pro-Forma-Betrachtung basiert auf den verfügbaren Informationen sowie auf Annahmen. Aufgrund dieser Annahmen entsprechen die dargestellten Pro-Forma-Beträge nicht zwingend dem Konzernumsatz und -ergebnis, welches der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb von SAAM tatsächlich am 1. Januar 2023 vollzogen worden wäre.

Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Am 12. Januar 2023 hat die Hapag-Lloyd AG mittelbar 49 % der Anteile an der Spinelli S.r.l. mit Sitz in Genua, Italien, erworben. Die Spinelli S.r.l. ist zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Spinelli Gruppe (Spinelli) in dem Bereich des Container-Logistikgeschäfts tätig und bietet mit Terminaldienstleistungen, Transportdienstleistungen, Lagerhaltung, Depots für Zollabwicklung sowie Containerreparatur und -verkauf integrierte Dienstleistungen entlang der gesamten Logistikwertschöpfungskette unter anderem für den Hapag-Lloyd Konzern an. Die Anteile werden als Beteiligungen an einem assoziierten Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten inklusive direkt zuordenbarer Nebenkosten in Höhe von insgesamt 264,8 Mio. EUR. Diese wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

Die Hapag-Lloyd AG hat am 19. April 2023 mittelbar 40 % der Anteile an der J M Baxi Ports & Logistics Limited, Mumbai, Indien, erworben. Die J M Baxi Ports & Logistics Limited betreibt zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Gruppe (J M Baxi) Containerterminals und ein Mehrzweckterminal, Inlandcontainerdepots und Containerfrachtstationen sowie weitere Logistikaktivitäten, wie zum Beispiel schienengebundene Dienstleistungen in ganz Indien. Durch die Beteiligung an J M Baxi kann Hapag-Lloyd seine Präsenz im strategischen Wachstumsmarkt Indien stärken. Die Anteile werden als Beteiligung an einem

Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten (574,3 Mio. EUR). Die Anschaffungskosten stellen die dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten dar und wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

Bilanzierung und Bewertung

Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Am 1. August 2023 wurde die Übernahme des Terminalgeschäfts von der Sociedad Matriz SAAM S.A. (SAAM Matriz) abgeschlossen, welches zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika sowie die damit verbundenen Logistikdienstleistungen in Chile umfasst. Im Zuge der Übernahme des Terminalgeschäfts wurden Konzessionsvereinbarungen übernommen. Der Konzern hat (als Konzessionsnehmer) dementsprechend erstmalig Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der (Hafen-)Terminals zu erfassen, die entweder nach IFRIC 12 oder anderen Standards zu bilanzieren sind. Im Hapag-Lloyd Konzern sind sowohl Vereinbarungen mit Bau- und Ausbauleistungen durch Hapag-Lloyd als Konzessionsnehmer als auch Vereinbarungen einschlägig, bei denen Hapag-Lloyd für bestehende Infrastruktureinrichtungen fixe (Mindest-)Zahlungen an den Konzessionsgeber leistet. Zudem gibt es im Hapag-Lloyd Konzern Vereinbarungen, die eine Kombination aus den beiden vorgenannten Vereinbarungen darstellen. Erbringt Hapag-Lloyd Bau- oder Ausbauleistungen, ist die hierfür erhaltene Gegenleistung gemäß IFRS 15 anzusetzen. Die mit Bau- oder Ausbauleistungen im Rahmen einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung verbundenen Umsatzerlöse werden in der Regel über einen Zeitraum erfasst. Umsatzerlöse aus Betriebs- oder Dienstleistungen werden in der Periode erfasst, in der die Leistungen vom Konzern erbracht werden.

Der Hapag-Lloyd Konzern erfasst einen immateriellen Vermögenswert aus einer Dienstleistungskonzessionsvereinbarung, wenn er einen Anspruch darauf hat, für die Nutzung der Infrastruktureinrichtung der Konzession eine Gebühr zu verlangen. Der immaterielle Vermögenswert wird beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert entsprechend dem beizulegenden Zeitwert der erbrachten Dienstleistungen und gegebenenfalls zum Barwert der vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren bewertet. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind. Die Folgebewertung der aktivierten Rechte erfolgt in Höhe der Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen grundsätzlich über die Laufzeit der Konzessionen.

Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeit erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeit unter Verwendung eines fristenkongruenten risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. Die Folgebewertung der erfassten finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode erfasst.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Durch die Übernahme des Terminal- und Logistikgeschäfts von SAAM im August 2023 wurde das Engagement im Terminalbereich weiter ausgebaut. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitäten gliedern sich erstmals zum 30. September 2023 in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment Linienschifffahrt

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Linienschifffahrt umfasst den Seetransport von Containern sowie den dazugehörigen Transport im Hinterland. Folglich resultieren die global generierten Umsatzerlöse aus der Verschiffung und dem Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen. 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 primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen geografischen Regionen.

Segment Terminal & Infrastruktur

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur umfasst im Wesentlichen den Betrieb von Terminals, dem damit verbundenen Handling von Containern und anderen Frachten. Die relevanten Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns als Grundlage für die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind das EBIT und EBITDA.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Bewertungsgrundsätzen für die Segmentberichterstattung liegen die im Konzernabschluss verwendeten IFRS zugrunde. Für weitere Erläuterungen wird auf das Kapitel Bilanzierung und Bewertung verwiesen.

Segmentberichtsinformationen

In der nachfolgenden Tabelle werden die vom Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zur Beurteilung der Leistung der operativen Segmente herangezogenen Steuerungsgrößen und darüberhinausgehende segmentbezogene Größen dargestellt. Die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich aus den konsolidierten Umsatzerlösen der Einzelsegmente und der Bereinigung der Intersegmentumsatzerlöse.

Mio. EUR	1.1.–30.9.2023			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	14.059,9	85,0	-9,3	14.135,5
davon Intersegmentumsatzerlöse	0,1	9,3	-9,3	-
davon externe Umsatzerlöse	14.059,8	75,7	-	14.135,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-1,6	21,2	-	19,6
EBITDA	4.136,5	35,5	-0,2	4.171,7
EBITDA-Marge (in %)	29,4	41,7	-	29,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.403,8	8,4	-	1.412,2
EBIT	2.732,7	27,1	-0,2	2.759,5
EBIT-Marge (in %)	19,4	31,9	-	19,5

Mio. EUR	1.1.–30.9.2022			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	26.696,5	17,2	-2,4	26.711,3
davon Intersegmentumsatzerlöse	-	2,4	-2,4	-
davon externe Umsatzerlöse	26.696,5	14,7	-	26.711,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,8	79,2	-	81,1
EBITDA	15.551,4	86,4	-0,1	15.637,7
EBITDA-Marge (in %)	58,3	502,9	-	58,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.413,8	0,9	-	1.414,6
EBIT	14.137,6	85,5	-0,1	14.223,1
EBIT-Marge (in %)	53,0	497,7	-	53,3

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden für die Gruppen vergleichbarer Produkte und Dienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	9M 2023	9M 2022
Segment Linienschifffahrt	14.059,8	26.696,5
Containertransportdienstleistung	12.937,0	24.583,9
Sonstige	1.122,8	2.112,6
Segment Terminal & Infrastruktur	75,7	14,7
Containerhandling	53,9	-
Sonstige	21,7	14,7
Hapag-Lloyd Konzern	14.135,5	26.711,3

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Atlantik	709,8	1.671,5	2.945,0	4.251,0
Transpazifik	713,2	1.949,8	2.245,9	5.016,7
Fernost	633,9	1.829,5	2.164,7	5.321,3
Mittlerer Osten	286,3	802,8	1.049,3	2.413,1
Intra-Asien	127,7	313,3	416,4	881,2
Lateinamerika	1.009,2	2.041,0	3.551,7	5.659,2
Afrika	266,8	498,8	834,0	1.257,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	285,9	629,3	852,9	1.896,6
Gesamt	4.032,9	9.736,0	14.059,9	26.696,5

¹ Die dargestellten Umsatzerlöse betreffen das Segment Linienschifffahrt. Die Umsatzerlöse des Segments Terminal und Infrastruktur stellen im Berichtszeitraum mit 85,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,2 Mio. EUR) einen untergeordneten Anteil der Konzernumsatzerlöse dar und werden daher derzeit nicht einbezogen.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum. Die Erlöse für Demurrage und Detention sind dabei insbesondere aufgrund nachlassender Störungen in den globalen Lieferketten zurückgegangen. Zugleich werden bereits entstandene Umsatzerlöse für nicht beendete Reisen im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse erfasst.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q3 2023	Q3 2022	9M 2023	9M 2022
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	257,6	5.115,7	3.151,1	13.761,7
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	1,47	29,11	17,93	78,30

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen durch den im Rahmen des Zugangs der chilenischen SAAM-Gesellschaften erworbenen Goodwill in Höhe von 272,6 Mio. EUR und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 222,0 Mio. EUR.

Zudem erhöhten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 43,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 496,4 Mio. EUR) den Bilanzposten. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 73,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 68,8 Mio. EUR) aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Schiffe	9.065,6	8.765,8
Container	3.402,7	3.254,9
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	632,8	295,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	940,8	824,4
Gesamt	14.041,9	13.140,2

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 1.810,9 Mio. EUR. Zudem erhöhten sich die Sachanlagen um 306,5 Mio. EUR durch den Zugang der SAAM-Gesellschaften. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 125,8 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Dem gegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.338,7 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 901,8 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Finanzinstrumente des in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres gezeichneten Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.899,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten (Bonds, Corporate Bonds & Government Bonds) mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	676,3	647,5
Reverse Repo-Geschäfte	3.053,7	4.683,8
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	1.603,8	5.140,6
Geldmarktfonds	1.024,1	4.764,2
Gesamt	6.357,9	15.236,1

Die Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wird im Konzernzwischenlagebericht im Abschnitt zur Finanzlage des Konzerns erläutert.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zum 30. September 2023 wurde ein Containerschiff als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte klassifiziert. Die Veräußerung der ursprünglich drei teils mehr als 25 Jahre alten Schiffe erfolgt, um sie im Rahmen der EU-Schiffsrecyclingverordnung 1257/2013 recyceln zu lassen und dient letztendlich der strategischen Optimierung des Schiffsportfolios. Die verbindlichen Vereinbarungen zur Veräußerung der Schiffe wurden im zweiten Quartal geschlossen, wovon zwei im dritten Quartal übergeben wurden. Die Schiffe werden kontinuierlich durch effizientere Charterschiffe ersetzt.

Zum 30. September 2023 beträgt der Buchwert auf Grundlage der vereinbarten Kaufpreise und Abschreibungen 5,2 Mio. EUR.

Gezeichnetes Kapital

Damit die Gesellschaft auch weiterhin in der Lage bleibt, auf künftige Entwicklungen zu reagieren und ihren Finanzbedarf schnell und flexibel zu decken, wurde in der ordentlichen Hauptversammlung am 3. Mai 2023 ein neues Genehmigtes Kapital beschlossen. Der Vorstand ist demnach ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft in der Zeit bis zum 2. Mai 2028 einmalig oder mehrmalig um insgesamt bis zu 6 Mio. EUR gegen Bar- und/oder Sacheinlagen durch Ausgabe von bis zu sechs Millionen neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen. Die Satzung wurde entsprechend angepasst.

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 Rücklage für Spezialfonds Instrumente sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2023: –25,4 Mio. EUR; 31. Dezember 2022: –33,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten neun Monaten 2023 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 8,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verringerung um 169,3 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.433,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.626,3 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten neun Monaten 2023 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –191,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.248,1 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

Finanzinstrumente**Buchwerte und beizulegende Zeitwerte**

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente dargestellt.

Mio. EUR	30.9.2023		31.12.2022	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.822,5	1.822,5	2.895,0	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.225,2	2.224,7	3.116,9	3.116,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	6,4	6,4	0,4	0,4
Eingebettete Derivate	0,1	0,1	0,4	0,4
Devisentermingeschäfte und -optionen	6,3	6,3	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	2,9	2,9	42,4	42,4
Devisentermingeschäfte	2,3	2,3	2,1	2,1
Zinsswaps	0,6	0,6	40,3	40,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.357,9	6.357,9	15.236,1	15.236,1
Passiva				
Finanzschulden	2.944,2	2.788,0	2.776,7	2.673,6
Leasingverbindlichkeiten	2.518,2	2.518,2	2.660,1	2.660,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.647,2	2.647,2	2.615,7	2.615,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	7,9	7,9	–	–
Devisentermingeschäfte	7,9	7,9	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	15,4	15,4	37,0	37,0
Devisentermingeschäfte	15,4	15,4	37,0	37,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	219,8	219,8	177,2	177,2

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

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sie dienen der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Finanzinstrumente des im Geschäftsjahr gezeichneten Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.899,9 Mio. EUR enthalten. Der beizulegende Zeitwert der Rentenpapiere wird in Höhe von 1.892,4 Mio. EUR erfolgsneutral und in Höhe von 7,5 Mio. EUR erfolgswirksam bewertet und gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0,6 Mio. EUR), die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem

nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 14,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 14,2 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Geldmarktfonds in Höhe von 1.024,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4.764,2 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 267,7 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 263,7 Mio. EUR) auf.

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

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Im Rahmen der IBOR-Reform wurden die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst. Für die für Hapag-Lloyd relevanten Laufzeiten des USD LIBOR (unter anderem 3M, 6M, 12M) fand die Umstellung auf die Secured Overnight Financing Rate SOFR zum 30. Juni 2023 statt. Das Nominalvolumen der von der Umstellung betroffenen variablen Finanzierungen betrug 1.228,6 Mio. USD. Für einen Teil dieser variabel verzinslichen Darlehen hat der Hapag-Lloyd Konzern in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 bereits ein Fixing auf den neuen Referenzzinssatz SOFR vorgenommen. Die zugehörigen Cashflow Hedges zur Absicherung der Zinsrisiken aus diesen variablen Finanzierungen wurden mit der Umstellung des Referenzzinssatzes aufgelöst, sodass keine Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen in Folge der Umstellung entstanden sind. Die SOFR Fixings der übrigen der IBOR-Reform unterliegenden Darlehen werden entsprechend der Fixingtermine in H2 2023 erfolgen. Die damit verbundenen Cashflow Hedges zur Absicherung der Zinsrisiken laufen zu den jeweils nächsten Fixingterminen aus. Das Nominalvolumen der noch in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken belief sich zum 30. September 2023 auf 11,0 Mio. USD.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Finanzschulden	2.944,2	2.776,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.818,4	1.604,5
Anleihen	302,9	300,9
Sonstige Finanzschulden	823,0	871,3
Leasingverbindlichkeiten	2.518,2	2.660,1
Gesamt	5.462,4	5.436,8

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	30.9.2023	31.12.2022
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.979,5	4.949,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	408,8	410,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	94,7	92,9
Zinsverbindlichkeiten	19,6	12,3
Transaktionskosten	-40,2	-28,6
Gesamt	5.462,4	5.436,8

In den ersten neun Monaten 2023 erfolgte die Auszahlung von Darlehen im Zusammenhang mit der Ablieferung von drei Schiffsneubauten in Höhe von insgesamt 416,7 USD (387,3 Mio. EUR).

Zum 30. September 2023 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 684,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 679,2 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 8,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 8,3 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 191,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 98,4 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken in Lateinamerika und Asien sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen und Währungsumrechnungseffekte für die Region Südeuropa.

Zudem verfolgt das Management laufend die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der internationalen Steuerreformen zur Einführung einer globalen Mindeststeuer. Aufgrund bestehender Unsicherheiten sind derzeit noch keine zukünftigen Auswirkungen auf den Konzern abschätzbar.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 30. September 2023 insgesamt 999,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.664,3 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 11 Containerschiffen in Höhe 857,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.436,8 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen in Höhe von 83,0 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 57,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 17,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 92,4 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 26,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 39,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 7,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 7,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 13,6 Mio. EUR).

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.819,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.915,9 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernzwischenabschluss 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. Insgesamt haben sich keine wesentlichen quantitativen Veränderungen im Umfang der Liefer- und Leistungsbeziehungen zum 31. Dezember 2022 ergeben.

Der Aufsichtsrat hat entsprechend dem im Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder vorgesehenen Verfahren dieses Vergütungssystem zu Beginn dieses Jahres – unter Hinzuziehung eines externen unabhängigen Experten – überprüft und mit Blick auf das erfolgte Wachstum der Gesellschaft weiterentwickelt. Die Hauptversammlung hat das weiterentwickelte Vergütungssystem am 3. Mai 2023 gebilligt. Die Vergütung der gegenwärtigen Vorstandsmitglieder wurde mit Wirkung ab dem 1. Januar 2023 an das weiterentwickelte Vergütungssystem angepasst. Zur Sicherstellung der künftigen Anreizwirkung der langfristigen variablen Vergütung wurden dabei unter anderem die Leistungskriterien des LTIP und deren Gewichtung weiterentwickelt. Jeweils 25 % des Zuteilungsbetrags entfallen nunmehr auf eine EBIT-Komponente, eine Komponente betreffend die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC), eine EBITDA-Komponente und eine ESG-Komponente.

Der Erwerb von SAAM stellt einen Geschäftsvorfall mit nahestehenden Unternehmen dar. Weitere Erläuterungen finden sich im Abschnitt „Unternehmenserwerb“.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 3. November 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2024

JANUAR 2024

Veröffentlichung der vorläufigen Finanzkennzahlen 2023

MÄRZ 2024

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2023

APRIL 2024

Ordentliche Jahreshauptversammlung

MAI 2024

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2024

AUGUST 2024

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2024

NOVEMBER 2024

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2024

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 – 3705
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



www.hapag-lloyd.com

