

H1 2023

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis
30. Juni 2023



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2023

		Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt		258	253	258	253	5
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.865	1.771	1.865	1.771	93
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.876	3.030	2.876	3.030	-154
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.533	2.935	1.761	2.855	-1.095
Transportmenge	TTEU	2.965	3.024	5.807	6.012	-205
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.417	8.993	10.036	16.970	-6.934
EBITDA	Mio. EUR	1.276	5.277	3.493	10.004	-6.511
EBIT	Mio. EUR	808	4.801	2.555	9.068	-6.513
Konzernergebnis	Mio. EUR	1.005	4.483	2.898	8.654	-5.756
Ergebnis je Aktie	EUR	5,71	25,48	16,46	49,19	-32,73
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ²	Mio. EUR	1.270	4.806	3.836	9.293	-5.457
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	28,9	58,7	34,8	58,9	-24,1 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	18,3	53,4	25,5	53,4	-28,0 ppt
ROIC (Rendite auf das investierte Kapital) ³	%	21	123,8	32,8	121	-88,2 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. Juni¹						
Bilanzsumme	Mio. EUR	28.984	38.687	28.984	38.687	-9.703
Eigenkapital	Mio. EUR	19.046	27.911	19.046	27.911	-8.865
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	65,7	72,1	65,7	72,1	-6,4 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.938	10.776	9.938	10.776	-838
Finanzkennzahlen zum 30. Juni¹						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.060	5.437	5.060	5.437	-376
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	6.792	15.236	6.792	15.236	-8.445
Nettoliquidität	Mio. EUR	3.551	12.587	3.551	12.587	-9.036

¹ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2022.

² 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.

³ 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.

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

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 10. August 2023 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2023

- Das erste Halbjahr 2023 war geprägt von einer rückläufigen Nachfrage sowie deutlich geringeren Frachtraten für Containertransporte.
- Die Transportmenge von Hapag-Lloyd lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 bei 5,8 Mio. TEU, 3,4 % unter dem Vorjahreswert von 6,0 Mio. TEU.
- Die durchschnittliche Frachtrate fiel aufgrund der Normalisierung der Lieferketten und einer schwächeren Nachfrage um 38,3 % auf 1.761 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 2.855 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse sanken angesichts niedrigerer Transportmengen und Frachtraten im ersten Halbjahr 2023 um 40,9 % auf 10,0 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 17,0 Mrd. EUR).
- Die Transportaufwendungen gingen um 8,2 % auf 5,9 Mrd. EUR zurück (Vorjahreszeitraum: 6,4 Mrd. EUR), im Wesentlichen aufgrund eines niedrigeren Bunkerverbrauchspreises sowie geringerer Stand- und Lagergelder für Container.
- Entsprechend fiel das EBITDA im ersten Halbjahr 2023 deutlich um 65,1 % auf 3,5 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,0 Mrd. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 34,8 % (Vorjahreszeitraum: 58,9 %).
- Das EBIT lag mit 2,6 Mrd. EUR ebenfalls deutlich unter dem Vorjahreswert von 9,1 Mrd. EUR.
- Das Ergebnis je Aktie fiel auf 16,46 EUR, nach 49,19 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 3,7 Mrd. EUR erneut deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 8,6 Mrd. EUR).
- Die Nettoliquidität sank nach Ausschüttung einer Dividende von 11,1 Mrd. EUR auf 3,6 Mrd. EUR zum 30. Juni 2023 (31. Dezember 2022: 12,6 Mrd. EUR).
- Mit dem Erwerb einer Minderheitsbeteiligung über 49 % an der italienischen Spinelli Group im Januar 2023 sowie einer 40 %-Beteiligung an der indischen J M Baxi Ports & Logistics im April 2023 wurde das Engagement im Terminalbereich weiter intensiviert.
- Am 1. August 2023 wurde zudem die Übernahme des Terminalgeschäfts von SM SAAM abgeschlossen, welches zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika sowie die damit verbundenen Logistikdienstleistungen in Chile umfasst.
- Für das laufende Geschäftsjahr 2023 erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG eine graduelle Normalisierung der Ergebnisentwicklung. Das Konzern-EBITDA wird unverändert in einer Bandbreite von 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 19,4 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 17,5 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts des andauernden Kriegs in der Ukraine und weiterer geopolitischer Konflikte sowie der Auswirkungen der hohen Inflation und der hohen Lagerbestände ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

5 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

6 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

9 Wirtschaftsbericht

9 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

11 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

11 Ertragslage des Konzerns

16 Finanzlage des Konzerns

18 Vermögenslage des Konzerns

20 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

20 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

23 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

24 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

24 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

26 Konzernbilanz

28 Konzernkapitalflussrechnung

30 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

32 Verkürzter Konzernanhang

44 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

45 Finanzkalender 2023

46 Impressum

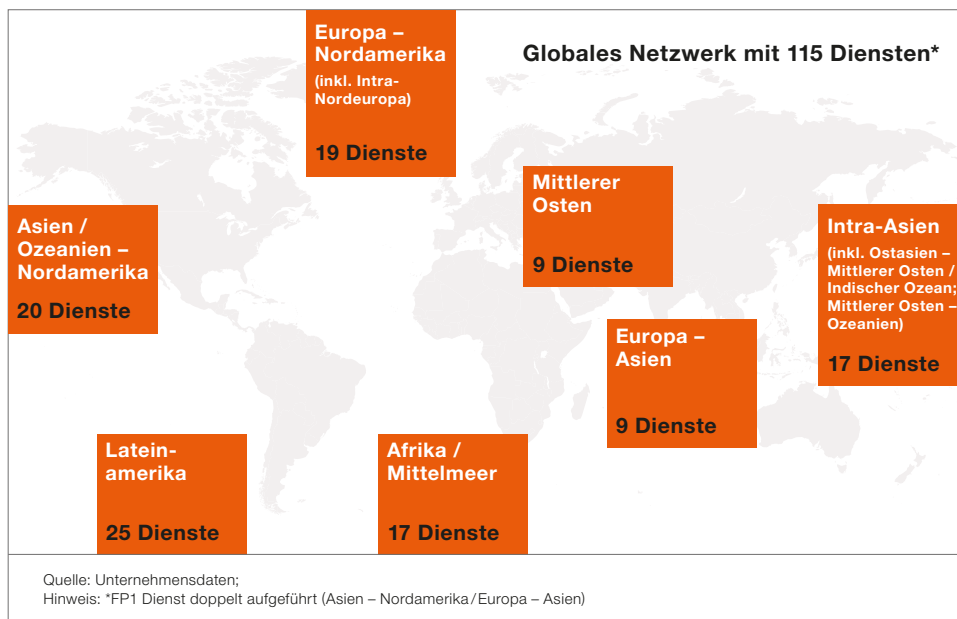
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft umfasst vor allem den Transport von Containern über See, aber auch das Angebot des Transports von Tür zu Tür. Im Rahmen der Strategy 2023 wird zudem das Engagement im Terminalbereich kontinuierlich ausgebaut.

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. Juni 2023 aus 258 Containerschiffen (30. Juni 2022: 253) mit einer Transportkapazität von 1,9 Mio. TEU (30. Juni 2022: 1,8 Mio. TEU). Der Konzern verfügt über 399 Vertriebsstellen in 135 Ländern (30. Juni 2022: 408 Vertriebsstellen in 137 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 115 Diensten (30. Juni 2022: 126 Dienste) weltweit. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2023 betreute Hapag-Lloyd global rd. 25.600 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 27.400).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M Allianz“, bestehend aus den beiden Marktführern MSC und Maersk. Die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, COSCO, inklusive des Tochterunternehmens OOIL und Evergreen,

ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit ONE, HMM und Yang Ming die „THE Alliance“. Zum 30. Juni 2023 deckte die „THE Alliance“ mit 230 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. Juni 2022: 256 Containerschiffe und 30 Dienste). Im Januar 2023 teilten MSC und Maersk mit, dass die „2M Allianz“ im Januar 2025 beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	39	24	49
Ocean Alliance	37	40	18
THE ALLIANCE	22	27	26
Sonstige	3	10	7

Quelle: Alphaliner Juni 2023

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

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

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

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

in %	30.6.2023
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 für den Hapag-Lloyd Konzern sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren im ersten Halbjahr 2023 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet. Das ROIC-Konzept vergleicht 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 Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

In den ersten sechs Monaten 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 32,8 % (Vorjahreszeitraum: 121,0 %). 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

	Mio. EUR ¹		Mio. USD ¹	
	H1 2023	H1 2022	H1 2023	H1 2022
Langfristige Vermögenswerte	17.566,2	16.830,3	19.066,1	17.492,3
Vorräte	399,5	577,1	433,6	599,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.952,8	3.945,2	2.119,5	4.100,5
Übrige kurzfristige Vermögenswerte ²	454,1	436,0	492,9	453,2
Summe Vermögenswerte	20.372,6	21.788,5	22.112,1	22.645,7
Rückstellungen	1.234,9	938,9	1.340,4	975,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.639,3	2.633,5	2.864,6	2.737,2
Sonstige Schulden	1.003,3	1.972,8	1.088,6	2.050,2
Summe Schulden	4.877,5	5.545,2	5.293,7	5.763,2
Investiertes Kapital				
zum Ende der Berichtsperiode	15.495,2	16.243,3	16.818,4	16.882,5
am Anfang der Berichtsperiode	15.324,0	13.935,8	16.358,4	15.772,5
Durchschnittlich investiertes Kapital	15.409,6	15.089,6	16.588,4	16.327,5
EBIT	2.555,1	9.068,2	2.761,6	9.918,5
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) ³	37,2	37,2	40,2	40,9
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	2.518,0	9.031,0	2.721,4	9.877,6
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			32,8	121,0

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 einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das angestrebte profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

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

Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. Juni 2023 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 258 Containerschiffen (30. Juni 2022: 253 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 30. Juni 2023 1.865 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. Juni 2022 (1.771 TTEU) um 5,3 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. Juni 2023 62 % der Flotte im Eigentum (30. Juni 2022: 61 %). Im ersten Halbjahr wurden vier Neubauten (zwei Schiffe im Eigentum und zwei als Langfristcharter) mit einer Gesamtkapazität von 63.562 TEU in Dienst gestellt, darunter mit der Berlin Express das erste 23.660 TEU Schiff mit einem Hochdruck-Dual-Fuel-Motor, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Brennstoff betrieben werden kann.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. Juni 2023 (kapazitätsgewichtet) 11,2 Jahre (30. Juni 2022: 11,0 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,9 Jahren (30. Juni 2022: 10,5 Jahre). Mit 7,2 TTEU (30. Juni 2022: 7,0 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 10 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,5 TTEU (30. Juni 2022: 6,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 63 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,4 TTEU (30. Juni 2022: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2023 über 1,7 Mio. (30. Juni 2022: 1,8 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2,9 Mio. TEU (30. Juni 2022: 3,0 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. Juni 2023 rd. 59 % (30. Juni 2022: rd. 57 %). In H1 2023 wurden Containerneubau-Aufträge für 18.200 Reefer mit einer Kapazität von 36.400 TEU und 6.150 Special Purpose Container mit einer Kapazität von 11.250 TEU vergeben.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. Juni 2023 115 Dienste (30. Juni 2022: 126 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2023	31.12.2022	30.6.2022
Anzahl der Schiffe	258	251	253
davon			
Eigene Schiffe ¹	124	121	119
Gecharterte Schiffe	134	130	134
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.865	1.797	1.771
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.876	2.972	3.030
Anzahl Dienste	115	119	126

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten sechs Monaten 2023 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 1,98 Mio. Tonnen und lag somit um 6,6 % unter Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 2,12 Mio. Tonnen). Der Bunkerverbrauch sank aufgrund 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 sechs Monaten 2023 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 88 % in H1 2022 auf 83 % in H1 2023. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) in den ersten sechs Monaten 2023 lag mit 2,18 Tonnen um 10 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert (H1 2022: 2,42 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 H1 2022 um 3 % auf 0,34 Tonnen in H1 2023.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. Juni 2023 elf Neubauten der Größe 23.660 TEU und zwei Neubauten von je 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt 286 TTEU. Die Auslieferungen der Schiffe sind in den Jahren 2023 bis 2025 geplant.

Neben den im Eigentum befindlichen Neubauten wird Hapag-Lloyd zudem zwei neue Schiffe mit einer Größe von je 13.250 TEU als langfristig eingearterte Schiffe seiner Flotte in den Jahren 2023 und 2024 hinzufügen.

Kunden

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2023 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 25.600 Kunden durch (H1 2022: rd. 27.400).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2023 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 13.849 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (30. Juni 2022: 14.321). Davon entfielen 12.429 Personen auf den Landbereich (30. Juni 2022: 12.240) und 1.222 Personen auf den Seebereich (30. Juni 2022: 1.868). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit um 189 Personen. Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau der Global Service Center in Indien und der IT. Die Reduzierung der Mitarbeitenden im Seebereich um 646 Personen resultierte aus der Übergabe des Betriebs einiger Schiffe und ihrer Besatzung an ein externes Schiffsmanagement. Hapag-Lloyd beschäftigte zum 30. Juni 2023 198 Auszubildende (30. Juni 2022: 213).

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	30.6.2023	31.12.2022	30.6.2022
Seebereich	1.222	1.704	1.868
Landbereich	12.429	12.316	12.240
Auszubildende	198	228	213
Gesamt	13.849	14.248	14.321

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Weltwirtschaft verzeichnete insbesondere zum Jahresanfang eine robuste Entwicklung. Frühindikatoren deuten jedoch darauf hin, dass die Konjunktur sich im zweiten Quartal 2023 abschwächte. Das Wachstum wurde getragen vom Dienstleistungssektor, der von Nachholeffekten nach den Einschränkungen der COVID-19-Pandemie profitierte, während sich das produzierende Gewerbe schwach entwickelte (IWF World Economic Outlook, Juli 2023). Die Störungen der Lieferketten lösten sich weiter auf, während die kriegsbedingten Verwerfungen an den Energie- und Lebensmittelmärkten, ausgelöst durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, zurückgingen. Dennoch verbleibt die Inflation in vielen Regionen der Welt auf einem hohen Niveau. Die meisten Zentralbanken haben daher die Straffung ihrer Geldpolitik im ersten Halbjahr 2023 fortgesetzt.

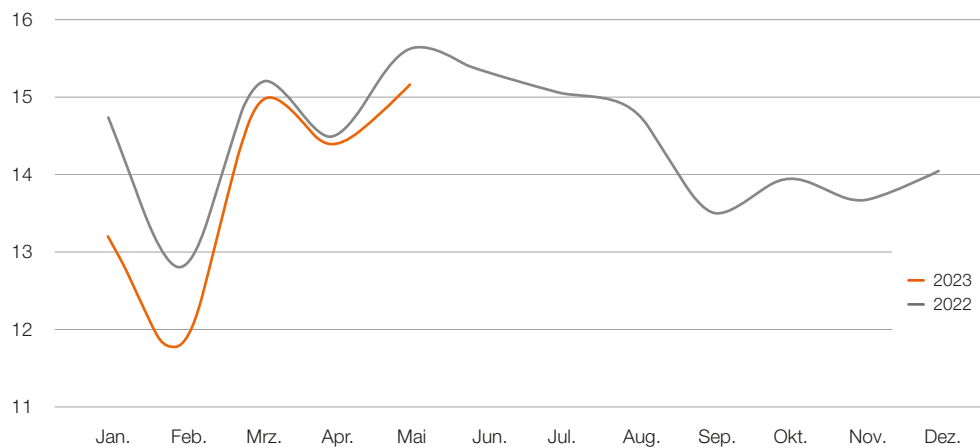
Die Wirtschaft der Volksrepublik China verzeichnete in den ersten sechs Monaten 2023 ein Wachstum von 5,5 % gegenüber H1 2022. Wachstumstreiber war der Dienstleistungssektor, der einen Anstieg um 6,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnete. Die Industrieproduktion stieg um 4,3 %. Während der Export von Gütern um 3,7 % anstieg, reduzierten sich die Importe leicht um 0,1 % gegenüber H1 2022 (General Administration of Customs People's Republic of China, Juli 2023). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im zweiten Quartal 2023 gegenüber Q2 2022 um 2,6 %. Im ersten Quartal des Jahres 2023 war die amerikanische Wirtschaft bereits um 1,8 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen. Das Wachstum war getrieben vom privaten Konsum, Investitionen und steigenden Staatsausgaben. Dämpfend auf das Wirtschaftswachstum wirkte sich der Rückgang der privaten Investitionen aus. Die Exporte in den ersten fünf Monaten 2023 stiegen um 1,7 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an. Die Importe gingen hingegen mit –5,6 % deutlich zurück, primär aufgrund der hohen Lagerbestände des Einzelhandels sowie niedrigeren Rohstoffpreisen (U.S. Department of Commerce, Juli 2023). Die EU verzeichnete im zweiten Quartal 2023 ein Wirtschaftswachstum von 0,5 % gegenüber Q2 2022. Im ersten Quartal 2023 war die Wirtschaft der EU um 1,1 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stieg in den ersten fünf Monaten des Jahres 2023 um 4,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das Exportwachstum wurde insbesondere durch höhere Ausfuhren von Maschinen und Automobilen getrieben, während die Energieexporte aufgrund niedrigerer Preise rückläufig waren. Der Import von Gütern sank hingegen um 7,8 %, im Wesentlichen aufgrund niedrigerer Preise bei den Energie- und Rohstoffimporten. Während die Importe aus den USA um 6,2 % stiegen, sanken die Importe aus China deutlich um 11,2 % (Eurostat, Juli 2023).

Wegen der gedämpften wirtschaftlichen Entwicklung im ersten Halbjahr 2023 lag der Preis für die Rohölsorte Brent am 30. Juni 2023 bei 74,90 USD pro Barrel, ein Rückgang von 12,8 % gegenüber 85,91 USD pro Barrel Ende Dezember 2022 und –34,8 % gegenüber dem Preis am 30. Juni 2022 in Höhe von 114,81 USD pro Barrel (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Nach dem abrupten Rückgang der Transportmenge im zweiten Halbjahr 2022 war die Nachfrage auch zum Jahresanfang 2023 deutlich rückläufig. Die weltweite Containertransportmenge lag im Zeitraum Januar bis Mai 2023 4,7 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (CTS, Juli 2023). Das nach den Intra-Asien-Verkehren mengenmäßig größte Fahrtgebiet von Fernost nach Nordamerika verzeichnete mit -20,5 % den stärksten Rückgang. Auch andere große Fahrtgebiete, wie beispielsweise von Europa nach Nordamerika, wiesen deutlich geringe Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf. Das Fahrtgebiet Fernost nach Europa lag hingegen mit +0,4 % knapp über Vorjahresniveau. Zuwächse wurden insbesondere auf den Verbindungen von und nach Indien verzeichnet.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, Juli 2023

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, setzte seine Abwärtsbewegung in den ersten sechs Monaten 2023 sukzessive fort. Nachdem der Index zum Jahresende 2022 bei 1.108 USD/TEU notierte, verlor er bis Ende Juni 2023 rd. 14 % und stand bei 954 USD/TEU. Am 30. Juni 2022 notierte der SCFI noch bei 4.216 USD/TEU.

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag trotz der schwächeren Nachfrage per Ende Juni 2023 mit 0,3 Mio. TEU oder 1,0 % der Weltflotte nur leicht über dem Niveau des Vorjahres (30. Juni 2022: 0,2 Mio. TEU; 0,8 %, Alphaliner Weekly, Juli 2023).

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten sechs Monaten 2023 insgesamt 143 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 1,1 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 69 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,4 Mio. TEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 38 kleine Containerschiffe mit insgesamt 56 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: zwei Schiffe, 0,5 TTEU).

Im ersten Halbjahr 2023 wurden Aufträge für den Bau von 93 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 0,9 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die 1,7 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Juli 2023). Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Juni 2023 auf rd. 7,0 Mio. TEU, nach rd. 6,7 Mio. TEU per Ende Juni 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,5 % weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt notierte zum 30. Juni 2023 mit 516 USD/t nahezu unverändert zum Jahresschlusskurs 2022 von 514 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam), jedoch deutlich niedriger als am 30. Juni 2022 mit 869 USD/t.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

Ertragslage des Konzerns

Der Nachfragerückgang bei Containertransporten, der sich bereits in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2022 abzeichnete, setzte sich auch in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2023 fort. Die Störungen in den globalen Lieferketten haben sich hingegen weiter abgeschwächt und die Energie- und Rohstoffpreise, die infolge des Russland-Ukraine-Kriegs zunächst gestiegen waren, zeigen einen Abwärtstrend.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 führte vor allem die sinkende durchschnittliche Frachtrate (in USD/TEU) um 38,3 % zu einem Rückgang der Umsatzerlöse um 40,9 %. Die Transportmenge sank zudem um 3,4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Ein gesunkener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (11,1 %) wirkte diesen Effekten positiv entgegen. Zusätzlich wirkte sich der leicht stärkere US-Dollar entlastend auf das operative Ergebnis aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag im ersten Halbjahr 2023 bei 1,08 USD/EUR, nach 1,09 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 3.492,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.003,5 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 2.555,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.068,2 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 2.898,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.654,2 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Umsatzerlöse	4.417,1	8.993,4	10.036,2	16.970,0
Transportaufwendungen	2.818,2	3.427,4	5.856,5	6.378,1
Personalaufwendungen	234,3	217,0	475,8	427,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	467,3	475,8	937,8	935,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-96,5	-133,5	-234,1	-234,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	800,8	4.739,7	2.532,1	8.995,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,3	57,5	20,8	69,0
Ergebnis aus Beteiligungen	2,2	4,0	2,2	4,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	808,3	4.801,3	2.555,1	9.068,2
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	101,1	-37,0	252,8	-85,0
Übrige Finanzposten	94,1	-260,6	152,3	-291,6
Ertragsteuern	-1,8	20,8	61,9	37,4
Konzernergebnis	1.005,2	4.482,9	2.898,4	8.654,2
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.003,0	4.479,0	2.893,4	8.646,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,3	3,9	5,0	8,1
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,71	25,48	16,46	49,19
EBITDA	1.275,6	5.277,1	3.492,9	10.003,5
EBITDA-Marge (%)	28,9	58,7	34,8	58,9
EBIT	808,3	4.801,3	2.555,1	9.068,2
EBIT-Marge (%)	18,3	53,4	25,5	53,4

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Atlantik	511	563	1.038	1.052
Transpazifik	433	430	853	861
Fernost	573	573	1.055	1.174
Mittlerer Osten	356	388	725	802
Intra-Asien	188	154	350	311
Lateinamerika	726	751	1.437	1.486
Afrika	178	166	348	326
Gesamt	2.965	3.024	5.807	6.012

Die Transportmenge lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 mit 5.807 TTEU (Vorjahreszeitraum: 6.012 TTEU) unter Vorjahresniveau (-3,4 %).

Der Anstieg der Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien ist vor allem auf die Normalisierung der globalen Lieferkettensituation zurückzuführen. Die gestiegene Transportmenge im Fahrtgebiet Afrika ergibt sich im Wesentlichen durch eine erhöhte europäische Nachfrage nach Exportgütern aus dem afrikanischen Markt als auch ein erhöhtes Importvolumen aus Fernost.

Insbesondere in den Fahrtgebieten Fernost und Mittlerer Osten führte ein Nachfragerückgang nach Containertransporten, der vor allem durch die Inflation in Europa bedingt war, zu einem Rückgang der Transportmengen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Atlantik	1.997	2.893	2.328	2.682
Transpazifik	1.714	4.001	1.941	3.894
Fernost	1.321	3.242	1.568	3.254
Mittlerer Osten	1.010	2.357	1.137	2.197
Intra-Asien	800	1.939	891	1.998
Lateinamerika	1.700	2.710	1.913	2.663
Afrika	1.574	2.559	1.760	2.545
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.533	2.935	1.761	2.855

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.761 USD/TEU und lag damit um 1.095 USD/TEU bzw. 38,3% unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2.855 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.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Atlantik	934,9	1.517,4	2.235,2	2.579,6
Transpazifik	680,7	1.609,9	1.532,6	3.066,9
Fernost	694,1	1.744,1	1.530,8	3.491,8
Mittlerer Osten	329,0	856,4	763,0	1.610,3
Intra-Asien	137,8	280,8	288,7	567,8
Lateinamerika	1.132,1	1.904,9	2.542,5	3.618,2
Afrika	256,5	398,3	567,2	758,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	252,0	681,6	576,2	1.276,8
Gesamt	4.417,1	8.993,4	10.036,2	16.970,0

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um –6.933,8 Mio. EUR auf 10.036,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16.970,0 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 40,9% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 38,3% sowie ein Rückgang der Transportmenge um 3,4% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen erhöhend auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 7,1 Mrd. EUR bzw. 41,6% ergeben.

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im Wesentlichen Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage und Detention) sowie Ausgleichszahlungen für Schiffsraum enthalten. Die Erlöse für Demurrage und Detention sind dabei 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.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Transportaufwendungen	2.818,2	3.427,4	5.856,5	6.378,1
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.835,2	3.426,5	5.909,2	6.381,1
Brennstoffe	519,5	786,0	1.141,9	1.367,4
Handling und Haulage	1.353,7	1.678,4	2.851,9	3.173,5
Container und Repositionierung ¹	358,5	375,5	749,3	717,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	603,5	586,5	1.166,1	1.122,9
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-17,0	0,9	-52,8	-3,1
Personalaufwendungen	234,3	217,0	475,8	427,0
Abschreibungen	467,3	475,8	937,8	935,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-96,5	-133,5	-234,1	-234,5
Gesamte operative Aufwendungen	3.616,3	4.253,7	7.504,1	7.974,9

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 um 521,6 Mio. EUR auf 5.856,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.378,1 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 8,2 %. 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. Dieser Entwicklung wirkten der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro, gestiegene Hafen- und Kanalkosten sowie die gestiegenen Container- und Repositionierungsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entgegen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von 598,4 Mio. EUR bzw. 9,3 % ergeben.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 625 USD/t um 78 USD/t (11,1 %) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 703 USD/t. Dies führte zu einem Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe um 225,5 Mio. EUR auf 1.141,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.367,4 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Halbjahr des Berichtsjahres um 321,6 Mio. EUR auf 2.851,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.173,5 Mio. EUR) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Stand- und Lagergelder für Container infolge der stetigen Normalisierung der globalen Lieferketten zurückzuführen.

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

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus den gestiegenen Hafen- und Kanalkosten und Aufwendungen für Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen. Der Rückgang an Aufwendungen für kurzfristig eingearterte Schiffe wirkte sich hingegen entlastend aus.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 um 48,8 Mio. EUR auf 475,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 427,0 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Anpassung des Bonussystems sowie die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Landbereich aufgrund des Aufbaus von Service Centern in Indien zurückzuführen. Dem entgegen steht eine Reduzierung im Seebereich resultierend aus der Auslagerung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an ein externes Schiffsmanagement.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 haben sich die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,4 Mio. EUR auf 937,8 Mio. EUR erhöht (Vorjahreszeitraum: 935,3 Mio. EUR). Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 520,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 470,8 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –234,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –234,5 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 auf insgesamt 289,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 281,7 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (131,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 113,7 Mio. EUR), Beratungskosten (48,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 32,3 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (21,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 17,5 Mio. EUR).

Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Das niedrigere Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 resultierte aus dem 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.

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Umsatz	4.417,1	8.993,4	10.036,2	16.970,0
EBIT	808,3	4.801,3	2.555,1	9.068,2
EBITDA	1.275,6	5.277,1	3.492,9	10.003,5
EBIT-Marge (%)	18,3	53,4	25,5	53,4
EBITDA-Marge (%)	28,9	58,7	34,8	58,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,71	25,48	16,46	49,19
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	21,0	123,8	32,8	121,0

¹ Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet. Die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 253,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –85,0 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 382,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 23,0 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Zinsniveau, den Erträgen des deutlich höheren Volumens an Geldmarktgeschäften in Höhe von 109,1 Mio. EUR und den Zinserträgen aus den Finanzinstrumenten des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 10,3 Mio. EUR, die im Vorjahreszeitraum noch nicht bestanden.

Übrige Finanzposten

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten 152,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –291,6 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die realisierten Kursgewinne (Vorjahreszeitraum: Kursverluste) aus den Devisentermingeschäften im Zusammenhang mit der Fremdwährungssicherung der Dividendenausüttungen in Euro in Höhe von 121,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –264,2 Mio. EUR) für die Geschäftsjahre 2021 bzw. 2022.

Konzernergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 2.898,4 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 8.654,2 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.269,8	4.805,7	3.836,2	9.293,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit ¹	–807,4	–287,0	–146,1	–652,6
Free Cashflow	462,5	4.518,7	3.690,1	8.640,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–11.216,4	–6.888,0	–11.677,2	–7.288,0
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–10.754,0	–2.369,3	–7.987,1	1.352,7

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 3.836,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.293,3 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 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 auf insgesamt 146,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 652,6 Mio. EUR). Darin enthalten sind Mittelabflüsse für Anteilerwerbe von 839,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,2 Mio. EUR) und Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 681,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 591,6 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 926,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) und Zinseinzahlungen in Höhe von 378,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16,8 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 11.677,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.288,0 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 545,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 544,6 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 296,6 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 301,9 Mio. EUR). Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von Schiffen in Höhe von 143,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) und Einzahlungen im Wesentlichen aus Sicherungsgeschäften für Dividendenzahlungen in Höhe von 156,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 268,3 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Bestand am Anfang der Periode	17.689,4	11.637,3	15.236,1	7.723,4
Wechselkursbedingte Veränderungen	-143,8	732,4	-457,4	924,3
Zahlungswirksame Veränderungen	-10.754,0	-2.369,3	-7.987,1	1.352,7
Bestand am Ende der Periode	6.791,6	10.000,4	6.791,6	10.000,4

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 ein Zahlungsmittelabfluss von 7.987,1 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -457,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2023 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 6.791,6 Mio. EUR (30. Juni 2022: 10.000,4 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 668,0 Mio. EUR (30. Juni 2022: 697,6 Mio. EUR) sowie Wertpapiere des Spezialfonds in Höhe von 1.819,7 Mio. EUR (30. Juni 2022: 0,0 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 9.279,3 Mio. EUR ergab (30. Juni 2022: 10.698,0 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2023	31.12.2022
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.060,4	5.436,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.791,6	15.236,1
Geldmarktgeschäfte/ Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.819,7	2.787,8
Nettoliiquidität¹	3.550,9	12.587,1
Frei verfügbare Kreditlinien	668,0	679,2
Eigenkapitalquote (%)	65,7	72,1

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich Geldmarktgeschäfte/ Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzüglich Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 30. Juni 2023 betrug die Nettoliquidität des Konzerns 3.550,9 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2022 ist die Nettoliquidität somit um 9.036,2 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung. Dem gegenüber stand ein positiver operativer Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 65,7 % im Vergleich zum 31. Dezember 2022 mit 72,1 % um 6,4 %-Punkte gesunken. Das Eigenkapital reduzierte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 8.865,1 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2023 19.046,0 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.6.2023	31.12.2022
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	17.566,2	16.894,7
davon Anlagevermögen	17.453,1	16.746,1
Kurzfristige Vermögenswerte	11.417,7	21.792,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.791,6	15.236,1
Bilanzsumme	28.983,9	38.687,3
Passiva		
Eigenkapital	19.046,0	27.911,1
Fremdkapital	9.937,9	10.776,2
davon langfristige Schulden	4.118,7	4.379,3
davon kurzfristige Schulden	5.819,2	6.397,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.060,4	5.436,8
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	3.773,8	4.044,9
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.286,6	1.392,0
Bilanzsumme	28.983,9	38.687,3
Nettoliquidität	3.550,9	12.587,1
Eigenkapitalquote (%)	65,7	72,1

Zum 30. Juni 2023 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 28.983,9 Mio. EUR und lag um 9.703,4 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. Juni 2023 bei 1,09 (31. Dezember 2022: 1,07).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens leicht um insgesamt 707,0 Mio. EUR auf 17.453,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 16.746,1 Mio. EUR) insbesondere durch die Investitionen in die Beteiligungen an der Spinelli S.r.l. sowie der J M Baxi Ports & Logistics Limited in Höhe von 839,1 Mio. EUR. Weiterhin trugen Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 721,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 530,1 Mio. EUR) sowie neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 369,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 550,6 Mio. EUR) zu dem Anstieg

bei. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 264,1 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 938,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 937,8 Mio. EUR) wirkten sich gegenläufig aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 520,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 470,8 Mio. EUR) enthalten.

Der Rückgang der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte 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 in Höhe von 1.819,6 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 6.791,6 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 8.865,1 Mio. EUR auf 19.046,0 Mio. EUR zurück. Trotz des im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnisses in Höhe von 2.898,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.654,2 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 um 838,3 Mio. EUR gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten durch Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.282,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 763,6 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte von 89,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Anstieg: 469,5 Mio. EUR) zurückzuführen. Ein Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 337,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 542,7 Mio. EUR) wirkte diesem Rückgang entgegen.

Weiterhin trug die deutliche Reduzierung der Vertragsverbindlichkeiten um 366,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Anstieg: 170,2 Mio. EUR) auf 586,7 Mio. EUR insbesondere infolge weiter gesunkener Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen zu dem Rückgang des Fremdkapitals bei.

Zum 30. Juni 2023 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, dem in dem Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Geldmarktgeschäfte, Geldmarktfonds und Wertpapiere des Spezialfonds sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 3.550,9 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.

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 setzte sich der in der zweiten Jahreshälfte 2022 begonnene Rückgang der Nachfrage nach Containertransporten fort. Diese Entwicklung und die gleichzeitige Normalisierung der globalen Lieferketten führten zu freiwerdenden Transportkapazitäten sowie zu einem Rückgang der durchschnittlichen Frachtraten. Infolgedessen reduzierte sich das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Der Vorstand sieht für Geschäftsjahr 2023 eine inflationsbedingt nur langsam erholende Nachfrage nach Containertransporten bei einer deutlichen Zunahme des Angebots an Containerschiffskapazität. Diese Rahmenbedingungen werden zunehmend Druck auf die Balance zwischen Angebot und Nachfrage ausüben und die wirtschaftlichen Bedingungen der Branche erheblich verändern. Aus diesen Gründen wird das verbleibende Geschäftsjahr 2023 als herausfordernd eingestuft. Zudem ist der weitere Geschäftsverlauf durch den andauernden Krieg in der Ukraine und weiterer geopolitischer Konflikte sowie die Auswirkungen der hohen Inflation und der hohen Lagerbestände mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

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 Juli-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. Die Investitionen und die Industrieproduktion haben sich in den Industrienationen stark verlangsamt oder sind geschrumpft, was wiederum den internationalen Handel und das verarbeitende Gewerbe in den Schwellenländern beeinträchtigt hat. Die Frühindikatoren für Nachfrage und Produktion im verarbeitenden Gewerbe deuten auf eine weitere Schwäche hin. Das Welthandelsvolumen dürfte 2023 somit um lediglich 2,0 % steigen nach 5,2 % im Vorjahreszeitraum (IWF World Economic Outlook, Juli 2023).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 2023

Branchenspezifischer Ausblick

Nachdem die globale Containertransportmenge bereits im Jahr 2022 um 4,1 % zurückgegangen ist, geht der maritime Branchendienst Accenture Cargo (ehemals Seabury) nun auch für das Jahr 2023 von einer um 1,6 % rückläufigen Transportmenge aus. Im April war Accenture Cargo noch von einem leichten Wachstum in Höhe von 1,8 % ausgegangen. Grund für die Änderung der Prognose ist die schwache Entwicklung der Industrieproduktion und des Welthandels im zweiten Quartal 2023 sowie eine derzeit nicht abzusehende Belebung der Nachfrage im traditionell stärkerem zweiten Halbjahr 2023.

Entwicklung der Containertransportmenge

	2024e	2023e	2022	2021	2020
Wachstumsrate in %	3,5	-1,6	-4,1	7,1	-1,3

Quellen: CTS (aus Juli 2023 für 2020–2022), Accenture Cargo (aus Juni 2023 für 2023, aus Dezember 2022 für 2024)

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Juni 2023 auf rd. 7,0 Mio. TEU, nach rd. 6,7 Mio. TEU per Ende Juni 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 26,5 % 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 1,3 Mio. TEU bzw. 5,1 % gegenüber dem Vorjahr wächst.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

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

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 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 im ersten Halbjahr 2023 wie erwartet eine rückläufige Ergebnisentwicklung, die primär der schwächeren Nachfrage nach Containertransporten sowie fallenden Frachtraten geschuldet ist. Gleichzeitig lagen die Kosten im Wesentlichen inflationsbedingt auf einem erhöhten Niveau.

Vor dem Hintergrund der sich im Vergleich zum Vorjahr stark veränderten Marktbedingungen, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG für das laufende Geschäftsjahr 2023 eine graduelle Normalisierung der Ergebnisentwicklung. Das Konzern-EBITDA wird unverändert in einer Bandbreite von 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 19,4 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 17,5 Mrd. EUR) erwartet. In US-Dollar entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 4,3 bis 6,5 Mrd. USD (Vorjahr: 20,5 Mrd. USD) und einem EBIT in der Bandbreite von 2,1 bis 4,3 Mrd. USD (Vorjahr: 18,5 Mrd. USD).

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 voraussichtlich jedoch 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 im Verlauf des Geschäftsjahres 2023.

	Ist 2022	Prognose 2023
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Juli 2023)	3,5 %	3,0 %
Wachstum Welthandelsvolumen (IWF, Juli 2023)	5,2 %	2,0 %
Wachstum globales Containertransportvolumen (CTS, Juli 2023; Accenture Cargo, Juni 2023)	-4,1 %	-1,6 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	2.863 USD/TEU	Deutlich fallend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	753 USD/t	Deutlich fallend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	19,4 Mrd. EUR	4,0–6,0 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	17,5 Mrd. EUR	2,0–4,0 Mrd. EUR

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten. Diese und weitere Risiken und Chancen 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 Halbjahresfinanzberichts 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.

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

Unverändert besteht die Einschätzung aus dem ersten Quartal 2023 fort, dass aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten Rohstoffpreinsniveaus 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	Kritisch
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Wesentlich
Wertminderung von Geschäfts- und Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Niedrig	Kritisch
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Niedrig	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr 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 Halbjahresfinanzberichts enthalten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Umsatzerlöse	4.417,1	8.993,4	10.036,2	16.970,0
Transportaufwendungen	2.818,2	3.427,4	5.856,5	6.378,1
Personalaufwendungen	234,3	217,0	475,8	427,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	467,3	475,8	937,8	935,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-96,5	-133,5	-234,1	-234,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	800,8	4.739,7	2.532,1	8.995,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,3	57,5	20,8	69,0
Ergebnis aus Beteiligungen	2,2	4,0	2,2	4,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	808,3	4.801,3	2.555,1	9.068,2
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	153,5	17,4	364,6	23,0
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	52,4	54,4	111,8	108,0
Übrige Finanzposten	94,1	-260,6	152,3	-291,6
Ergebnis vor Steuern	1.003,5	4.503,7	2.960,3	8.691,6
Ertragsteuern	-1,8	20,8	61,9	37,4
Konzernergebnis	1.005,2	4.482,9	2.898,4	8.654,2
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.003,0	4.479,0	2.893,4	8.646,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,3	3,9	5,0	8,1
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,71	25,48	16,46	49,19

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Konzernergebnis	1.005,2	4.482,9	2.898,4	8.654,2
Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-0,4	97,1	-5,1	136,0
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-0,4	97,0	-5,1	135,7
Steuereffekt	-	0,2	-	0,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-134,2	1.359,0	-654,1	1.714,3
Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	0,6	8,7	-7,9	30,6
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	31,5	-15,7	35,0	-2,1
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-30,9	23,2	-42,3	31,2
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	1,3	-0,6	1,5
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	2,5	1,1	1,1	4,5
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	1,2	-	-1,3	2,4
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,4	0,9	2,4	1,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	0,2	-	0,3
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	-14,6	-	-14,6	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-146,0	1.466,0	-680,6	1.885,4
Gesamtergebnis	859,3	5.948,9	2.217,8	10.539,5
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	856,9	5.944,1	2.213,1	10.530,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	2,4	4,8	4,7	9,2

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

Mio. EUR	30.6.2023	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.683,9	1.712,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.479,2	1.540,4
Sachanlagen	13.077,9	13.140,2
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.212,2	353,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	50,9	49,9
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	21,7	22,7
Derivative Finanzinstrumente	0,5	37,3
Ertragsteuerforderungen	6,0	5,7
Aktive latente Ertragsteuern	34,0	33,0
Langfristige Vermögenswerte	17.566,2	16.894,7
Vorräte	399,5	440,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.952,8	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.055,5	3.067,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	184,9	132,5
Derivative Finanzinstrumente	9,5	5,5
Ertragsteuerforderungen	8,2	16,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.791,6	15.236,1
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	15,7	–
Kurzfristige Vermögenswerte	11.417,7	21.792,7
Summe Aktiva	28.983,9	38.687,3

Passiva

Mio. EUR	30.6.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.267,9	23.447,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	952,6	1.632,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	19.033,6	27.893,4
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	12,5	17,7
Eigenkapital	19.046,0	27.911,1
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	220,6	212,5
Sonstige Rückstellungen	81,6	80,9
Finanzschulden	2.211,4	2.319,4
Leasingverbindlichkeiten	1.562,4	1.725,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,4	0,2
Derivative Finanzinstrumente	0,9	–
Passive latente Ertragsteuern	41,4	40,8
Langfristige Schulden	4.118,7	4.379,3
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10,7	10,5
Sonstige Rückstellungen	922,0	964,6
Ertragsteuerschulden	143,4	165,9
Finanzschulden	380,2	457,3
Leasingverbindlichkeiten	906,4	934,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.639,3	2.615,7
Vertragsverbindlichkeiten	586,7	952,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	173,8	177,2
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	47,8	81,2
Derivative Finanzinstrumente	8,9	37,0
Kurzfristige Schulden	5.819,2	6.397,0
Summe Passiva	28.983,9	38.687,3

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

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Konzernergebnis	1.005,2	4.482,9	2.898,4	8.654,2
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	-1,8	20,8	61,9	37,4
Übrige Finanzposten	-94,1	260,6	-152,3	291,6
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-101,1	37,0	-252,8	85,0
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	467,3	475,8	937,8	935,3
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-16,3	-18,1	-28,2	-30,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-7,5	-57,8	-23,1	-69,2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	8,5	-36,7	4,6	-38,7
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-11,5	-118,0	33,3	-197,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	298,1	-318,3	858,7	-653,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-97,2	-99,2	-48,1	-19,3
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-132,4	184,9	-380,4	315,3
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-47,5	-8,3	-73,5	-16,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.269,8	4.805,7	3.836,2	9.293,3
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	29,2	29,6	54,0	45,3
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity Methode einbezogenen Unternehmen	15,0	-	15,0	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-462,6	-206,9	-681,3	-591,6
Auszahlungen für Investitionen in Beteiligungen	-	-8,0	-	-8,0
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	-	-	0,7	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-166,0	5,3	-166,0
Einzahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-	50,8	-	50,8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-579,2	-	-844,8	-
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen nanziellen Vermögenswerten	16,6	-	926,3	-
Zinseinzahlungen ¹	173,7	13,5	378,7	16,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-807,4	-286,9	-146,1	-652,6

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Auszahlungen für Dividenden	-11.083,4	-6.159,3	-11.083,4	-6.160,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	143,8	-0,1	143,8	0,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-168,5	-143,1	-290,2	-255,8
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-249,7	-268,7	-493,6	-507,8
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-58,7	-50,7	-110,5	-95,8
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	200,0	-266,1	156,7	-268,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-11.216,4	-6.888,0	-11.677,2	-7.288,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-10.754,0	-2.369,3	-7.987,1	1.352,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	17.689,4	11.637,3	15.236,1	7.723,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-143,8	732,4	-457,4	924,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-10.754,0	-2.369,3	-7.987,1	1.352,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	6.791,6	10.000,4	6.791,6	10.000,4

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.

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

Eigenkapital der Aktionäre			
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schaftetes Konzern- eigenkapital
Stand 1.1.2022	175,8	2.637,4	12.608,8
Gesamtergebnis	-	-	8.646,1
davon			
Konzernergebnis	-	-	8.646,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-6.153,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-6.151,6
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,3
Stand 30.6.2022	175,8	2.637,4	15.101,0
Stand 1.1.2023	175,8	2.637,4	23.447,3
Gesamtergebnis	-	-	2.893,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	2.893,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-11.072,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-11.072,9
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 30.6.2023	175,8	2.637,4	15.267,9

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
136,0	30,6	4,5	-	1.713,2	-	1.884,3	10.530,3	9,2	10.539,5
-	-	-	-	-	-	-	8.646,1	8,1	8.654,2
136,0	30,6	4,5	-	1.713,2	-	1.884,3	1.884,3	1,1	1.885,4
-	-	-	-	-	-	-	-6.153,9	-6,4	-6.160,3
-	-	-	-	-	-	-	-6.151,6	-	-6.151,6
-	-	-	-	-	-	-	-2,3	-6,4	-8,7
-13,6	30,5	5,1	-	2.589,9	-0,5	2.611,4	20.525,5	15,7	20.541,2
-33,8	39,0	1,5	-	1.626,3	-	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
-5,1	-7,9	1,1	-14,6	-653,8	-	-680,3	2.213,1	4,7	2.217,8
-	-	-	-	-	-	-	2.893,4	5,0	2.898,4
-5,1	-7,9	1,1	-14,6	-653,8	-	-680,3	-680,3	-0,3	-680,6
-	-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-10,0	-11.082,9
-	-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-	-11.072,9
-	-	-	-	-	-	-	-	-10,0	-10,0
-38,9	31,0	2,5	-14,6	972,4	-	952,6	19.033,6	12,5	19.046,0

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 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 1. August 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. Juni 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. Juni 2023 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 zu lesen.

Der Konzernzwischenabschluss wurde 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. Juni 2023 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,08540 USD/EUR (31. Dezember 2022: 1,06750 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2023 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,08080 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,09380 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2023 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 116 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2022: 112) sowie elf nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2022: neun).

Im Rahmen der Beteiligung an der Spinelli S.r.l., Genua, gehen ein vollkonsolidiertes und ein At-Equity konsolidiertes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Ein weiterer Zugang bei den At-Equity konsolidierten Unternehmen resultiert aus der Beteiligung an der J M Baxi Ports & Logistics Limited, Mumbai. Zusätzlich wurden sechs Gesellschaften neu gegründet, die zukünftig vollkonsolidiert werden.

Drei unwesentliche Gesellschaften wurden im ersten Halbjahr 2023 liquidiert.

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.

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 zum 30. Juni 2023 vorläufig sind. Die Anschaffungskosten stellen die dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten dar und wurden in Form von Zahlungsmitteln geleistet.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern wird vom Vorstand als eine Geschäftseinheit weltweit mit einem Betätigungsfeld gesteuert. Die primären Steuerungsgrößen sind Frachtrate und Transportmenge nach geografischen Regionen sowie das EBITDA und das EBIT aus Konzernsicht.

Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die Umsatzerlöse werden ausschließlich durch die Tätigkeit als Containerlinienschiffahrtsunternehmen erwirtschaftet. Sie enthalten Erlöse aus dem Transport und Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen, die global generiert werden. Da der Hapag-Lloyd Konzern weltweit mit demselben Produkt über das gesamte Liniennetz agiert, hat der Vorstand entschieden, dass kein angemessener Maßstab besteht, die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte, Schulden sowie das EBITDA und das EBIT als zentrale Steuerungsgrößen verschiedenen Fahrtgebieten zuzuordnen. Sämtliche Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen des Konzerns sind daher nur dem Segment Containerlinienschiffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Angaben auf Konzernebene

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Atlantik	511	563	1.038	1.052
Transpazifik	433	430	853	861
Fernost	573	573	1.055	1.174
Mittlerer Osten	356	388	725	802
Intra-Asien	188	154	350	311
Lateinamerika	726	751	1.437	1.486
Afrika	178	166	348	326
Gesamt	2.965	3.024	5.807	6.012

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Atlantik	1.997	2.893	2.328	2.682
Transpazifik	1.714	4.001	1.941	3.894
Fernost	1.321	3.242	1.568	3.254
Mittlerer Osten	1.010	2.357	1.137	2.197
Intra-Asien	800	1.939	891	1.998
Lateinamerika	1.700	2.710	1.913	2.663
Afrika	1.574	2.559	1.760	2.545
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.533	2.935	1.761	2.855

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Atlantik	934,9	1.517,4	2.235,2	2.579,6
Transpazifik	680,7	1.609,9	1.532,6	3.066,9
Fernost	694,1	1.744,1	1.530,8	3.491,8
Mittlerer Osten	329,0	856,4	763,0	1.610,3
Intra-Asien	137,8	280,8	288,7	567,8
Lateinamerika	1.132,1	1.904,9	2.542,5	3.618,2
Afrika	256,5	398,3	567,2	758,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	252,0	681,6	576,2	1.276,8
Gesamt	4.417,1	8.993,4	10.036,2	16.970,0

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

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

Mio. EUR	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1.275,6	5.277,1	3.492,9	10.003,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	467,3	475,8	937,8	935,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	808,3	4.801,3	2.555,1	9.068,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	1.003,5	4.503,7	2.960,3	8.691,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,3	57,5	20,8	69,0

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q2 2023	Q2 2022	H1 2023	H1 2022
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	1.003,0	4.479,0	2.893,4	8.646,1
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	5,71	25,48	16,46	49,19

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 dem ersten Halbjahr 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 verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –53,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 276,1 Mio. EUR) sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 46,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 44,6 Mio. EUR).

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2023	31.12.2022
Schiffe	8.626,0	8.765,8
Container	3.274,8	3.254,9
Übrige Anlagen	287,2	295,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	889,8	824,4
Gesamt	13.077,9	13.140,2

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2023 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 1.045,4 Mio. EUR. Dem gegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 891,7 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurs-effekte in Höhe von –216,0 Mio. EUR mildernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Verminderung der Sachanlagen um 62,3 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Finanzinstrumente des im ersten Halbjahr gezeichneten Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.819,6 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	30.6.2023	31.12.2022
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	502,1	647,5
Geldmarktfonds	1.720,0	4.764,2
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	1.707,9	5.140,6
Reverse Repo-Geschäfte	2.861,6	4.683,8
Gesamt	6.791,6	15.236,1

Die Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente wird im Konzernzwischen-lagebericht im Abschnitt zur Finanzlage des Konzerns erläutert.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im ersten Halbjahr 2023 wurden drei Containerschiffe als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte klassifiziert. Die Veräußerung der 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 drei Schiffe wurden im zweiten Quartal geschlossen. Die Schiffe werden zeitnah in diesem Geschäftsjahr übergeben und durch effizientere Charterschiffe ersetzt.

Zum 30. Juni 2023 wurden die betreffenden Containerschiffe in der Konzernbilanz gesondert ausgewiesen und die Buchwerte auf Grundlage der vereinbarten Kaufpreise von in Summe 17,9 Mio. EUR auf 15,7 Mio. EUR abgeschrieben.

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. Juni 2023: –38,9 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 im ersten Halbjahr 2023 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens erhöhte die negative Rücklage um –5,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verringerung um 136,0 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 972,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.626,3 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr 2023 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –654,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.714,3 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

Mio. EUR	30.6.2023		31.12.2022	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.952,8	1.952,8	2.895,0	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.106,4	2.105,9	3.116,9	3.116,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	6,3	6,3	0,4	0,4
Eingebettete Derivate	0,5	0,5	0,4	0,4
Devisentermingeschäfte und -optionen	5,8	5,8	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	3,7	3,7	42,4	42,4
Devisentermingeschäfte	2,5	2,5	2,1	2,1
Zinsswaps	1,2	1,2	40,3	40,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.791,6	6.791,6	15.236,1	15.236,1
Passiva				
Finanzschulden	2.591,6	2.502,9	2.776,7	2.673,6
Leasingverbindlichkeiten	2.468,8	2.468,8	2.660,1	2.660,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.639,3	2.639,3	2.615,7	2.615,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	7,3	7,3	–	–
Devisentermingeschäfte	7,3	7,3	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	2,5	2,5	37,0	37,0
Devisentermingeschäfte	2,5	2,5	37,0	37,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	173,8	173,8	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 ersten Halbjahr gezeichneten Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.819,6 Mio. EUR enthalten. Der beizulegende Zeitwert der Rentenpapiere wird in Höhe von 1.810,3 Mio. EUR erfolgsneutral und in Höhe von 9,3 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 13,9 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 1.720,0 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 272,4 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.

Im ersten Halbjahr 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 zum 30. Juni 2023 1.228,6 Mio. USD. Für einen Teil dieser variabel verzinslichen Darlehen hat der Hapag-Lloyd Konzern im zweiten Quartal 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. Juni 2023 auf 199,5 Mio. USD.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.6.2023	31.12.2022
Finanzschulden	2.591,6	2.776,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.513,0	1.604,5
Anleihen	301,0	300,9
Sonstige Finanzschulden	777,6	871,3
Leasingverbindlichkeiten	2.468,8	2.660,1
Gesamt	5.060,4	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	30.6.2023	31.12.2022
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.574,6	4.949,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	411,0	410,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	91,0	92,9
Zinsverbindlichkeiten	12,8	12,3
Transaktionskosten	-28,9	-28,6
Gesamt	5.060,4	5.436,8

Im ersten Halbjahr 2023 erfolgte die Auszahlung eines Darlehens im Zusammenhang mit der Ablieferung des Schiffsneubaus Berlin Express in Höhe von 138,9 Mio. USD (128,6 Mio. EUR).

Zum 30. Juni 2023 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 668,0 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 8,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 8,3 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 140,8 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 98,4 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken in Lateinamerika 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. Juni 2023 insgesamt 1.344,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.664,3 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 13 Containerschiffen in Höhe 1.132,9 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 78,6 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 57,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 49,7 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 92,4 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 26,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 25,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 39,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb eines neuen Bürogebäudes in Höhe von 20,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 20,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 1,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4,0 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 9,7 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 1.687,8 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 Prozent 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.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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. (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 rund 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 rund 300 Mitarbeitern. Durch den Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und 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 Anteilserwerb wurden Zahlungsmittel von rund 1,0 Mrd. USD übertragen. Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Aufstellungszeitpunkt des Zwischenabschlusses sind die Informationen zur erstmaligen Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses unvollständig. Die Identifikation und Bewertung der erworbenen Vermögenswerte, der übernommenen Schulden und der nicht beherrschenden Anteile an den erworbenen Unternehmen sowie die Ermittlung eines Geschäfts- oder Firmenwerts, der insbesondere aufgrund zu erwartender Synergien aus gemeinschaftlichen Tätigkeiten des erworbenen Unternehmens zu erfassen ist, sind noch nicht abgeschlossen, weshalb keine weiteren Angaben gemacht werden können.

Hamburg, 1. August 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

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

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

Hamburg, 1. August 2023

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer

Mark Frese

Dr. Maximilian Rothkopf

FINANZKALENDER 2023

9. NOVEMBER 2023

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2023

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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

www.hapag-lloyd.com



www.hapag-loyd.com

