

Hapag-Lloyd AG

9M 2020

# Quartals- finanzbericht

1. Januar bis  
30. September 2020

# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

## QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2020

		1.7.– 30.9. 2020	1.7.– 30.9. 2019	1.1.– 30.9. 2020	1.1.– 30.9. 2019	Ver- änderung absolut
<b>Operative Kennzahlen <sup>1</sup></b>						
Schiffe insgesamt		234	231	234	231	3
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.709	1.670	1.709	1.670	39
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.674	2.556	2.674	2.556	118
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.084	1.084	1.097	1.075	22
Transportmenge	TTEU	2.942	3.045	8.696	9.011	-315
Umsatzerlöse	Mio. EUR	3.002	3.244	9.362	9.482	-120
EBITDA	Mio. EUR	649	554	1.818	1.511	307
EBIT	Mio. EUR	347	253	858	643	216
Konzernergebnis	Mio. EUR	252	150	538	297	241
Ergebnis je Aktie	EUR	1,43	0,85	3,01	1,63	1,38
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	720	652	1.927	1.537	390
<b>Renditekennzahlen <sup>1</sup></b>						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	21,6	17,1	19,4	15,9	3,5 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	11,6	7,8	9,2	6,8	2,4 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>2</sup>	%	11,3	7,6	8,9	6,5	2,4 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 30. September <sup>1</sup></b>						
Bilanzsumme	Mio. EUR	15.832	16.200	15.832	16.200	-368
Eigenkapital	Mio. EUR	6.645	6.621	6.645	6.621	25
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	42,0	40,9	42,0	40,9	1,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.187	9.580	9.187	9.580	-393
<b>Finanzkennzahlen zum 30. September <sup>1</sup></b>						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.959	6.397	5.959	6.397	-438
Liquide Mittel	Mio. EUR	820	512	820	512	309

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

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

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

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

**Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 13. November 2020 veröffentlicht.**

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2020

- Die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 waren geprägt vom Ausbruch der COVID-19 Pandemie und einer damit zusammenhängenden starken Schwankung der Nachfrage. Hapag-Lloyd hat auf die herausfordernden Rahmenbedingungen durch das frühzeitige Aufsetzen des sogenannten Performance Safeguarding Program (PSP) reagiert, um die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie abzumildern.
- Das Transportvolumen ging in den ersten 9 Monaten des Jahres 2020 um 3,5% auf 8.696 TTEU zurück. Der Rückgang ist vor allem auf einen zweistelligen Nachfrageeinbruch im zweiten Quartal 2020 zurückzuführen. Im dritten Quartal 2020 lagen die Transportmengen mit –3,4% nur noch leicht unter dem Niveau des Vorjahres.
- Die durchschnittliche Frachtrate ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,0% auf 1.097 USD/TEU gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.075 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse lagen im Wesentlichen aufgrund der geringeren Transportmengen in den ersten 9 Monaten 2020 mit 9,4 Mrd. EUR rd. 1,3% unter dem Vorjahreswert (9,5 Mrd. EUR).
- Im Vergleich zum Transportvolumen sind die Transportaufwendungen in den ersten 9 Monaten 2020 überproportional um 6,1% auf 6.845,7 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 7.286,7 Mio. EUR). In dieser Entwicklung spiegeln sich neben dem geringeren Transportaufkommen vor allem niedrigere Bunkerpreise sowie das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms wider.
- Entsprechend konnte das EBITDA um 33,5% auf 1.817,8 Mio. EUR gesteigert werden (Vorjahreszeitraum: 1.510,5 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge lag mit 19,4% rd. 3,5%-Punkte über dem Vorjahreswert (15,9%).
- Das EBIT lag mit 858,3 Mio. EUR ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 642,8 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie verbesserte sich um 1,38 EUR auf 3,01 EUR.
- Der Free Cashflow war mit 1.659,9 Mio. EUR erneut deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 1.319,7 Mio. EUR). Infolgedessen konnte die Verschuldung weiter reduziert werden.
- Die Liquiditätsreserve wurde aufgrund der im Rahmen des PSP-Programms eingeleiteten Maßnahmen deutlich aufgestockt und lag zum 30. September 2020 bei rd. 1,3 Mrd. EUR (30. September 2019: 1,1 Mrd. EUR).
- Infolge der guten operativen Entwicklung sowie der über mehrere Jahre erfolgten Entschuldung des Unternehmens, haben die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's ihr Kredit-Rating für Hapag-Lloyd von „B+“ auf „BB-“ bzw. von „B1“ auf „Ba3“ angehoben. Dies ist die höchste Bonitätseinstufung, die Hapag-Lloyd seit Aufnahme der Ratings im Jahr 2010 erhalten hat.
- Aufgrund der insgesamt positiven Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten sowie der erwarteten höheren Nachfrage im vierten Quartal 2020 wurde die Ergebnisprognose am 15. Oktober angehoben. Für das Geschäftsjahr 2020 erwartet der Vorstand nunmehr ein EBITDA von 2,4–2,6 Mrd. EUR (zuvor: 1,7–2,2 Mrd. EUR) sowie ein EBIT von 1,1–1,3 Mrd. EUR (zuvor: 0,5–1,0 Mrd. EUR). Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden Risiken im Hinblick auf den Verlauf der COVID-19 Pandemie und den damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen, ist die Prognose nach wie vor mit Unsicherheiten behaftet.

# INHALT

## **3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

### **3 Geschäftstätigkeit**

### **5 Konzernziele und -strategie**

### **7 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**

### **8 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**

### **11 Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Geschäftsentwicklung**

### **13 Wirtschaftsbericht**

13 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

14 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

### **16 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns**

16 Ertragslage des Konzerns

22 Finanzlage des Konzerns

24 Vermögenslage des Konzerns

26 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

### **27 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht**

### **31 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen**

## **32 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

### **32 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **33 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **34 Konzernbilanz**

### **36 Konzernkapitalflussrechnung**

### **38 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**

### **40 Verkürzter Konzernanhang**

58 Vorläufiger Finanzkalender 2021

59 Impressum

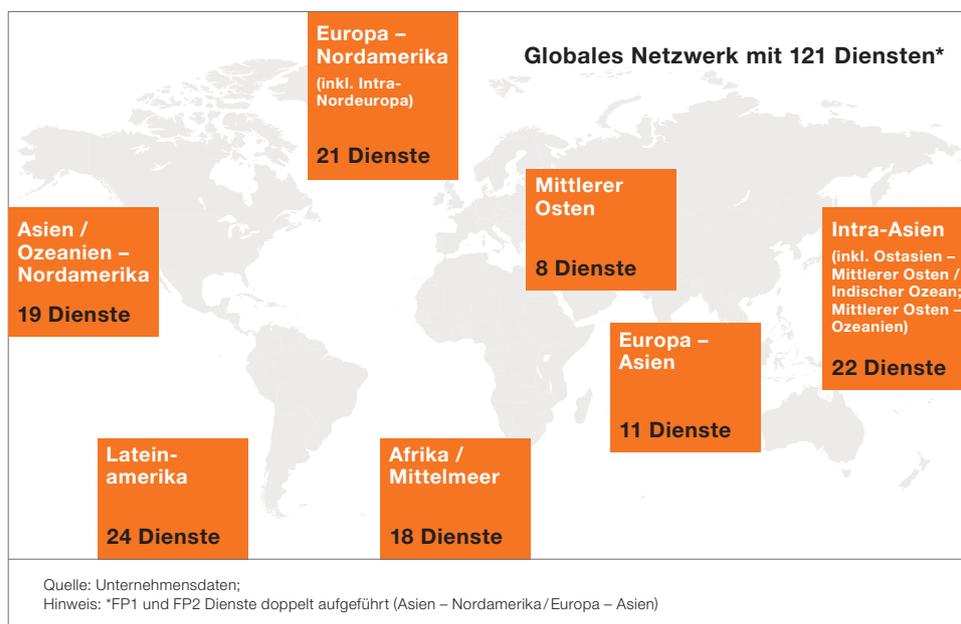
# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 30. September 2020 aus 234 Containerschiffen (30. September 2019: 231). Der Konzern verfügt derzeit über 388 Vertriebsstellen in 129 Ländern (30. September 2019: 392 Vertriebsstellen in 129 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten (Vorjahr: 121 Dienste) weltweit, wovon jedoch aktuell 3 Dienste (30. Juni 2020: 6 Dienste) wegen des COVID-19 bedingten Nachfragerückgangs zeitweise ausgesetzt sind. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2020 betreute Hapag-Lloyd global rd. 27.200 Kunden (Vorjahr: rd. 27.800).

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



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

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

Zum 30. September 2020 deckt die THE Alliance mit 274 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2019: 250 Containerschiffe und 29 Dienste). Derzeit ist wegen des Nachfragerückgangs durch die COVID-19 Pandemie noch ein Dienst der THE Alliance zeitweise ausgesetzt (30. Juni 2020: 4 Dienste).

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

#### **Veränderungen im Vorstand der Hapag-Lloyd AG**

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

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom 5. Juni 2020 wurde der Vertrag des Personal- und Einkaufsvorstands Herrn Joachim Schlotfeldt um 2 Jahre bis zum 31. März 2023 verlängert.

#### **Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG**

Die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG zeichnet sich durch 5 Großaktionäre aus, die zusammen rd. 96,4% des Grundkapitals der Gesellschaft halten. Dazu zählen die Kühne Maritime GmbH zusammen mit der Kühne Holding AG (Kühne), die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sowie die Qatar Holding Germany GmbH für die Qatar Investment Authority (QIA) und der Public Investment Fund Saudi Arabia (PIF). Zudem haben sich die CSAV, die Kühne Maritime GmbH und die HGV in einer Aktionärsvereinbarung (im sog. Shareholders' Agreement) geeinigt, ihre Stimmrechte an den Aktien der Hapag-Lloyd AG durch Erteilung einer gemeinsamen Stimmrechtsvollmacht auszuüben, und treffen somit wichtige Entscheidungen gemeinsam.

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

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

in %

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

## KONZERNZIELE UND -STRATEGIE

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

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

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

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

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

Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cashflows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine ausreichende Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung, sind für den Hapag-Lloyd Konzern auch im Geschäftsjahr 2020 wichtige Eckpfeiler der Unternehmensstrategie. Zum 30. September 2020 verfügt der Hapag-Lloyd Konzern über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 1.319,9 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 1.032,8 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 42,0% (31. Dezember 2019: 40,9%).

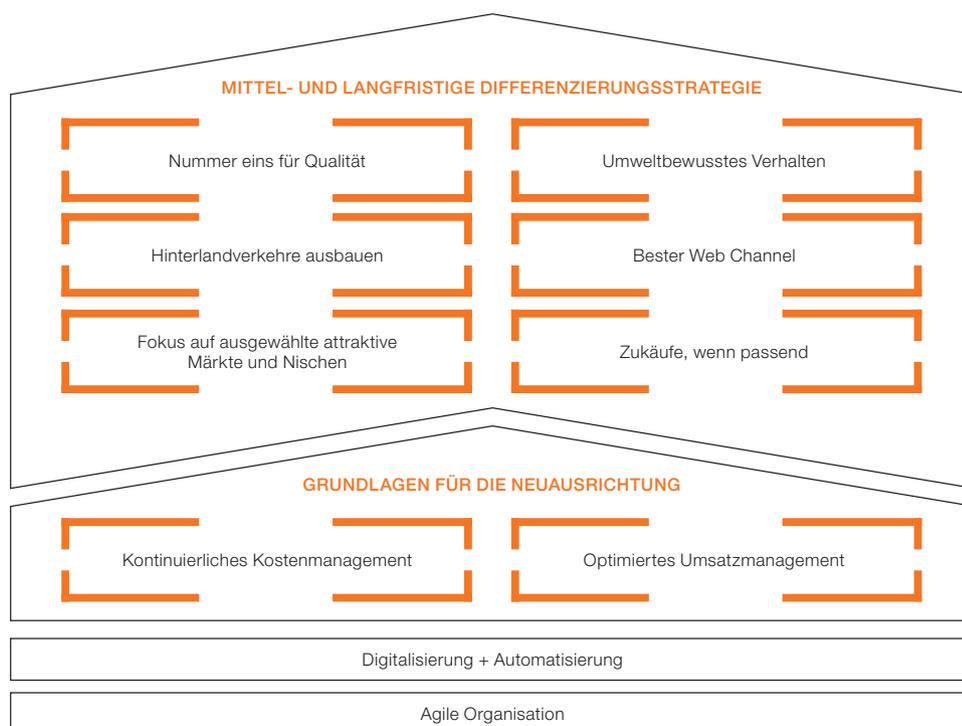
### Strategy 2023

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

Die 3 Kernziele der Strategy 2023 lauten:

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

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



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

## WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das EBITDA und das EBIT, das Transportvolumen und die Frachtrate. Das Transportvolumen und die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatzentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 9 Monaten 2020 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

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

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

	Mio. EUR		Mio. USD	
	9M 2020	9M 2019	9M 2020	9M 2019
Langfristige Vermögenswerte	13.247,6	14.213,5	15.517,2	15.524,2
Vorräte	173,3	215,3	202,9	235,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.275,0	1.290,0	1.493,4	1.409,0
Sonstige Aktiva	315,9	394,5	370,1	430,9
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>15.011,7</b>	<b>16.113,3</b>	<b>17.583,6</b>	<b>17.599,2</b>
Rückstellungen	781,8	785,3	915,8	857,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.773,1	1.835,7	2.076,9	2.004,9
Sonstige Verbindlichkeiten	672,9	604,3	787,8	660,2
<b>Summe Schulden</b>	<b>3.227,8</b>	<b>3.225,2</b>	<b>3.780,5</b>	<b>3.522,8</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>11.783,9</b>	<b>12.888,1</b>	<b>13.803,1</b>	<b>14.076,4</b>
EBIT	858,3	642,8	964,9	722,2
Steuern	35,4	30,3	39,8	34,0
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>822,9</b>	<b>612,5</b>	<b>925,1</b>	<b>688,2</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC)</b>			<b>8,9 %</b>	<b>6,5 %</b>

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

## WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

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

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. September 2020 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 234 Containerschiffen (30. September 2019: 231 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis.

Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte beträgt zum 30. September 2020 1.708.977 TEU und ist somit gegenüber dem 30. September 2019 (1.670.417 TEU) um 2,3% gestiegen. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. September 2020 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 39% (30. September 2019: rd. 37%).

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. September 2020 (kapazitätsgewichtet) 9,3 Jahre. Mit 7.303 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 15% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 weltweit größten Containerlinienreedereien (30. September 2020: 6.343 TEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 69% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. September 2020: 4.321 TEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. September 2020 über 1.619.977 (30. September 2019: 1.557.700) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.673.956 TEU (30. September 2019: 2.555.867 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 30. September 2020 rd. 45% (30. September 2019: 46%). Zur Unterstützung des weiteren Wachstums in dem strategisch wichtigen Reefer-Segment, hat Hapag-Lloyd im dritten Quartal 2020 eine Bestellung für 10.900 neue Kühlcontainer in Auftrag gegeben.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 30. September 2020 121 Dienste (30. September 2019: 121 Dienste). 3 der Dienste (30. Juni 2020: 6 Dienste) sind aktuell zeitweise ausgesetzt wegen des COVID-19 bedingten Nachfragerückgangs.

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2020	31.12.2019	30.9.2019
Anzahl der Schiffe	234	239	231
davon			
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	112	112	112
Gecharterte Schiffe	122	127	119
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.709	1.707	1.670
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.674	2.540	2.556
Anzahl Dienste	121	121	121

<sup>1</sup> Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten 9 Monaten des Jahres 2020 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 3,0 Mio. Tonnen und lag damit rd. 7 % unter Vorjahresniveau (9M 2019: rd. 3,3 Mio. Tonnen). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch die im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie stehenden zeitweisen Aussetzung von Abfahrten. Durch die ab 1. Januar 2020 geltenden neuen Bestimmungen zur Reduzierung der Schwefelemissionen stieg der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) auf 94 % (9M 2019: rd. 15 %). Die Effizienz der Containerschiffsflotte zeigt sich auch in den Bunkerverbrauchsdaten pro Slot (gemessen an den Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt) von 2,3 Tonnen (9M 2019: 2,6 Tonnen). Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch gegenüber dem Vorjahr auf 0,35 Tonnen pro TEU (9M 2019: 0,36 Tonnen pro TEU).

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

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

### Kunden

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

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 27.200 Kunden durch (9M 2019: rd. 27.800).

### Mitarbeiter

Zum 30. September 2020 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 13.174 Mitarbeiter (30. September 2019: 12.953). Davon entfielen 10.945 Personen auf den Landbereich (30. September 2019: 10.627) und 1.977 Mitarbeiter auf den Seebereich (30. September 2019: 2.076). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. September 2020 252 Auszubildende (30. September 2019: 250).

### Anzahl Mitarbeiter

	30.9.2020	31.12.2019	30.9.2019
Seebereich	1.977	2.072	2.076
Landbereich	10.945	10.691	10.627
Auszubildende	252	233	250
<b>Gesamt</b>	<b>13.174</b>	<b>12.996</b>	<b>12.953</b>

## AUSWIRKUNGEN DER COVID-19 PANDEMIE AUF DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten 2020 war wesentlich geprägt vom Ausbruch der COVID-19 Pandemie. Einem abrupten und deutlichen Nachfragerückgang im zweiten Quartal folgte eine moderate Nachfragerholung im dritten Quartal. Die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind im Detail im Wirtschaftsbericht beschrieben.

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

Dadurch konnte in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres der operative Geschäftsbetrieb trotz umfangreicher Schutzmaßnahmen und vielfach geschlossener Büros weitestgehend sichergestellt werden. In der Spitze haben mehr als 90 % der Landmitarbeiter von zu Hause aus gearbeitet. Hierzu wurden weltweit zusätzliche IT-Kapazitäten geschaffen. Zum Quartalsende arbeitete auch weiterhin der Großteil der Landmitarbeiter von zu Hause. Auch auf den Schiffen hat die Sicherheit der Besatzung für die Unternehmensleitung oberste Priorität. Hapag-Lloyd hat daher zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen an Bord der Schiffe eingeführt, um die Sicherheit der Besatzungen bestmöglich zu gewährleisten. Der Schiffsbetrieb erfolgte bisher weitestgehend ohne nennenswerte Einschränkungen. Weltweite Reisebeschränkungen sowie nationale Restriktionen erschweren oder verhindern aktuell allerdings den Besatzungswechsel in diversen Häfen. Hapag-Lloyd arbeitet im engen Austausch mit den lokalen Behörden und anderen Marktteilnehmern, um eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

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

In Zusammenarbeit mit den anderen THE Alliance Partnern wurde der Fahrplan für die großen Ost-West-Verbindungen überarbeitet und einzelne Dienste temporär zusammengelegt oder gestrichen. Diese Maßnahmen haben es den Allianz-Partnern vor allem im zweiten Quartal ermöglicht trotz des zweistelligen Nachfrageeinbruchs eine adäquate Auslastung ihrer Schiffe zu gewährleisten und so Kosten einzusparen. Angesichts der einsetzenden Nachfrageerholung wurden die Kapazitäten im dritten Quartal wieder sukzessive hochgefahren. Hapag-Lloyd hat zudem weitere Einsparmaßnahmen identifiziert, die eine Entlastung bei den Kosten für das Handling und den Transport von Containern, den Kosten für das Equipment (im Wesentlichen für Container) sowie den Schiffssystem- und Overheadkosten bringen sollen. Neben der Nicht-Verlängerung kurzfristig auslaufender Charterverträge wurden in diesem Zusammenhang unter anderem auch mittel- und langfristige Charterverträge neu verhandelt und dabei sowohl Laufzeiten als auch Konditionen angepasst. Ziel der Kapazitäts- und Einsparmaßnahmen ist es, die Kosten im laufenden Jahr um einen mittleren dreistelligen US-Dollar-Millionenbetrag zu senken. In den ersten 9 Monaten konnte bereits ein Großteil der avisierten Einsparungen realisiert werden.

Die Liquidität wurde zwischenzeitlich durch die erweiterte Nutzung des Forderungsverbriefungsprogramms, die Ziehung von Kreditlinien sowie die Refinanzierung von Schiffen und Containern deutlich erhöht. Aufgrund der besser als zum Zeitpunkt des Pandemieausbruchs erwarteten Geschäftsentwicklung wurde die Liquidität zum Quartalsende zu Gunsten einer weiteren Schuldenreduzierung wieder leicht zurückgefahren. Zudem wird das Investitionsbudget fortlaufend überprüft und eine Priorisierung der geplanten Investitionen festgelegt. Hapag-Lloyd hat derzeit keine Schiffsneubauten in Auftrag gegeben. Neubestellungen von Großcontainerschiffen oder zusätzlicher Container erfolgen nur bei vertraglich zugesicherter Finanzierung. Die budgetierten Investitionen verteilen sich auf zahlreiche, zum Teil kleinere Maßnahmen, sodass Hapag-Lloyd hier einen gewissen Spielraum bei der Verschiebung oder Aussetzung von geplanten Investitionen besitzt. Für notwendige Investitionen werden, sofern wirtschaftlich sinnvoll, zudem liquiditätsschonende Finanzierungen wie zum Beispiel Charter/Leasing vorgenommen.

## 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 Auswirkungen der COVID-19 Pandemie waren im Frühjahr 2020 zunächst weitgehend auf China begrenzt. Die chinesische Wirtschaftsleistung brach im ersten Quartal 2020 um 6,8% ein. Die nationale Statistikbehörde Chinas meldete aber bereits im zweiten und dritten Quartal 2020 ein Wachstum von 3,2% und 4,9% gegenüber dem Vorjahr. In der restlichen Welt waren die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie insbesondere im zweiten Quartal 2020 erheblich. Die starken Eindämmungsmaßnahmen führten dazu, dass die Wirtschaftsleistung in der EU gegenüber dem Vorquartal um 11,4% einbrach, dem höchsten Rückgang seit Beginn der Aufzeichnungen 1995. Die USA verzeichneten ebenfalls einen deutlichen Rückgang, wenngleich dieser mit rd. 7,1% etwas geringer ausfiel (annualisiert 31,4%). Die Frühindikatoren des Internationalen Währungsfonds (World Economic Outlook, Oktober 2020) zeigen aber, dass es im dritten Quartal zu einer deutlichen Erholung der globalen Wirtschaftsleistung gekommen ist. Die Statistikbehörden in der EU und den USA meldeten im dritten Quartal 2020 ein Wachstum von 12,1% und 7,4% (annualisiert 33,1%) gegenüber dem Vorquartal.

Der internationale Warenverkehr war in einem noch stärkeren Ausmaß von den Eindämmungsmaßnahmen betroffen. Der Im- und Export von Waren brach nach Angaben der nationalen Statistikbehörden sowohl in der EU als auch in den USA in den Monaten April und Mai 2020 um über 20% ein, konnte sich aber anschließend etwas erholen. Im Zeitraum Januar bis August 2020 lag das Minus sowohl in den USA als auch der EU bei rd. 13%.

Zur Minderung der wirtschaftlichen Folgen der COVID-19 Pandemie haben über 190 Staaten sowie nationale und supranationale Notenbanken fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen ergriffen. Die amerikanische Notenbank FED und die Europäische Zentralbank haben ihre Leitzinsen gesenkt und Anleihekäufe ausgeweitet. Die Fiskalmaßnahmen umfassen unter anderem direkte Subventionen, (zinslose) Kredite oder Steuererleichterungen an Unternehmen und Privatleute. Diese Maßnahmen dürften laut IWF geeignet sein, um die Weltwirtschaft vor einem noch deutlicheren Rückgang zu bewahren.

Eine schwache Nachfrage als Folge der gesunkenen Wirtschaftsleistung sowie ein ausgebrochener Preiskampf zwischen wichtigen Erdölproduzenten haben im Laufe des ersten Halbjahres 2020 zu einem Einbruch des Ölpreises geführt. Während die Sorte Brent Öl zum Jahresanfang noch zu über 60 USD pro Barrel notierte, stürzte der Preis bis Ende April 2020 um über 60% auf rd. 20 USD ab. Als Reaktion auf den Preisverfall haben wichtige Erdölproduzenten eine Drosselung der täglichen Erdölproduktion vorgenommen. Nach einer deutlichen Preiserholung im April und Mai 2020 lag der Preis für die Sorte Brent Öl im dritten Quartal 2020 vergleichsweise stabil bei rd. 40 USD pro Barrel.

**Branchenspezifische Rahmenbedingungen**

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen haben sich im dritten Quartal 2020 im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Erholung deutlich aufgehellt. Während im April und Mai 2020 die globalen Containertransporte noch um 13 % bzw. 12 % eingebrochen waren, kam es anschließend zu einer schrittweisen Belebung der Nachfrage. Im September 2020 konnte sogar ein Mengenwachstum von 6,9 % gegenüber dem Vorjahresmonat realisiert werden, was vor allem auf die Verbindungen von Fernost nach Europa und insbesondere Nordamerika zurückzuführen war. Auch die Exporte aus Lateinamerika konnten zulegen. Insgesamt sank aber die Menge der weltweit transportierten Container in den ersten 9 Monaten 2020 um 3,5 % (CTS, November 2020). Die stärksten Volumentrübe wurden in diesem Zeitraum auf dem Atlantik sowie auf den Verbindungen von Fernost nach Europa verzeichnet.

Die verbesserte Nachfragesituation im dritten Quartal 2020 zeigte sich auch in der Entwicklung der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Diese betragen per Ende Juni 2020 noch rd. 2,3 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juli 2020), was rd. 9,9 % der Weltflotte entsprach. Wegen der wieder steigenden Nachfrage nach Containertransporten wurden jedoch im dritten Quartal 2020 ausgesetzte Dienste teilweise wieder aktiviert und beschäftigungslose Schiffe wieder in Dienst gestellt. Somit reduzierte sich die Kapazität der aufliegenden Schiffe wieder deutlich auf 0,5 Mio. TEU per Ende September 2020 (Alphaliner Weekly, Oktober 2020), was rd. 2,2 % der Weltflotte entsprach (September 2019: rd. 0,8 Mio. TEU bzw. rd. 3,3 % der Weltflotte). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 1,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2020) liegt mit rd. 8,0 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23,6 Mio. TEU per September 2020) auf einem historischen Tief und somit auch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16 %).

In den Monaten Januar bis September 2020 wurden Aufträge für den Bau von 30 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 0,2 Mio. TEU vergeben, ein Minus von rd. 47 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, Oktober 2020).

Der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte fällt aufgrund der Verschrottung älterer und ineffizienter Schiffe und Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe regelmäßig niedriger als der prognostizierte nominale Anstieg der Weltcontainerflottenkapazität aus. Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 9 Monaten 2020 insgesamt 88 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 0,6 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 102 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,8 Mio. TEU). Nachdem die Verschrottungen aufgrund von COVID-19 Restriktionen zunächst unter den entsprechenden Vorjahreswerten lagen, nahmen sie insbesondere im dritten Quartal dieses Jahres wieder zu und lagen mit rd. 0,2 Mio. TEU in den ersten 9 Monaten rd. 15 % über dem Vorjahreswert (Vorjahreszeitraum: rd. 0,2 Mio. TEU).

Der Bunkerpreis zeigte sich sehr volatil in den ersten 9 Monaten 2020. Der ab Anfang Januar 2020 hauptsächlich verwendete Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt kostete am ersten Handelstag des Jahres rd. 560 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Im Verlauf des 1. Halbjahres 2020 sank der Bunkerpreis aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs und eines gleichzeitig durch einen Fördermengenstreit führender Ölstaaten bedingten stark gesunkenen Ölpreises jedoch deutlich und lag Ende April 2020 kurzfristig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Anschließend kam es jedoch wieder zu einem deutlichen Preisanstieg von über 100 %. Per Ende September 2020 wurden Bunkerpreise von rd. 298 USD/t verzeichnet (MFO 0,5%, FOB Rotterdam).

Bedingt durch die Einführung der neuen Treibstoffsorte und unterschiedliche Angebotssituationen in den Häfen, gab es deutliche Preisunterschiede zu Beginn des Jahres für den MFO 0,5% Bunker. In Singapur lag beispielsweise zu Jahresanfang der Preis mit rd. 700 USD/t um mehr als 140 USD/t über dem Preis in Rotterdam. Im Jahresverlauf normalisierte sich der Preisunterschied wieder und lag per Ende September 2020 nur noch bei rd. 28 USD/t.

### Branchenkonsolidierung und Allianzen

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Oktober 2020) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 84 % der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. In 2013 lag dieser Anteil bei lediglich 61 %.

Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschiffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren 3 global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz bestehend aus den beiden Marktführern Maersk Line (Dänemark) (Maersk) und Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC). Die „Ocean Alliance“ bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), inklusive des Tochterunternehmens APL (Singapur), COSCO (China), inklusive des Tochterunternehmens OOIL (Hongkong) und Evergreen Marine Corp. Ltd. (Taiwan) (Evergreen) ist die zweitgrößte Allianz. Hapag-Lloyd (Deutschland) betreibt zusammen mit ONE (Singapur), Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) und seit dem 1. April 2020 Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) die „THE Alliance“. Zum 30. September 2020 deckt die THE Alliance mit 274 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2019: 250 Containerschiffe und 29 Dienste). Derzeit ist wegen des Nachfragerückgangs durch die COVID-19 Pandemie noch ein Dienst der THE Alliance zeitweise ausgesetzt (30. Juni 2020: 4 Dienste).

### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	38	22	47
Ocean Alliance	36	42	14
<b>THE ALLIANCE</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>35</b>
Sonstige	0	7	4

Quelle: Alphaliner September 2020

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

### Ertragslage des Konzerns

Die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 waren vor allem geprägt durch den Ausbruch und die globale Verbreitung der COVID-19 Pandemie, durch das in diesem Zusammenhang eingeleitete Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms sowie durch eine volatile Entwicklung der Bunkerpreise.

Die Transportmengen konnten sich nach einem deutlichen Rückgang im zweiten Quartal im Verlauf des dritten Quartals zwar stärker erholen als noch vor wenigen Monaten gedacht, insgesamt blieben die Transportmengen jedoch mit –3,5% weiterhin unter dem Niveau des Vorjahres. Auch die Umsatzerlöse lagen mit –1,3% weiterhin unter dem Vorjahresniveau. Leicht gestiegene Frachtraten bei gleichzeitig moderat gesunkenen Bunkerpreisen sowie aktiv reduzierte Kosten im Rahmen des PSP-Programms wirkten sich dagegen positiv auf das Ergebnis in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres aus.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) in Höhe von 1.817,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.510,5 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 858,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 642,8 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 537,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 296,7 Mio. EUR).

Da der durchschnittliche USD/EUR-Kurs mit 1,12 USD/EUR auf Vorjahresniveau notierte (1,12 USD/EUR), ergaben sich aus Wechselkursumrechnungen keine nennenswerten Effekte auf den Vorjahresvergleich.

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Umsatzerlöse	3.001,6	3.244,0	9.361,9	9.482,1
Transportaufwendungen	2.115,5	2.461,4	6.845,7	7.286,7
Personalaufwendungen	172,0	172,5	512,3	504,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	302,1	300,9	959,4	867,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-74,2	-67,0	-210,7	-209,6
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>337,8</b>	<b>242,2</b>	<b>833,7</b>	<b>613,8</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,1	10,2	24,8	27,7
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,1	1,1	-0,2	1,3
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>347,0</b>	<b>253,4</b>	<b>858,3</b>	<b>642,8</b>
Zinsergebnis	-79,4	-93,0	-283,4	-317,9
Übrige Finanzposten	-4,3	3,0	-1,6	2,1
Ertragsteuern	10,9	13,0	35,4	30,3
<b>Konzernergebnis</b>	<b>252,5</b>	<b>150,4</b>	<b>537,9</b>	<b>296,7</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	250,9	148,9	529,6	286,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,5	1,5	8,3	9,9
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,43	0,85	3,01	1,63
<b>EBITDA</b>	<b>649,1</b>	<b>554,4</b>	<b>1.817,8</b>	<b>1.510,5</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>21,6</b>	<b>17,1</b>	<b>19,4</b>	<b>15,9</b>
<b>EBIT</b>	<b>347,0</b>	<b>253,4</b>	<b>858,3</b>	<b>642,8</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>11,6</b>	<b>7,8</b>	<b>9,2</b>	<b>6,8</b>

### Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Atlantik	426	489	1.349	1.472
Transpazifik	478	512	1.368	1.456
Fernost	581	593	1.644	1.771
Mittlerer Osten	382	335	1.081	1.030
Intra-Asien	216	230	639	666
Lateinamerika	689	722	2.100	2.112
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	170	163	517	505
<b>Gesamt</b>	<b>2.942</b>	<b>3.045</b>	<b>8.696</b>	<b>9.011</b>

Die Transportmenge reduzierte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 315 TTEU auf 8.696 TTEU (Vorjahreszeitraum: 9.011 TTEU), was einem Rückgang von 3,5% entspricht. Der Rückgang ist vor allem auf das zweite Quartal des Jahres zurückzuführen, in welchem die globalen Auswirkungen der politischen Maßnahmen im Kampf gegen die COVID-19 Pandemie mengenmäßig in allen Fahrtgebieten zu spüren waren. Im dritten Quartal lagen die Transportmengen mit –3,4% nur noch leicht unter dem Niveau des Vorjahres und in den Fahrtgebieten Mittlerer Osten und EMA konnten bereits wieder Transportvolumenanstiege im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Das Fahrtgebiet Atlantik lag hingegen auch im dritten Quartal mit –12,9% weiterhin deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Der Anstieg der Transportvolumen im Fahrtgebiet Mittlerer Osten ist unter anderem auf Nachholeffekte im dritten Quartal aus zuvor niedrigeren Volumenentwicklungen im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie zurückzuführen. Die Transportmengen im Fahrtgebiet EMA sind im Vorjahresvergleich vor allem durch die Einführung neuer Dienste in Afrika im vierten Quartal 2019 gestiegen.

Der Rückgang in den Fahrtgebieten Atlantik, Transpazifik und Fernost ist weiterhin vor allem auf die anhaltenden Auswirkungen aus der COVID-19 Pandemie zurückzuführen.

#### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Atlantik	1.374	1.411	1.395	1.374
Transpazifik	1.476	1.357	1.394	1.328
Fernost	963	912	969	922
Mittlerer Osten	823	733	820	748
Intra-Asien	533	552	568	543
Lateinamerika	1.068	1.146	1.132	1.156
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.028	1.072	1.035	1.047
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.084</b>	<b>1.084</b>	<b>1.097</b>	<b>1.075</b>

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.097 USD/TEU und lag damit um 22 USD/TEU bzw. 2,0% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.075 USD/TEU).

Im Vorjahresvergleich ist die Frachtrate unter anderem aufgrund der Weitergabe von höheren Bunkerkosten für schwefelarmen Treibstoff sowie aufgrund eines aktiven Erlösmanagements gestiegen.

### Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Atlantik	496,8	620,4	1.673,9	1.799,8
Transpazifik	604,9	624,4	1.697,0	1.721,1
Fernost	479,3	486,1	1.416,1	1.452,4
Mittlerer Osten	269,0	221,2	787,9	685,6
Intra-Asien	97,7	114,1	323,1	321,6
Lateinamerika	623,9	744,6	2.113,4	2.173,2
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	148,9	157,4	475,5	471,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	281,1	275,9	875,0	857,4
<b>Gesamt</b>	<b>3.001,6</b>	<b>3.244,0</b>	<b>9.361,9</b>	<b>9.482,1</b>

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 120,2 Mio. EUR auf 9.361,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.482,1 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 1,3% entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Transportmengenrückgang um –3,5% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Der Anstieg der durchschnittlichen Frachtraten um 2,0% im Vergleich zur Vorjahresperiode milderte hingegen den Umsatzrückgang entsprechend ab.

### Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Transportaufwendungen	2.115,5	2.461,4	6.845,7	7.286,7
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.066,8	2.458,6	6.811,0	7.293,6
Brennstoff	263,3	411,5	1.126,2	1.233,7
Handling und Haulage	1.098,5	1.252,6	3.494,9	3.692,2
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	276,9	317,9	839,0	898,9
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	428,0	476,6	1.351,0	1.468,8
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	48,7	2,8	34,7	–6,9
Personalaufwendungen	172,0	172,5	512,3	504,3
Abschreibungen	302,1	300,9	959,4	867,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–74,2	–67,0	–210,7	–209,6
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>2.515,4</b>	<b>2.867,8</b>	<b>8.528,1</b>	<b>8.868,3</b>

<sup>1</sup> Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 441,0 Mio. EUR auf 6.845,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.286,7 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 6,1%. Dieser Rückgang ist vor allem auf den volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen, den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren durchschnittlichen Bunkerpreis sowie auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe in Höhe von 107,6 Mio. EUR resultiert aus den um 3,5% gesunkenen Transportmengen sowie aus dem im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis. Der Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres mit 402 USD je Tonne um 23 USD je Tonne (-5,4%) unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 425 USD je Tonne. Während die Preise für den Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt zu Beginn des Berichtszeitraums noch auf einem sehr hohen Niveau lagen (MFO 0,5%, FOB Rotterdam, rd. 560 USD/t), sanken sie im Verlauf des 1. Halbjahres 2020 aufgrund eines weltweiten Nachfragerückgangs und einem gleichzeitig stattfindenden Fördermengenstreit zwischen wichtigen Ölstaaten hingegen deutlich und notierten Ende April kurzzeitig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Anschließend stiegen die Bunkerpreise jedoch wieder an, sodass sie Ende September 2020 bei rd. 298 USD/t lagen (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Der Rückgang des Bunkerverbrauchspreises wurde gemindert durch die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020.

Der Rückgang der Aufwendungen für das Handling von Containern in Höhe von 197,3 Mio. EUR auf 3.494,9 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang, ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms sowie auf geringere Inlandtransportaufwendungen zurückzuführen.

Der Rückgang für Container und Repositionierungsaufwendungen in Höhe von 59,9 Mio. EUR auf 839,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms und daraus resultierende geringere Aufwendungen für das Laden und Löschen von Leercontainern an den Terminals zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 117,8 Mio. EUR auf 1.351,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Ausgesetzte Dienste, eine reduzierte Anzahl an Reisen, Netzwerkoptimierungen sowie ein höherer Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum führten im Wesentlichen zum Rückgang der Aufwendungen.

Der Personalaufwand erhöhte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 8,1 Mio. EUR (1,6%) auf 512,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 504,3 Mio. EUR). Aufwands erhöhend wirkten sich vor allem ein Anstieg der Mitarbeiterzahl im Vergleich zum Vorjahr sowie eine COVID-19 Sonderzahlung an die Mitarbeiter aus.

Die Abschreibungen in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 betragen 959,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 867,7 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen der im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem insbesondere durch Maßnahmen im Rahmen des PSP gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 389,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 319,1 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –210,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –209,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 auf insgesamt 251,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 246,5 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (127,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 111,7 Mio. EUR), Verwaltungskosten (26,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 30,9 Mio. EUR) und Beratungskosten (22,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 24,1 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge resultierten im Wesentlichen aus dem Abgang von Vermögenswerten (11,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 16,1 Mio. EUR) und der Auflösung von Rückstellungen (7,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 1,9 Mio. EUR).

### Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Umsatz	3.001,6	3.244,0	9.361,9	9.482,1
EBIT	347,0	253,4	858,3	642,8
EBITDA	649,1	554,4	1.817,8	1.510,5
EBIT-Marge (%)	11,6	7,8	9,2	6,8
EBITDA-Marge (%)	21,6	17,1	19,4	15,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,43	0,85	3,01	1,63
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>1</sup>	11,3	7,6	8,9	6,5

<sup>1</sup> Der Return on Invested Capital wird auf Basis der funktionalen Währung USD berechnet.

### Zinsergebnis

Für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –283,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –317,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zu den ersten 9 Monaten in 2019 resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 vorzeitig zurückgeführte Anleihe in Höhe von 25,6 Mio. EUR. Außerdem ergaben sich weitere verringerte Zinsaufwendungen bei den Bankfinanzierungen in Höhe von 37,0 Mio. EUR, die insbesondere auf die vergangenen Schuldentilgungen zurückzuführen sind und zu einer entsprechenden Verbesserung des Zinsergebnisses beitrugen. Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats in Höhe von –13,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +8,8 Mio. EUR), der im Wesentlichen aus den Unsicherheiten an den Finanzmärkten infolge von COVID-19 resultierte, sowie die realisierten und unrealisierten Bewertungseffekte der Zinsswaps in Höhe von –15,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –6,8 Mio. EUR) wirkten sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

### Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Mio. EUR auf 35,4 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg der Aufwendungen ist im Wesentlichen auf die Abwertung der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorräte und Wechselkurseffekte zurückzuführen.

### Konzernergebnis

In den ersten 9 Monaten 2020 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 537,9 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 296,7 Mio. EUR).

### Finanzlage des Konzerns

#### Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	720,1	652,1	1.927,0	1.536,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-128,9	-99,9	-267,1	-217,2
<b>Free Cashflow</b>	<b>591,1</b>	<b>552,2</b>	<b>1.659,9</b>	<b>1.319,7</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.265,2	-446,7	-1.314,2	-1.424,0
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-674,1</b>	<b>105,5</b>	<b>345,6</b>	<b>-104,3</b>

#### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.927,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.536,9 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr sowie durch eine im Vorjahresvergleich positive Entwicklung des Working Capital.

#### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 auf insgesamt 267,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 217,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 320,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 278,6 Mio. EUR) insbesondere für Containerneubauten sowie Schiffsausrüstungen, die im Zusammenhang mit der Einhaltung der neuen IMO 2020 Regularien stehen. Obgleich im Investitionsbetrag Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container in Höhe von 49,6 Mio. EUR enthalten sind, sind die Auszahlungen für neue Container in den ersten 9 Monaten um 8,9 Mio. EUR auf 207,7 Mio. EUR leicht zurückgegangen. Demgegenüber standen Mittelzuflüsse in Höhe von 26,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 31,5 Mio. EUR), die im Wesentlichen aus dem Verkauf von Containern resultieren.

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.314,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.424,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten für Schiffsfinanzierungen in Höhe von 1.003,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 523,9 Mio. EUR). Zusätzlich entstanden Mittelabflüsse aus Zinszahlungen in Höhe von 193,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 258,3 Mio. EUR) sowie Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 443,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 393,3 Mio. EUR). Die Ausschüttung der Dividende an Gesellschafter für das Geschäftsjahr 2019 führte zu einem zusätzlichen Mittelabfluss in Höhe von 193,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26,4 Mio. EUR). Die zur Sicherung des Liquiditätsrahmens im Rahmen des PSP-Programms im ersten Halbjahr 2020 aufgenommenen Mittel aus revolvingierenden Kreditlinien in Höhe von 355,8 Mio. EUR wurden im dritten Quartal wieder vollständig zurückgeführt. Zusätzlich ergaben sich aus der Rückführung des ABS-Programms in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres Nettoabflüsse in Höhe von 112,8 Mio. EUR.

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse zur Sicherung des Liquiditätsrahmens im Rahmen des PSP-Programms gegenüber. Aus der Finanzierung von Schiffen und Containern mittels Sale-and-Leaseback-Transaktionen flossen Mittel in Höhe von 709,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 275,7 Mio. EUR) zu.

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	9M 2020	9M 2019
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>511,6</b>	<b>657,1</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-36,7	28,6
Zahlungswirksame Veränderungen	345,6	-104,3
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>820,5</b>	<b>581,4</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 ein Zahlungsmittelzufluss von 345,6 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -36,7 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2020 ein Finanzmittelbestand von 820,5 Mio. EUR (30. September 2019: 581,4 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 499,4 Mio. EUR (30. September 2019: 517,3 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 1.319,9 Mio. EUR ergab (30. September 2019: 1.098,7 Mio. EUR).

**Finanzielle Solidität**

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.959,3	6.397,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	820,5	511,6
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>5.138,8</b>	<b>5.885,6</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)<sup>1</sup></b>	<b>77,3</b>	<b>88,9</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>499,4</b>	<b>521,3</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>42,0</b>	<b>40,9</b>

<sup>1</sup> Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 30. September 2020 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 5.138,8 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2019 von 5.885,6 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 746,8 Mio. EUR (- 12,7 %) zurückgegangen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow sowie der gleichzeitigen Tilgung von Finanzverbindlichkeiten für Schiffsfinanzierungen.

Die Eigenkapitalquote ist mit 42,0% im Vergleich zum 31. Dezember 2019 mit 40,9% um 1,1%-Punkte gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Finanzverbindlichkeiten für Schiffsfinanzierungen zurückzuführen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 24,5 Mio. EUR und beträgt zum 30. September 2020 6.645,1 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält der Konzernzwischenabschluss.

**Vermögenslage des Konzerns****Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	13.247,6	13.811,8
davon Anlagevermögen	13.181,4	13.716,1
Kurzfristige Vermögenswerte	2.584,6	2.388,6
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	820,5	511,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>15.832,2</b>	<b>16.200,4</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	6.645,1	6.620,6
Fremdkapital	9.187,0	9.579,8
davon langfristige Schulden	5.247,6	5.586,2
davon kurzfristige Schulden	3.939,4	3.993,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.959,3	6.397,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.770,7	5.156,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.188,6	1.241,2
<b>Bilanzsumme</b>	<b>15.832,2</b>	<b>16.200,4</b>
Nettoverschuldung	5.138,8	5.885,6
Eigenkapitalquote (%)	42,0	40,9

Zum 30. September 2020 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 15.832,2 Mio. EUR und lag um 368,2 Mio. EUR unter dem Wert vom Jahresende 2019. Die Veränderung ergab sich unter anderem aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des schwächeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR – Kurs notierte zum 30. September 2020 bei 1,17 (31. Dezember 2019: 1,12).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 534,6 Mio. EUR auf 13.181,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.716,1 Mio. EUR). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen in Höhe von 959,4 Mio. EUR. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 389,6 Mio. EUR enthalten. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von –558,2 Mio. EUR führten ebenfalls zu einem Rückgang des Anlagevermögens. Gegenläufig wirkten sich erhöhend die neu eingegangenen Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte auf das Anlagevermögen in Höhe von 701,0 Mio. EUR aus, insbesondere für im Rahmen des PSP-Programms verlängerte Charterverträge für Schiffe.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg um 308,9 Mio. EUR auf 820,5 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2019 (511,6 Mio. EUR). Wesentlicher Grund hierfür waren neben dem positiven operativen Cashflow die Einzahlungsüberschüsse aus Sale-and-Leaseback-Transaktionen in Höhe von 498,5 Mio. EUR zur Sicherung der Liquidität im Rahmen des PSP-Programms.

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 24,5 Mio. EUR auf 6.645,1 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Konzernergebnis in Höhe von 537,9 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich die Ausschüttungen an Gesellschafter aus den Gewinnrücklagen in Höhe von 193,3 Mio. EUR sowie die negative Veränderung der Währungsrücklage in Höhe von 284,8 Mio. EUR aufgrund des schwächeren US-Dollars im Vergleich zum Euro aus. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September des laufenden Jahres 42,0% (31. Dezember 2019: 40,9%).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2019 um 392,7 Mio. EUR auf 9.187,0 Mio. EUR gesunken, was im Wesentlichen auf Tilgungsleistungen für Finanzschulden für Schiffe in Höhe von insgesamt 1.003,1 Mio. EUR zurückzuführen ist. Demgegenüber stand eine Erhöhung der Finanzschulden im Zusammenhang mit Sale-and-Leaseback-Transaktionen in Höhe von 706,6 Mio. EUR. Zusätzlichen Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 637,9 Mio. EUR standen Tilgungen in Höhe von 390,5 Mio. EUR entgegen. Die zur Sicherung des Liquiditätsrahmens im Rahmen des PSP-Programms unterjährig aufgenommenen Mittel aus revolving Kreditlinien und aus dem ABS-Programm wurden im dritten Quartal 2020 vollständig zurückgeführt.

Zum 30. September 2020 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 5.138,8 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5.885,6 Mio. EUR).

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

**Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung**

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den ersten 9 Monaten des Jahres 2020 aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der globalen COVID-19 Pandemie und den daraus resultierenden Folgen auf den internationalen Warenverkehr insgesamt ein negatives Wachstum. Nachdem das zweite Quartal noch durch einen starken Rückgang der Weltwirtschaft und stark gesunkenen Transportmengen gekennzeichnet war, entwickelte sich die Nachfrage im dritten Quartal 2020 indes stärker als dies noch vor wenigen Monaten angenommen werden konnte. Auch für das vierte Quartal 2020 erwartet der Vorstand eine hohe Nachfrage nach Transportkapazität, was gleichzeitig die Grundlage des im folgenden Abschnitt beschriebenen Prognoseberichts darstellt. Zugleich werden die Entwicklung der Frachtraten und die Entwicklung des Bunkerpreises einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd in den letzten 3 Monaten des Geschäftsjahres 2020 haben.

Im Vorjahresvergleich wirkten sich vor allem die gesunkenen Transportmengen negativ auf das Ergebnis der ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres aus. Kompensiert wurden diese Effekte indes durch ein im Vergleich zu Jahresbeginn geringeren Bunkerpreis, leicht steigenden Frachtraten sowie einem aktiven Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms. Insgesamt konnte das Ergebnis in den ersten 9 Monaten im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

Durch die anhaltend hohen Fallzahlen bzw. dem erneuten Anstieg der Fallzahlen in weiten Teilen der Welt ist der restliche Verlauf des Jahres 2020 aber weiterhin mit Unsicherheiten und einer stets gegebenen Möglichkeit weiterer regionaler und lokaler Lockdowns mit spürbaren Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Betriebsablauf von Hapag-Lloyd verbunden. Auf bestehende Risiken wird im Risiko- und Chancenbericht hingewiesen.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

### Prognosebericht

#### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen haben sich nach einem deutlichen Wirtschaftseinbruch im zweiten Quartal 2020 zuletzt wieder etwas aufgehellt. Auf Jahressicht erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seiner im Oktober aktualisierten Prognose für 2020 einen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung um rd. 4,4%, nachdem im Juni 2020 noch ein Rückgang von 4,9% prognostiziert wurde. Gleichzeitig soll das globale Handelsvolumen um etwa 10,4% fallen (Juni 2020: 11,9%). Die leicht verbesserten Erwartungen sind vor allem auf eine schnellere Erholung in den Industrieländern zurückzuführen. Für China erwartet der IWF sogar ein leichtes Wirtschaftswachstum auf Jahressicht, während die Erwartungen für die anderen Entwicklungsländer weiter reduziert wurden.

#### Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2021e	2020e	2019	2018	2017
Wachstum Weltwirtschaft	5,2	-4,4	2,8	3,5	3,9
Industrienationen	3,9	-5,8	1,7	2,2	2,5
Entwicklungs- und Schwellenländer	6,0	-3,3	3,7	4,5	4,8
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	8,3	-10,4	1,0	3,9	5,7

Quelle: IWF Oktober 2020

Angesicht der zuletzt wieder steigenden Nachfrageentwicklung haben zahlreiche Branchendienste ihre Prognosen der weltweiten Containertransportmenge für das Gesamtjahr 2020 ebenfalls nach oben korrigiert. Der Branchendienst Clarksons geht beispielsweise für 2020 von einem Rückgang des globalen Containertransportvolumens von rd. 3,0% aus (Clarksons, Oktober 2020), nachdem zwischenzeitlich auch zweistellige Rückgänge prognostiziert worden waren. Für 2021 erwartet Clarksons derzeit eine Erholung von rd. 5,5%.

#### Entwicklung der Containertransportmenge

	2021e	2020e	2019	2018	2017
Wachstumsrate in %	5,5	-3,0	1,7	4,1	4,7

Quellen: Seabury (September 2020) für die Ist-Daten 2017–2019, Clarksons (Oktober 2020) für 2020 und 2021

Die Erholung der Containertransportmenge ist insbesondere auf steigende Exporte aus Asien und hier vor allem China zurückzuführen. Infolgedessen gibt es aktuell einen Engpass von verfügbaren Containern in Asien, die einen limitierenden Faktor für das Transportmengenwachstum darstellen.

Die global verfügbare Transportkapazität auf Basis der derzeit in Auftrag gegebenen Containerschiffe und den erwarteten Auslieferungen 2020 dürfte um rd. 0,7 Mio. TEU und 2021 um rd. 0,5 Mio. TEU zunehmen (Drewry Container Forecaster Q3 2020). Bezogen auf die Gesamtkapazität der Welthandelsflotte entspricht dies einem Anstieg von 3,1% im laufenden Jahr und 2,3% in 2021. Allerdings haben alle 3 Allianzen, die für rd. 80 % des weltweiten Seecontainerverkehrs verantwortlich sind, im Laufe des Jahres Kapazitätsanpassungen vorgenommen, um auf den deutlichen Nachfragerückgang zu reagieren. Das vorübergehende Auflegen von Schiffen sowie verlängerte Wertzeiten aufgrund des Einbaus von Abgaswäschern („Scrubber“) im Zusammenhang mit IMO 2020 haben zwischenzeitlich zu einer Reduzierung der tatsächlich verfügbaren Kapazität beigetragen, die im Einklang mit der dynamischen Nachfrageentwicklung gestanden hat.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe von ca. 1,9 Mio. TEU (MDS Transmodal, Oktober 2020) liegt mit rd. 8,0 % der derzeitigen Weltcontainerflottenkapazität (rd. 23,6 Mio. TEU per September 2020) auf einem historischen Tief und somit auch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten bisherigen Höchststand von rd. 61 % sowie dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 16 %). Dieser niedrige Auftragsbestand dürfte sich nach Ansicht des Branchendienstes Drewry in einem niedrigen Nettokapazitätszuwachs in den Folgejahren niederschlagen.

#### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2021e	2020e	2019	2018	2017
Kapazität Jahresanfang	23,7	23,0	22,1	20,9	20,1
Geplante Auslieferungen	1,2	1,1	1,1	1,5	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,5	0,2	0,2	0,1	0,4
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,3	0,2	0,1	0,2	0,4
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>0,8</b>

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 2020, September 2020. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

**Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd**

Aufgrund der insgesamt positiven Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten, der stabilen Frachtratenentwicklung bei gleichzeitig anhaltend niedrigen Bunkerkosten, der im Zusammenhang mit den PSP-Maßnahmen stehenden Kostenreduktion sowie der erwarteten höheren Nachfrage nach Transportkapazitäten im vierten Quartal, hat der Vorstand am 15. Oktober 2020 entschieden, seine im März 2020 veröffentlichte Ergebnisprognose anzuheben. Für das Geschäftsjahr 2020 erwartet der Vorstand nunmehr ein EBITDA von 2,4–2,6 Mrd. EUR (zuvor: 1,7–2,2 Mrd. EUR) sowie ein EBIT von 1,1–1,3 Mrd. EUR (zuvor: 0,5–1,0 Mrd. EUR). Die Prognose basiert auf der Annahme eines leichten Rückgangs des Transportvolumens sowie eines moderaten Rückgangs des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises gegenüber dem Vorjahr. Der durchschnittliche USD/EUR Wechselkurs wird für das Geschäftsjahr 2020 mit 1,14 angenommen. Vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden Risiken im Hinblick auf den Verlauf der COVID-19 Pandemie und den damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen, ist die Prognose nach wie vor mit Unsicherheiten behaftet.

	<b>Aktualisierte Prognose</b>	<b>Prognose gemäß Geschäftsbericht 2019</b>
Wachstum Weltwirtschaft (IWF)	-4,4 %	3,3 %
Welthandelsvolumen (IWF)	-10,4 %	2,9 %
Globales Containertransportvolumen (Clarksons/Seabury)	-3,0 %	3,1 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	Leicht fallend	Leicht steigend
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	Moderat fallend	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	Leicht steigend	Leicht steigend
Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), Hapag-Lloyd	2,4–2,6 Mrd. EUR	1,7–2,2 Mrd. EUR
Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT), Hapag-Lloyd	1,1–1,3 Mrd. EUR	0,5–1,0 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. Die generellen Risiken sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 (Seite 100 ff.) dargestellt. Die Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten, sind ebenfalls ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts dargestellt. Abweichungen und insbesondere Ergänzungen zu den wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung der COVID-19 Pandemie sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht dieses Finanzberichts dargestellt. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ergeben können.

**Risiko- und Chancenbericht**

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

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

Nach positiven Signalen wirtschaftlicher Erholung seit Juni 2020, erhöht der Anstieg des Infektionsgeschehens zum Ende des dritten Quartals 2020 die mit der COVID-19 Pandemie verbundene Unsicherheit. Daraus resultierende, mögliche negative Folgewirkungen für das globale Wirtschaftswachstum und den Welthandel könnten sich auch mittelbar auf Hapag-Lloyds wesentliche Risiken und Chancen in diesem Jahr auswirken. Weitere Infektionswellen bedrohen weiterhin die Reaktionsfähigkeit des öffentlichen Gesundheitswesens und die Aufrechterhaltung des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens. Eine fortdauernde konjunkturelle Eintrübung verbunden mit einem stärker als derzeit prognostizierten Rückgang der Wirtschaftsleistung könnte sich negativ auf die Ertragslage von Hapag-Lloyd auswirken.

Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit hat Hapag-Lloyd verschiedene Maßnahmen ergriffen, die im Performance Safeguarding Program (PSP) gebündelt sind. Sollte sich ein Teil dieser Maßnahmen nicht in vollem Umfang bis zum Jahresende durchsetzen lassen, könnte sich dies negativ auf die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd auswirken. Aufgrund des im Verlauf der ersten 9 Monate des Jahres 2020 bereits erzielten Effizienzbeitrages wird die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als gering eingestuft.

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

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

Unter dem Eindruck von Anzahl und Umfang der Cyberattacken allgemein und speziell in der Schifffahrtsindustrie im bisherigen Jahresverlauf sowie aufgrund der weiterhin erhöhten Risikoexposition durch verstärkte Nutzung mobilen Arbeitens werden die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der negative Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage für das Risiko hinsichtlich der Verfügbarkeit von Informations- und Kommunikationstechnologien als mittel eingestuft.

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

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

<sup>1</sup> Die Einschätzung bezieht sich auf die Auswirkung auf die einzuhaltenden Covenants und den Liquiditätsstand.

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

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten 9 Monate des Jahres 2020 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden. Die Wahrscheinlichkeit, dass EBIT und EBITDA unterhalb der im Prognosebericht angegebenen Bandbreite liegen, wird als sehr gering eingestuft.

## HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

## KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Umsatzerlöse	3.001,6	3.244,0	9.361,9	9.482,1
Transportaufwendungen	2.115,5	2.461,4	6.845,7	7.286,7
Personalaufwendungen	172,0	172,5	512,3	504,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	302,1	300,9	959,4	867,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-74,2	-67,0	-210,7	-209,6
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>337,8</b>	<b>242,2</b>	<b>833,7</b>	<b>613,8</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,1	10,2	24,8	27,7
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,1	1,1	-0,2	1,3
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>347,0</b>	<b>253,4</b>	<b>858,3</b>	<b>642,8</b>
Zinserträge und ähnliche Erträge	2,3	2,6	5,3	10,1
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	81,6	95,6	288,6	328,0
Übrige Finanzposten	-4,3	3,0	-1,6	2,1
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>263,3</b>	<b>163,4</b>	<b>573,4</b>	<b>327,0</b>
Ertragsteuern	10,9	13,0	35,4	30,3
<b>Konzernergebnis</b>	<b>252,5</b>	<b>150,4</b>	<b>537,9</b>	<b>296,7</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	250,9	148,9	529,6	286,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	1,5	1,5	8,3	9,9
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>1,43</b>	<b>0,85</b>	<b>3,01</b>	<b>1,63</b>

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

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

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
<b>Konzernergebnis</b>	<b>252,5</b>	<b>150,4</b>	<b>537,9</b>	<b>296,7</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:</b>				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-17,6	-25,8	-15,3	-70,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-17,4	-25,9	-14,7	-71,0
Steuereffekt	-0,2	0,1	-0,5	0,2
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-1,3	-	3,1	-
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-1,3	-	3,3	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,1	-	-0,1	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-5,4	-4,4	-28,9	-8,4
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-5,8	-4,1	-29,4	-8,1
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,4	-0,3	0,5	-0,4
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-287,7	263,4	-285,3	298,2
<b>Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:</b>				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	4,0	-2,6	-12,4	-17,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	30,7	-31,5	8,2	-54,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-27,5	29,5	-21,8	37,5
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,9	-0,6	1,1	-0,5
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	0,6	-0,8	1,4	-1,1
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-1,2	-6,3	-9,3	-21,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,8	5,5	10,8	20,8
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-307,4</b>	<b>229,8</b>	<b>-337,4</b>	<b>200,4</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-54,9</b>	<b>380,2</b>	<b>200,5</b>	<b>497,0</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-55,9	378,2	192,8	486,5
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	1,0	2,0	7,7	10,5

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

Mio. EUR	<b>30.9.2020</b>	31.12.2019
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.537,1	1.600,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.571,0	1.716,9
Sachanlagen	9.750,5	10.064,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	322,9	333,6
Sonstige Forderungen	20,0	23,7
Derivative Finanzinstrumente	13,7	27,6
Ertragsteuerforderungen	4,6	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	27,8	39,7
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>13.247,6</b>	<b>13.811,8</b>
Vorräte	173,3	248,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.275,0	1.239,8
Sonstige Forderungen	276,4	346,9
Derivative Finanzinstrumente	6,7	14,5
Ertragsteuerforderungen	32,8	27,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	820,5	511,6
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>2.584,6</b>	<b>2.388,6</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>15.832,2</b>	<b>16.200,4</b>

**Passiva**

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.764,1	3.430,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	52,1	362,6
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>6.629,4</b>	<b>6.606,6</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	15,8	14,0
<b>Eigenkapital</b>	<b>6.645,1</b>	<b>6.620,6</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	351,8	327,6
Sonstige Rückstellungen	67,6	65,7
Finanzschulden	3.844,6	4.445,1
Leasingverbindlichkeiten	926,0	710,9
Sonstige Verbindlichkeiten	6,1	5,3
Derivative Finanzinstrumente	41,9	22,8
Passive latente Ertragsteuern	9,6	8,7
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.247,6</b>	<b>5.586,2</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,5	12,6
Sonstige Rückstellungen	352,9	399,3
Ertragsteuerschulden	37,3	50,0
Finanzschulden	735,7	758,7
Leasingverbindlichkeiten	452,9	482,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.773,1	1.779,4
Vertragsverbindlichkeiten	448,5	372,9
Sonstige Verbindlichkeiten	125,0	126,6
Derivative Finanzinstrumente	4,4	11,6
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>3.939,4</b>	<b>3.993,6</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>15.832,2</b>	<b>16.200,4</b>

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

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Konzernergebnis	252,5	150,4	537,9	296,7
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	10,9	13,0	35,4	30,3
Übrige Finanzposten	4,3	-3,0	1,6	-2,1
Zinsergebnis	79,4	93,0	283,4	317,9
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	302,1	300,9	959,4	867,7
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-	-	0,1	-
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-3,7	-6,2	-11,1	-15,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-9,2	-10,4	-24,9	-28,0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	12,7	-4,1	25,9	-1,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-4,8	44,5	67,6	33,4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-132,1	36,5	-49,6	-59,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	47,8	25,6	-32,2	29,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	164,7	7,9	142,2	76,7
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-6,1	2,4	-12,1	-14,1
Zinseinzahlungen	1,6	1,6	3,3	4,6
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>720,1</b>	<b>652,1</b>	<b>1.927,0</b>	<b>1.536,9</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	7,7	11,9	26,0	31,5
Einzahlungen aus Dividenden	35,2	1,0	35,4	29,9
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-172,0	-112,9	-320,8	-278,6
Auszahlungen für gewährte Darlehen	0,2	-	-7,7	-
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-128,9</b>	<b>-99,9</b>	<b>-267,1</b>	<b>-217,2</b>

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Auszahlungen für Dividenden	-2,9	-2,6	-202,4	-34,6
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	147,4	182,1	1.294,1	825,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-1.203,8	-353,5	-1.745,8	-1.467,9
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-130,1	-128,6	-390,5	-338,8
Auszahlungen für Mietereinbauten	-1,8	-	-25,9	-
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-82,7	-95,2	-245,9	-312,7
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	8,7	-48,9	2,2	-101,6
Veränderung beschränkt verfügbarer Finanzmittel	-	-	-	6,6
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-1.265,2</b>	<b>-446,7</b>	<b>-1.314,2</b>	<b>-1.424,0</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-674,1</b>	<b>105,5</b>	<b>345,6</b>	<b>-104,3</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>1.509,2</b>	<b>452,7</b>	<b>511,6</b>	<b>657,1</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-14,7	23,1	-36,7	28,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-674,1	105,5	345,6	-104,3
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>820,5</b>	<b>581,4</b>	<b>820,5</b>	<b>581,4</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen
<b>Stand 1.1.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.117,4</b>	<b>-112,6</b>
Effekt aus der Erstanwendung von IFRS 16	-	-	-17,4	-
<b>Angepasster Stand 1.1.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.100,0</b>	<b>-112,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>286,8</b>	<b>-70,8</b>
davon				
Konzernergebnis	-	-	286,8	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-70,8
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-29,9</b>	<b>-</b>
davon				
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-26,4	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-3,6	-
<b>Stand 30.9.2019</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.356,8</b>	<b>-183,4</b>
<b>Stand 1.1.2020</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.430,8</b>	<b>-173,3</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>529,6</b>	<b>-15,3</b>
davon				
Konzernergebnis	-	-	529,6	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-15,3
<b>Absicherungsgewinne und -verluste, die in die Kosten der Vorräte umgliedert werden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-196,4</b>	<b>-</b>
davon				
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-193,3	-
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-3,0	-
<b>Stand 30.9.2020</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.764,1</b>	<b>-188,6</b>

## der Hapag-Lloyd AG

Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungs- rücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherr- schende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	<b>Summe</b>	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	<b>Summe Eigenkapital</b>
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.248,7	10,6	6.259,3
-	-	-	-	-	-17,4	-	-17,4
-0,8	-7,7	439,7	-0,5	318,1	6.231,3	10,6	6.241,9
-17,5	-9,5	297,5	-	199,7	486,5	10,5	497,0
-	-	-	-	-	286,8	9,9	296,7
-17,5	-9,5	297,5	-	199,7	199,7	0,6	200,4
-	9,0	-	-	9,0	9,0	-	9,0
-	-	-	-	-	-29,9	-4,7	-34,6
-	-	-	-	-	-26,4	-	-26,4
-	-	-	-	-	-3,6	-4,7	-8,3
-18,2	-8,3	737,2	-0,5	526,8	6.696,8	16,4	6.713,2
-14,0	-10,2	560,5	-0,5	362,6	6.606,6	14,0	6.620,6
-9,3	-27,5	-284,8	-	-336,9	192,8	7,7	200,5
-	-	-	-	-	529,6	8,3	537,9
-9,3	-27,5	-284,8	-	-336,9	-336,9	-0,6	-337,4
-	26,4	-	-	26,4	26,4	-	26,4
-	-	-	-	-	-196,4	-6,0	-202,4
-	-	-	-	-	-193,3	-	-193,3
-	-	-	-	-	-3,0	-6,0	-9,0
<b>-23,3</b>	<b>-11,3</b>	<b>275,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>52,1</b>	<b>6.629,4</b>	<b>15,8</b>	<b>6.645,1</b>

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

### Allgemeine Informationen

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

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

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2020 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 9. November 2020 zur Veröffentlichung freigegeben.

### Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie

Die Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten 2020 war wesentlich geprägt vom weltweiten Ausbruch der COVID-19 Pandemie. Zur Sicherung der Profitabilität und Liquidität wurde im Geschäftsjahr 2020 ein umfangreiches Maßnahmenpaket unter dem Projektnamen Performance Safeguarding Program (PSP) erarbeitet. Dieses beinhaltet unter anderem Maßnahmen für Kosteneinsparungen und Maßnahmen zur Erhöhung des Liquiditätsrahmens.

Detaillierte Erläuterungen zur Umsetzung der PSP-Maßnahmen sowie zu den aktuellen Auswirkungen der COVID-19 Pandemie auf die Geschäftstätigkeit sind im Konzernzwischenlagebericht dargestellt.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2020 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2020 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2019. Die möglichen Auswirkungen von in den ersten 9 Monaten 2020 verabschiedeten, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen werden derzeit geprüft. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2020 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zu lesen. Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 zugrunde lagen. Soweit nichts anderes im Kapitel Wesentliche Annahmen und Schätzungen angegeben ist, werden Schätzungen und Ermessensentscheidungen grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

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

Zum 30. September 2020 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1.17135 USD/EUR (31. Dezember 2019: 1,12230 USD/EUR). Für die ersten 9 Monaten 2020 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1.12420 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,12360 USD/EUR).

### Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

**Wesentliche Annahmen und Schätzungen**

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

Der Vorstand von Hapag-Lloyd hat seine zum 31. Dezember 2019 zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen bei der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden neu beurteilt. In diesem Zusammenhang wurden auch erwartete Nutzungsdauern von Vermögenswerten überprüft und im Ergebnis die erwartete Nutzungsdauer der Marke „UASC“ um 2 Jahre verkürzt. Durch diese Änderung wurde die Marke im zweiten Quartal 2020 vollständig abgeschrieben. Die Abschreibungen in den ersten 9 Monaten 2020 erhöhten sich um 14,2 Mio. EUR.

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

**Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2020 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 135 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2019: 135) sowie 5 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2019: 6). 3 neugegründete Gesellschaften und ein bisher aufgrund von Unwesentlichkeit nicht-konsolidiertes Unternehmen wurden in den ersten 9 Monaten 2020 in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Von den Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden 2 verschmolzen und eine liquidiert. Ein vollkonsolidiertes und ein nach der At-Equity-Methode konsolidiertes Unternehmen wurden aufgrund deren Unwesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns entkonsolidiert.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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

### Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Atlantik	426	489	1.349	1.472
Transpazifik	478	512	1.368	1.456
Fernost	581	593	1.644	1.771
Mittlerer Osten	382	335	1.081	1.030
Intra-Asien	216	230	639	666
Lateinamerika	689	722	2.100	2.112
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	170	163	517	505
<b>Gesamt</b>	<b>2.942</b>	<b>3.045</b>	<b>8.696</b>	<b>9.011</b>

### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Atlantik	1.374	1.411	1.395	1.374
Transpazifik	1.476	1.357	1.394	1.328
Fernost	963	912	969	922
Mittlerer Osten	823	733	820	748
Intra-Asien	533	552	568	543
Lateinamerika	1.068	1.146	1.132	1.156
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.028	1.072	1.035	1.047
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.084</b>	<b>1.084</b>	<b>1.097</b>	<b>1.075</b>

**Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet**

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Atlantik	496,8	620,4	1.673,9	1.799,8
Transpazifik	604,9	624,4	1.697,0	1.721,1
Fernost	479,3	486,1	1.416,1	1.452,4
Mittlerer Osten	269,0	221,2	787,9	685,6
Intra-Asien	97,7	114,1	323,1	321,6
Lateinamerika	623,9	744,6	2.113,4	2.173,2
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	148,9	157,4	475,5	471,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	281,1	275,9	875,0	857,4
<b>Gesamt</b>	<b>3.001,6</b>	<b>3.244,0</b>	<b>9.361,9</b>	<b>9.482,1</b>

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

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

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>649,1</b>	<b>554,4</b>	<b>1.817,8</b>	<b>1.510,5</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	302,1	300,9	959,4	867,7
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>347,0</b>	<b>253,4</b>	<b>858,3</b>	<b>642,8</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>263,3</b>	<b>163,4</b>	<b>573,4</b>	<b>327,0</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>9,1</b>	<b>10,2</b>	<b>24,8</b>	<b>27,7</b>

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

### Umsatzerlöse

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

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 120,2 Mio. EUR auf 9.361,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.482,1 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 1,3% entspricht.

Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Transportmengenrückgang um –3,5% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Der Anstieg der durchschnittlichen Frachtraten um 2,0% im Vergleich zur Vorjahresperiode milderte hingegen den Umsatzrückgang entsprechend ab.

### Transportaufwendungen

Mio. EUR	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.066,8	2.458,6	6.811,0	7.293,6
Brennstoff	263,3	411,5	1.126,2	1.233,7
Handling und Haulage	1.098,5	1.252,6	3.494,9	3.692,2
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	276,9	317,9	839,0	898,9
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	428,0	476,6	1.351,0	1.468,8
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	48,7	2,8	34,7	–6,9
<b>Gesamt</b>	<b>2.115,5</b>	<b>2.461,4</b>	<b>6.845,7</b>	<b>7.286,7</b>

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

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

Die Transportaufwendungen sind in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 um 441,0 Mio. EUR auf 6.845,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.286,7 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 6,1%. Dieser Rückgang ist vor allem auf den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren durchschnittlichen Bunkerpreis, den volumenbedingten Rückgang der Aufwendungen sowie das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Brennstoffe in Höhe von 107,6 Mio. EUR resultiert aus den um 3,5% gesunkenen Transportmengen sowie aus dem im Vergleich zur Vorjahresperiode gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis. Der Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 mit 402 USD je Tonne um 23 USD je Tonne (-5,4%) unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 425 USD je Tonne. Während die Preise für den Bunkertreibstoff mit niedrigerem Schwefelgehalt zu Beginn des Berichtszeitraums noch auf einem sehr hohen Niveau lagen (MFO 0,5%, FOB Rotterdam, rd. 560 USD/t), sanken sie im Verlauf des ersten Halbjahres 2020 aufgrund eines weltweiten Nachfragerückgangs und einem gleichzeitig stattfindenden Fördermengenstreit zwischen wichtigen Ölstaaten hingegen deutlich und notierten Ende April kurzzeitig bei rd. 135 USD/t (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Anschließend stiegen die Bunkerpreise jedoch wieder an, sodass sie Ende September 2020 bei rd. 298 USD/t lagen (MFO 0,5%, FOB Rotterdam). Der Rückgang des Bunkerverbrauchspreises wurde gemindert durch die mit der Umsetzung von IMO 2020 erforderliche Nutzung des teureren schwefelarmen Treibstoffs seit dem 1. Januar 2020.

Der Rückgang der Aufwendungen für das Handling von Containern in Höhe von 197,3 Mio. EUR auf 3.494,9 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang, ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms sowie auf geringere Inlandtransportaufwendungen zurückzuführen.

Der Rückgang für Container und Repositionierungsaufwendungen in Höhe von 59,9 Mio. EUR auf 839,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf einen mengenbedingten Rückgang, ein aktives Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms und daraus resultierende geringere Aufwendungen für das Laden und Löschen von Leercontainern an den Terminals zurückzuführen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 117,8 Mio. EUR auf 1.351,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf das aktive Kostenmanagement im Rahmen des PSP-Programms zurückzuführen. Ausgesetzte Dienste, eine reduzierte Anzahl an Reisen, Netzwerkoptimierungen sowie ein höherer Anteil an mittelfristig eingearterten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum führten im Wesentlichen zum Rückgang der Aufwendungen.

### **Abschreibungen**

Die Abschreibungen in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 betragen 959,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 867,7 Mio. EUR). Der Anstieg der Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen der im Zusammenhang mit IMO 2020 stehenden Aktivierungen von Schiffsumrüstungen sowie einem insbesondere durch Maßnahmen im Rahmen des PSP-Programms gestiegenen Anteil an mittelfristig eingearterten Schiffen und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 389,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 319,1 Mio. EUR).

### Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –210,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –209,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 auf insgesamt 251,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 246,5 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (127,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 111,7 Mio. EUR), Verwaltungskosten (26,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 30,9 Mio. EUR) und Beratungskosten (22,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 24,1 Mio. EUR). Die enthaltenen sonstigen betrieblichen Erträge resultierten im Wesentlichen aus dem Abgang von Vermögenswerten (11,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 16,1 Mio. EUR) und der Auflösung von Rückstellungen (7,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 1,9 Mio. EUR).

### Zinsergebnis

Für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 belief sich das Zinsergebnis auf –283,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –317,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zu den ersten 9 Monaten in 2019 resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen für die im Februar und Juni 2019 vorzeitig zurückgeführte Anleihe in Höhe von 25,6 Mio. EUR. Außerdem ergaben sich weitere verringerte Zinsaufwendungen bei den Bankfinanzierungen in Höhe von 37,0 Mio. EUR, die insbesondere auf die vergangenen Schuldentilgungen zurückzuführen sind und zu einer entsprechenden Verbesserung des Zinsergebnisses beitrugen. Der Ergebniseffekt des eingebetteten Derivats in Höhe von –13,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +8,8 Mio. EUR), der im Wesentlichen aus den Unsicherheiten an den Finanzmärkten infolge von COVID-19 resultierte, sowie die realisierten und unrealisierten Bewertungseffekte der Zinsswaps in Höhe von –15,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –6,8 Mio. EUR) wirkten sich hingegen belastend auf das Zinsergebnis aus.

### Ertragssteuern

Der Ertragsteueraufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Mio. EUR auf 35,4 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg der Aufwendungen ist im Wesentlichen auf die Abwertung der aktiven latenten Steuern auf Verlustvträge und Wechselkurseffekte zurückzuführen.

### Ergebnis je Aktie

	Q3 2020	Q3 2019	9M 2020	9M 2019
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	250,9	148,9	529,6	286,8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>1,43</b>	<b>0,85</b>	<b>3,01</b>	<b>1,63</b>

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

In den ersten 9 Monaten 2020 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte verminderten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 im Wesentlichen durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 135,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: +159,8 Mio. EUR) sowie durch planmäßige Abschreibungen in Höhe von 86,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 74,5 Mio. EUR) auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte. Davon entfallen 14,2 Mio. EUR auf die vollständige Abschreibung der Marke „UASC“, aufgrund der um 2 Jahre verkürzten Nutzungsdauer.

### Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
Schiffe	7.179,2	7.484,9
Container	2.297,7	2.291,7
Übrige Anlagen	218,9	223,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	54,7	65,0
<b>Gesamt</b>	<b>9.750,5</b>	<b>10.064,9</b>

Innerhalb der ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2020 wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 872,6 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte in Höhe von 422,2 Mio. EUR mindernd auf die Buchwerte des Sachanlagevermögens aus. Gegenläufig führten Investitionen in Schiffsausrüstungen und Container, die Verlängerung und Anpassung von Konditionen von Charterverträgen im Rahmen des PSP-Programms und der sich daraus ergebenden Erhöhung der Nutzungsrechte für Seeschiffe sowie neue Nutzungsrechte für langfristige Containerverträge in Höhe von insgesamt 965,7 Mio. EUR zu einem Anstieg des Sachanlagevermögens.

### Vorräte

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 402 USD je Tonne um 23 USD je Tonne (5,4%) unter dem Wert der entsprechenden Vorjahresperiode von 425 USD je Tonne. Zum 30. September 2020 erfolgte eine Wertminderung für Brennstoffbestände in Höhe von 3,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 2,1 Mio. EUR). Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
Guthaben bei Kreditinstituten	809,5	490,6
Kassenbestand und Schecks	11,0	21,0
<b>Gesamt</b>	<b>820,5</b>	<b>511,6</b>

Zum 30. September 2020 war ein Betrag in Höhe von 8,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 10,0 Mio. EUR) mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten auf verpfändeten Konten hinterlegt und unterlag daher einer Verfügungsbeschränkung.

Der Hapag-Lloyd Konzern kann über Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente einzelner Tochtergesellschaften in Höhe von 5,1 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 2,3 Mio. EUR) aufgrund lokaler Restriktionen nur eingeschränkt verfügen.

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

### **Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Währungsrücklage sowie die Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2020: –188,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2019: –173,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten 9 Monaten 2020 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens erhöhte die negative Rücklage um –15,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 70,8 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des inneren Werts von Commodityoptionen, der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zins- und Commodityswaps und beträgt –23,3 Mio. EUR zum 30. September 2020 (31. Dezember 2019: –14,0 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 11,5 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –54,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von –21,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 37,5 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen des Zeitwerts von Commodityoptionen und der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt –11,3 Mio. EUR zum 30. September 2020 (31. Dezember 2019: –10,2 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2020 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –38,7 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –29,9 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 10,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 20,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 275,7 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 560,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten 9 Monaten 2020 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –285,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 298,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

## Rückstellungen

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

## Finanzinstrumente

### Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

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

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

<sup>2</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

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

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanzinstrumente	Finanzinstrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.275,0	1.275,0	1.275,0
Sonstige Forderungen	296,4	211,2	211,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	13,7	13,7	13,7
Eingebettete Derivate	13,7	13,7	13,7
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	6,7	6,7	6,7
Devisentermingeschäfte	2,8	2,8	2,8
Commodityoptionen und -swaps	4,0	4,0	4,0
Finanzmittel	820,5	820,5	820,5
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	4.580,3	4.580,3	4.697,6
Leasingverbindlichkeiten	1.379,0	1.379,0	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.773,1	1.773,1	1.773,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	14,5	14,5	14,5
Zinsswaps	14,5	14,5	14,5
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	31,9	31,9	31,9
Devisentermingeschäfte	4,4	4,4	4,4
Zinsswaps	27,4	27,4	27,4
Sonstige Verbindlichkeiten	128,9	100,5	100,5
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	2,1	2,1	2,5
Vertragsverbindlichkeiten	448,5	–	–

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

<sup>2</sup> Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

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

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt ebenfalls der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 460,2 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 472,8 Mio. EUR) auf.

Die Finanzschulden beinhalten außerdem eine Verbindlichkeit zur Leistung einer bedingten Gegenleistung für einen Unternehmenserwerb, für die ein beizulegender Zeitwert der Stufe 3 in Höhe von 1,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 0,6 Mio. EUR) ermittelt wurde.

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

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

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

In den ersten 9 Monaten 2020 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

### **IBOR-Reform**

Im Rahmen der IBOR-Reform sollen die bestehenden Referenzzinssätze (Interbank Offered Rates – IBOR) bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd ab dem 1. Januar 2020 die sich hierdurch ergebenden Änderungen in IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 an. Im Hapag-Lloyd Konzern sind nur die Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zinsrisiken direkt von diesen Änderungen betroffen. Der den abgesicherten variablen Cashflows zugrunde liegende Referenzzinssatz ist der USD LIBOR. Zum 30. September 2020 betrug das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken 1.046,9 Mio. USD.

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

### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

#### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
Finanzschulden	4.580,3	5.203,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	3.286,2	4.292,9
Anleihen	452,9	458,3
Sonstige Finanzschulden	841,2	452,6
Leasingverbindlichkeiten	1.379,0	1.193,4
<b>Gesamt</b>	<b>5.959,3</b>	<b>6.397,2</b>

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

#### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	30.9.2020	31.12.2019
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.159,5	5.472,9
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	660,5	736,1
Auf SAR lautend (ohne Transaktionskosten)	102,8	152,0
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	61,5	56,6
Zinsverbindlichkeiten	19,4	32,5
Transaktionskosten	-44,4	-52,9
<b>Gesamt</b>	<b>5.959,3</b>	<b>6.397,2</b>

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

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 hat Hapag-Lloyd 4 Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion zur Refinanzierung von Investitionen in neue Standard- und Reefer-Container durchgeführt (sog. Japanese Operating Leases („JOLs“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten jeweils substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Container nach 7 bzw. 8 Jahren zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 216,2 Mio. EUR.

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

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2020 hat Hapag-Lloyd darüber hinaus Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von 7 Containerschiffen im Bestand durchgeführt (sog. Chinese Leases). Die bisherige Finanzierung wurde vorzeitig zurückgeführt (ausstehender Darlehensbetrag zum Rückzahlungszeitpunkt: 208,1 Mio. EUR). Die Leasingvereinbarungen enthalten substantielle Kaufoptionen, die Hapag-Lloyd das Recht einräumen, die Schiffe zurück zu kaufen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen des IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 ebenfalls wie Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das Finanzierungsvolumen beträgt insgesamt 405,6 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten sind ebenfalls der Kategorie „sonstige Finanzschulden“ zugeordnet, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die ohne Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch eine Leasinggesellschaft aufgesetzt und finanziert sind.

Die im Rahmen des PSP-Programms zu Jahresbeginn in Anspruch genommenen Kreditlinien wurden zum Ende des dritten Quartals 2020 vollständig zurückgeführt. Zum 30. September 2020 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern somit insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 499,4 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 521,3 Mio. EUR).

Die ebenfalls im Rahmen des PSP-Programms zu Jahresbeginn durchgeführte Erhöhung des ABS-Programms wurde zurückgenommen und darüber hinaus die gesamten Finanzschulden aus dem ABS-Programm zurückgeführt (Buchwert zum 31. Dezember 2019: 108,8 Mio. EUR).

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

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

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 9,2 Mio. USD bzw. 7,9 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 10,2 Mio. USD bzw. 9,1 Mio. EUR) sowie Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken in Höhe von 42,2 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 48,5 Mio. EUR).

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 10,2 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 33,3 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 81,1 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 34,0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 10,6 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13,2 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 1,8 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 5,2 Mio. EUR),
- für Investitionen zum Einsatz von Kraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (Low Sulfur Fuel) auf Containerschiffen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 2,6 Mio. EUR),
- für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 7,9 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 3,6 Mio. EUR).

### Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

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

**WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Am 5. Oktober 2020 und am 14. Oktober 2020 erhöhten die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's ihre Bonitätseinstufung für Hapag-Lloyd von „B+“ auf „BB-“ bzw. von „B1“ auf „Ba3“ aufgrund der guten operativen Leistung und des Schuldenabbaus des Unternehmens. Dies ist die höchste Bonitätseinstufung, die Hapag-Lloyd seit der ersten Vergabe der Ratings im Jahr 2010 erhalten hat.

Hamburg, 9. November 2020

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

# VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2021

**JANUAR 2021**

Veröffentlichung der vorläufigen Finanzkennzahlen 2020

**MÄRZ 2021**

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2020

**MAI 2021**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2021

**MAI 2021**

Ordentliche Jahreshauptversammlung

**AUGUST 2021**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht H1 2021

**NOVEMBER 2021**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2021

# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

Telefon: +49 40 3001 – 2896  
E-Mail: [ir@hlag.com](mailto:ir@hlag.com)

## **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 40 3001 – 2529  
E-Mail: [presse@hlag.com](mailto:presse@hlag.com)

## **Beratung, Konzept und Layout**

Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Silvester Group, Hamburg  
[www.silvestergroup.com](http://www.silvestergroup.com)



[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

