

9M 2021

Hapag-Lloyd AG

# Quartals- finanzbericht

1. Januar bis  
30. September 2021



# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

## QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2021

		Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020	Ver- änderung absolut
<b>Operative Kennzahlen<sup>1</sup></b>						
Schiffe insgesamt		257	234	257	234	23
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.779	1.709	1.779	1.709	70
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.971	2.674	2.971	2.674	297
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	2.234	1.084	1.818	1.097	721
Transportmenge	TTEU	2.976	2.942	8.980	8.696	283
Umsatzerlöse	Mio. EUR	6.245	3.002	14.998	9.362	5.636
EBITDA	Mio. EUR	3.305	649	6.822	1.818	5.004
EBIT	Mio. EUR	2.905	347	5.799	858	4.940
Konzernergebnis	Mio. EUR	2.838	252	5.562	538	5.024
Ergebnis je Aktie	EUR	16,13	1,43	31,60	3,01	28,59
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.996	720	6.244	1.927	4.317
<b>Renditekennzahlen<sup>1</sup></b>						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	52,9	21,6	45,5	19,4	26,1 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	46,5	11,6	38,7	9,2	29,5 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>2</sup>	%	89,2	11,3	59,6	8,9	50,6 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 30. September<sup>1</sup></b>						
Bilanzsumme	Mio. EUR	22.322	15.184	22.322	15.184	7.138
Eigenkapital	Mio. EUR	12.248	6.723	12.248	6.723	5.525
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	54,9	44,3	54,9	44,3	10,6 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.074	8.462	10.074	8.462	1.613
<b>Finanzkennzahlen zum 30. September<sup>1</sup></b>						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.519	5.136	5.519	5.136	383
Liquide Mittel	Mio. EUR	4.476	681	4.476	681	3.794

<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 2020.

<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 12. November 2021 veröffentlicht.**

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2021

- Die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2021 waren geprägt von einer anhaltend hohen Transportnachfrage aus Fernost in die restliche Welt und den daraus resultierenden operativen Herausforderungen. Die stark gestiegenen Transportmengen sowie Auswirkungen der COVID-19-Schutzmaßnahmen hatten eine Überlastung der Hafен- und Hinterlandinfrastruktur in Nordamerika und zunehmend auch in Asien und Europa zur Folge.
- Hapag-Lloyd verbuchte in den ersten 9 Monaten des Jahres 2021 einen Anstieg des Transportvolumens um 3,3% auf 8.980 TTEU gegenüber der Vorjahresperiode. Die Mengenentwicklung wurde durch die anhaltende Störung der weltweiten Lieferketten negativ beeinträchtigt.
- Die durchschnittliche Frachtrate stieg angesichts der hohen Nachfrage und einer gleichzeitig knappen Transportkapazität in einem überlasteten Marktumfeld im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 65,7% auf 1.818 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.097 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse erhöhten sich in den ersten 9 Monaten 2021 um 60,2% auf 14.998,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.361,9 Mio. EUR).
- Die Transportaufwendungen sind in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für das Handling von Containern um 8,6% auf 7.434,2 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 6.845,7 Mio. EUR). Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro kompensierte diesen Anstieg teilweise. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von rd. 1,0 Mrd. EUR bzw. ca. 16% ergeben.
- Das EBITDA stieg auf 6.822,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.817,8 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 45,5% (Vorjahreszeitraum: 19,4%).
- Das EBIT für die ersten 9 Monate des Jahres 2021 lag mit 5.798,6 Mio. EUR ebenfalls sehr deutlich über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 858,3 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie sprang auf 31,60 EUR, nach 3,01 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 5.514,4 Mio. EUR deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 1.659,9 Mio. EUR).
- Aufgrund der positiven Ertragsentwicklung konnte die Nettoverschuldung gegenüber dem 31. Dezember 2020 weiter um über 3,4 Mrd. EUR reduziert werden.
- Gleichzeitig stieg die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) zum 30. September 2021 auf 5,0 Mrd. EUR (31. Dezember 2020: 1,2 Mrd. EUR).
- Im dritten Quartal 2021 hat Hapag-Lloyd die Übernahme der auf Afrikaverkehre spezialisierten Containerreederei NileDutch abgeschlossen. Zudem wurde eine Vereinbarungen über eine 30%ige Beteiligung am Container Terminal Wilhelmshaven sowie eine 50%ige Beteiligung am Rail Terminal Wilhelmshaven unterzeichnet.
- Hapag-Lloyd verzeichnete eine außerordentlich positive Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten 2021. Für das restliche Geschäftsjahr 2021 wird mit einer anhaltend starken Ertragsdynamik gerechnet. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 29. Oktober 2021 seinen Ergebnisausblick für das Geschäftsjahr 2021 angehoben. Das EBITDA wird nunmehr in einer Bandbreite von 10,1 bis 10,9 Mrd. EUR (bisher: 7,6 bis 9,3 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 8,7 bis 9,5 Mrd. EUR (bisher: 6,2 bis 7,9 Mrd. EUR) erwartet.

# INHALT

## **3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

### **3 Geschäftstätigkeit**

### **4 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**

### **6 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**

### **8 Wirtschaftsbericht**

8 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

11 Ertragslage des Konzerns

17 Finanzlage des Konzerns

19 Vermögenslage des Konzerns

21 Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung

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

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

## **26 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

### **26 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **27 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **28 Konzernbilanz**

### **30 Konzernkapitalflussrechnung**

### **32 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**

### **34 Verkürzter Konzernanhang**

50 Vorläufiger Finanzkalender 2022

51 Impressum

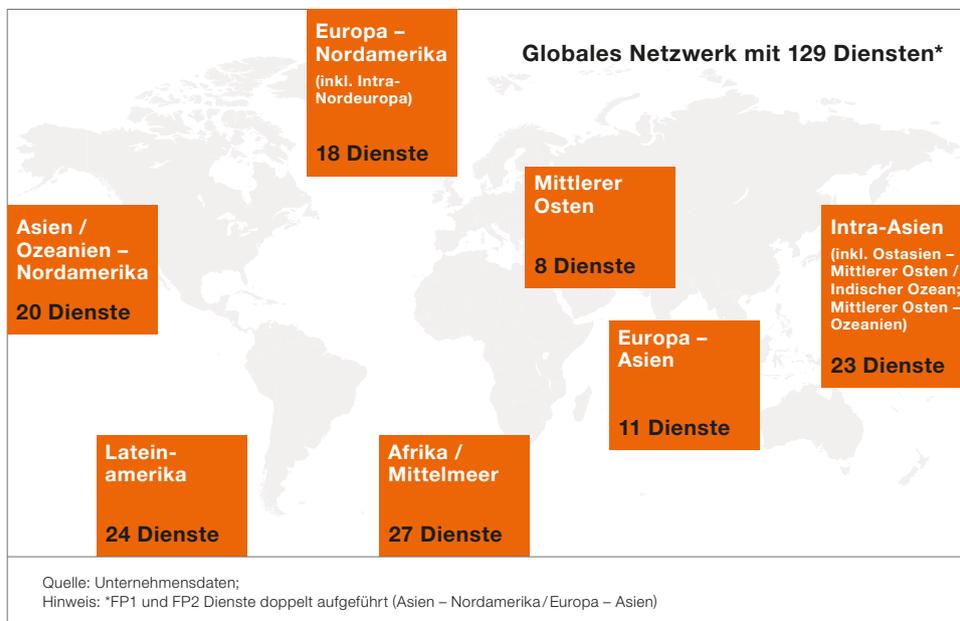
# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## 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 2021 aus 257 Containerschiffen (30. September 2020: 234). Der Konzern verfügt derzeit über 418 Vertriebsstellen in 137 Ländern (30. September 2020: 388 Vertriebsstellen in 129 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 129 Diensten (Vorjahr: 121 Dienste) weltweit. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2021 betreute Hapag-Lloyd global rd. 30.100 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 27.200).

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Am 1. April 2017 gründete Hapag-Lloyd gemeinsam mit Ocean Network Express Pte. Ltd., Singapur (ONE) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd., Taiwan (Yang Ming), die „THE Alliance“. Hyundai Merchant Marine, Korea (HMM) trat am 1. April 2020 der „THE Alliance“ bei. 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 2021 deckt die „THE Alliance“ mit 257 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2020: 274 Containerschiffe und 30 Dienste).

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

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

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

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

Zum 30. September 2021 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

in %	30.9.2021
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

#### **WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren für den Hapag-Lloyd Konzern sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das Transportvolumen und

die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 9 Monaten 2021 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns“ dargestellt.

Hapag-Lloyd strebt eine Profitabilität über den kompletten Wirtschaftszyklus an, d. h. eine Rendite auf das investierte Kapital, die zumindest den gewichteten Kapitalkosten des Unternehmens entspricht. Aus diesem Grund wird die Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) als zusätzliche strategische Messgröße verwendet. Das ROIC-Konzept vergleicht den Net Operating Profit After Tax (NOPAT), definiert als EBIT abzüglich 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 und Leasingverbindlichkeiten. Zur Vergleichbarkeit mit anderen internationalen Schifffahrtsunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung des Return on Invested Capital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

In den ersten 9 Monaten 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 59,6% (Vorjahreszeitraum: 8,9%). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 6,0%. Die Berechnung des Return on Invested Capital ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Mio. EUR		Mio. USD	
	9M 2021	9M 2020	9M 2021	9M 2020
Langfristige Vermögenswerte	14.424,8	13.247,6	16.699,1	15.517,2
Vorräte	306,4	173,3	354,7	202,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.723,2	1.275,0	3.152,5	1.493,4
Sonstige Aktiva	392,0	315,9	453,7	370,1
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>17.846,4</b>	<b>15.011,7</b>	<b>20.660,1</b>	<b>17.583,6</b>
Rückstellungen	933,3	781,8	1.080,4	915,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.130,1	1.773,1	2.465,9	2.076,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.491,9	672,9	1.727,3	787,8
<b>Summe Schulden</b>	<b>4.555,3</b>	<b>3.227,8</b>	<b>5.273,6</b>	<b>3.780,5</b>
<b>Invested Capital</b>	<b>13.291,1</b>	<b>11.783,9</b>	<b>15.386,5</b>	<b>13.803,1</b>
EBIT	5.798,6	858,3	6.937,9	964,9
Steuern	39,2	35,4	46,9	39,8
<b>Net Operating Profit after Tax (NOPAT)</b>	<b>5.759,4</b>	<b>822,9</b>	<b>6.890,9</b>	<b>925,1</b>
<b>Return on Invested Capital (ROIC, annualisiert)</b>			<b>59,6 %</b>	<b>8,9 %</b>

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

## WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Containerlinienreederei ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet. Im Rahmen der Strategy 2023 werden weitere nichtfinanzielle Grundlagen, wie insbesondere messbare Qualitätsziele, sukzessive implementiert.

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. September 2021 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 257 Containerschiffen (30. September 2020: 234 Schiffe). Durch die Übernahme von NileDutch hat sich die Flotte um 10 Containerschiffe erhöht. 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 2021 1.778,8 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. September 2020 (1.709,0 TTEU) um 4,1 % gestiegen. Durch die Übernahme von NileDutch hat sich die Stellplatzkapazität um 29,5 TTEU (+1,7 %) erhöht. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. September 2021 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 41 % (30. September 2020: rd. 40 %). Derzeit sind 2 Schiffe mit einer Kapazität von 9,3 TTEU an andere Reedereien weiterverchartert.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. September 2021 (kapazitätsgewichtet) 10,3 Jahre. Mit 6,9 TTEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 10 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 weltweit größten Containerlinienreedereien (30. September 2021: 6,3 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 57 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. September 2021: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. September 2021 über 1,79 Mio. (30. September 2020: 1,62 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.971,1 TTEU (30. September 2020: 2.674,0 TTEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 30. September 2021 rd. 43 % (30. September 2020: 45 %). Nachdem bereits Ende letzten Jahres 83,0 TTEU Container (davon 9,0 TTEU Reefer und 8,0 TTEU Spezialcontainer) bestellt wurden, um den Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken sowie um die Position im Reefermarkt gemäß der Strategy 2023 weiter zu stärken, wurden in den ersten 9 Monaten 2021 weitere Container mit einer Kapazität von 199,8 TTEU bestellt (davon 40,3 TTEU Reefer).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 30. September 2021 129 Dienste (30. September 2020: 121 Dienste). Die gestiegene Anzahl resultiert aus den zusätzlichen Diensten von NileDutch.

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2021	31.12.2020	30.9.2020
Anzahl der Schiffe	257	237	234
davon			
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	112	112	112
Gecharterte Schiffe	145	125	122
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.779	1.719	1.709
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.971	2.704	2.674
Anzahl Dienste	129	122	121

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

In den ersten 9 Monaten des Jahres 2021 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 3,15 Mio. Tonnen und lag damit rd. 3,3% über Vorjahresniveau (9M 2020: rd. 3,05 Mio. Tonnen). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch eine höhere Schiffskapazität und Transportmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum, der zusätzlichen NileDutch Flotte sowie längere Wartezeiten in und vor den Häfen. Erstmals wurde in den ersten 9 Monaten 2021 1.972 Tonnen LNG als Brennstoff verwendet.

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1% und 0,5%, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich leicht von 94% in 9M 2020 auf 92% in den ersten 9 Monaten 2021. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) erhöhte sich in 9M 2021 leicht auf 2,39 Tonnen (9M 2020: 2,34 Tonnen). Pro transportiertem TEU blieb der Bunkerverbrauch stabil bei 0,35 Tonnen pro TEU.

Um die Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel zu verbessern, hat Hapag-Lloyd Ende 2020 und im Juni 2021 2 Aufträge über den Neubau von je 6 Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.660 TEU erteilt. Die Schiffe werden von der koreanischen Werft Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering gebaut und sollen zwischen April 2023 und Dezember 2024 ausgeliefert werden. Die Investition wird sich auf rd. 2 Mrd. USD belaufen, die entsprechende Finanzierung ist vereinbart. Der Kaufpreis wird in mehreren Tranchen bis zur Auslieferung beglichen, wobei der Großteil der Zahlungen erst mit Auslieferung fällig wird. Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Hapag-Lloyd werden die Schiffe mit einem modernen und kraftstoffeffizienten Hochdruck-Dual-Fuel-Motor ausgestattet, der sowohl mit LNG als auch mit konventionellem Treibstoff betrieben werden kann. LNG bietet gegenüber herkömmlichen ölbasierten Kraftstoffen eine Reihe von Vorteilen beim Umweltschutz, insbesondere wird der Ausstoß von CO<sub>2</sub>-Emissionen um rd. 15% bis 25% verringert.

Zudem übernahm Hapag-Lloyd im Jahresverlauf 3 Neubauverträge für 13.000 TEU Schiffe, die in den Jahren 2022 und 2023 ausgeliefert werden sowie 2 Neubauverträge für Schiffe mit einer Kapazität von 13.250 TEU, die 2024 ausgeliefert werden.

Neben der Bestellung der mit LNG betriebenen Schiffe hat Hapag-Lloyd die erste Umrüstung eines Großcontainerschiffs (15.000 TEU Schiff „Brussels Express“, ehemals „Sajir“) auf dem Betrieb mit LNG abgeschlossen. Das Maschinensystem kann mit einem dualen Treibstoffsystem betrieben werden, d. h. der Betrieb ist sowohl mit LNG als auch mit schwefelarmem Treibstoff möglich. Die „Brussels Express“ ist seit dem 1. April auf dem Fahrtgebiet Europa-Fernost eingesetzt.

## Kunden

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 12 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50% des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 30.100 Kunden durch (9M 2020: rd. 27.200).

## Mitarbeiter

Zum 30. September 2021 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 13.888 Mitarbeiter (30. September 2020: 13.174). Davon entfielen 11.658 Personen auf den Landbereich (30. September 2020: 10.945) und 1.937 Mitarbeiter auf den Seebereich (30. September 2020: 1.977). Durch die Übernahme von NileDutch erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich um 309. Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. September 2021 293 Auszubildende (30. September 2020: 252).

## Anzahl Mitarbeiter

	30.9.2021	31.12.2020	30.9.2020
Seebereich	1.937	2.023	1.977
Landbereich	11.658	10.867	10.945
Auszubildende	293	227	252
<b>Gesamt</b>	<b>13.888</b>	<b>13.117</b>	<b>13.174</b>

## 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.

Nach dem pandemiebedingten Einbruch 2020, haben sich die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den ersten 9 Monaten 2021 wieder deutlich aufgehellt. Die Entwicklung wurde laut IWF unter anderem durch die Anpassung der Unternehmen an die veränderten Rahmenbedingungen sowie umfassende fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen zahlreicher Staaten und Notenbanken begünstigt. In den westlichen Industriestaaten haben zudem steigende Impfquoten zu einem sukzessiven Abbau der konjunkturschädlichen Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen geführt. Aufgrund der weltweiten Störung der Lieferketten, haben die Unternehmen aber zunehmend mit einer Knappheit an Vor- und Zwischenprodukten zu kämpfen, welche die wirtschaftliche Erholung in den Industrieländern ausbremst.

Nach einem starken Jahresauftakt schwächte sich die wirtschaftliche Erholung in China im Jahresverlauf 2021 sukzessive ab. Belastend wirkten sich unter anderem steigende Rohstoffpreise, Stromausfälle und Versorgungsengpässe aus. Im dritten Quartal 2021 fiel das Wachstum auf 4,9% gegenüber dem Vorjahresquartal, deutlich schwächer als in den Vorquartalen. In den ersten 9 Monaten 2021 lag das Wirtschaftswachstum bei 9,8%. Die Im- und Exporte stiegen im selben Zeitraum insgesamt um 22,7%. Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem

die USA und Europa. Dank des starken Konsums, der unter anderem durch die direkte Ausgabe von Stimulus-Schecks an viele US-Bürger angekurbelt wurde, konnte die US-Wirtschaft im dritten Quartal 2021 gegenüber dem Vorjahresquartal um 9,6% zulegen. Allerdings zeigte sich auch hier zuletzt ein abgeschwächtes Wachstumstempo. Der Im- und Export von Gütern stieg im Zeitraum Januar bis August 2021 um 23,1% bzw. 23,9% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Nachdem das Wirtschaftswachstum in der EU im ersten Quartal mit -1,2% im negativen Bereich lag, erholte sich die Wirtschaftsleistung im zweiten und dritten Quartal deutlich auf 13,7% und 3,9% gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal. Der Im- und Export von Gütern stieg im Zeitraum Januar bis August 2021 um 16,7% bzw. 13,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Angesichts einer anziehenden wirtschaftlichen Dynamik weltweit, setzte sich der Anstieg des Ölpreises in den ersten 9 Monaten 2021 fort. Ende September 2021 lag der Preis für die Sorte Brent bei 78,52 USD pro Barrel, nach 51,80 USD pro Barrel zum Jahresende 2020.

**Branchenspezifische Rahmenbedingungen**

Die weltweiten Containertransportmengen stiegen im Zeitraum Januar bis August 2021 um 10,8% gegenüber dem Vorjahreszeitraum (CTS, Oktober 2021). Im Juli und August schwächte sich das Wachstum allerdings merklich ab, was teilweise auf die sich verschärfende Störung der globalen Lieferketten sowie eine stärkere Vorjahresbasis zurückzuführen ist. Im Vorjahr wurde coronabedingt im ersten Halbjahr noch ein deutlicher Rückgang der Transportmenge verzeichnet, ehe es im zweiten Halbjahr zu einer sukzessiven Erholung der Nachfrage gekommen ist.

Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten alle großen Fahrtgebiete zum Teil deutliches Wachstum des Transportvolumens. Insbesondere die Transportmengen von Fernost nach Nordamerika stiegen in den ersten 8 Monaten 2021 um 28% gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an (CTS, Oktober 2021). Allerdings haben Engpässe in den Häfen der Nordamerikanischen Westküste im August zu einem leichten Volumenrückgang geführt.

**Monatliches Wachstum der globalen Containertransportmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum in %**



Quelle: CTS, Oktober 2021

Die ansteigenden Containertransporte aus Fernost nach Nordamerika und Europa haben spätestens seit dem vierten Quartal 2020 zu einer spürbaren Störung der weltweiten Lieferketten geführt. Insbesondere in Nordamerika war die Hafens- und Hinterlandinfrastruktur aufgrund stark gesteigerter Transportmengen überlastet. Die ohnehin angespannte Situation wurde durch coronabedingte Hafenschließungen in China und die zeitweise Blockade des Suez-Kanals durch ein Containerschiff weiter verschärft. In Folge der hohen Nachfrage und einer gleichzeitig knappen Transportkapazität in einem überlasteten Marktumfeld ist es zu einem kontinuierlichen Anstieg der Spot-Frachtraten seit dem vierten Quartal 2020 gekommen. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, kletterte zum Ende der ersten 9 Monate 2021 auf ein neues Allzeithoch von 4.644 USD/TEU. Ende September 2020 lag der Wert noch bei 1.422 USD/TEU und zum Jahresende 2020 bei 2.642 USD/TEU.

Die starke Nachfragesituation in den ersten 9 Monaten 2021 zeigte sich auch am niedrigen Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Ende Mai 2020 lag der Wert noch bei rd. 2,7 Mio. TEU (Alphaliner Weekly, Juni 2020), dies entsprach rd. 12 % der Weltflotte. Wegen der wieder steigenden Nachfrage nach Containertransporten wurden bereits seit dem dritten Quartal 2020 ausgesetzte Dienste schrittweise wieder aktiviert und beschäftigungslose Schiffe wieder in Dienst gestellt. Somit reduzierte sich die Kapazität der aufliegenden Schiffe wieder deutlich auf aktuell nur noch 0,2 Mio. TEU per Ende September 2021 (Alphaliner Weekly, September 2021), was rd. 0,7 % der Weltflotte entsprach (September 2020: rd. 0,5 Mio. TEU bzw. rd. 2,2 % der Weltflotte). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten 9 Monaten 2021 insgesamt 126 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 838 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 88 Schiffe, Transportkapazität: rd. 633 TTEU). 40 dieser Schiffe hatten eine Kapazität von über 11.000 TEU. Die Verschrottung veralteter Schiffe lag in 9M 2021 bei sehr niedrigen rd. 12 TTEU gegenüber rd. 180 TTEU im Vorjahreszeitraum. Es wurden nur 15 sehr kleine Containerschiffe zwischen 320 TEU und 1.840 TEU Kapazität verschrottet. Das Durchschnittsalter betrug 28 Jahre (9M 2020: 24 Jahre, Clarksons, Oktober 2021). Entsprechend stieg die Kapazität der Containerschiffsflotte um rd. 856 TTEU auf 24,5 Mio. TEU, etwas mehr als in 9M 2020 mit einem Zuwachs von 791 TTEU.

In den Monaten Januar bis September 2021 wurden Aufträge für den Bau von 470 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 3,9 Mio. TEU vergeben, ein sehr deutlicher Anstieg gegenüber den 35 Schiffen mit einer Kapazität von 0,2 Mio. TEU, die im Vorjahreszeitraum 9M 2020 bestellt wurden (Clarksons Research, Oktober 2021). 57 der bestellten Neubauten mit einer Kapazität von 725 TTEU werden LNG als Brennstoff verwenden können, 14 weitere Neubauten mit einer Kapazität von 159 TTEU werden Methanol oder anderen alternativen Brennstoff nutzen können.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal Ende September 2021 auf rd. 5,4 Mio. TEU, nach 1,9 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 22,0 % zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Der Bunkerpreis setzte seinen Anstieg im Jahresverlauf 2021 fort. Ende September notierte der Bunkertreibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei 538 USD/t, nach 367 USD/t zum Jahresende 2020 und 298 USD/t zum 30. September 2020 (MFO 0,5%, FOB Rotterdam).

### Branchenkonsolidierung und Allianzen

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Oktober 2021) stellen die 10 größten Containerlinienreedereien mittlerweile ca. 85% der Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte. Im Jahr 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 2021 deckt die „THE Alliance“ mit 257 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2020: 274 Containerschiffe und 30 Dienste).

### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	35	26	49
Ocean Alliance	33	38	12
<b>THE ALLIANCE</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>33</b>
Sonstige	7	12	6

Quelle: Alphaliner September 2021

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

### Ertragslage des Konzerns

Die ersten 9 Monate des Geschäftsjahr 2021 waren durch eine ungebrochen starke Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum geprägt, die im Wesentlichen zu einer positiven Branchenentwicklung beitrug. Andererseits ergaben sich in Nordamerika und zunehmend auch in Asien und Europa anhaltende operative Herausforderungen im Zusammenhang mit der Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur, sowohl durch die gestiegenen Transportmengen als auch durch temporäre coronabedingte Hafenschließungen in China. Infolgedessen haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container verlängert.

Im Vergleich zu den ersten 9 Monaten 2020 führten insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD) um 65,7 % und der Transportmenge um 3,3 % zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 60,2 %. Höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (+12,9 %) sowie ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (+12,4 %) belasteten hingegen das operative Ergebnis. Der schwächere US-Dollar hatte insgesamt einen dämpfenden Effekt und wirkte sich in Summe negativ auf das Ergebnis aus. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag in den ersten 9 Monaten 2021 bei 1,20 USD/EUR, nach 1,12 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) in Höhe von 6.822,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.817,8 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 5.798,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 858,3 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 5.562,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 537,9 Mio. EUR).

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Umsatzerlöse	6.244,7	3.001,6	14.998,1	9.361,9
Transportaufwendungen	2.675,3	2.115,5	7.434,2	6.845,7
Personalaufwendungen	175,0	172,0	532,3	512,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	399,5	302,1	1.023,7	959,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-95,7	-74,2	-227,4	-210,7
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2.899,3</b>	<b>337,8</b>	<b>5.780,6</b>	<b>833,7</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	9,1	18,3	24,8
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-0,4	0,1	-0,3	-0,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>2.905,4</b>	<b>347,0</b>	<b>5.798,6</b>	<b>858,3</b>
Zinsergebnis	-53,6	-79,4	-196,8	-283,4
Übrige Finanzposten	1,3	-4,3	-0,6	-1,6
Ertragsteuern	15,5	10,9	39,2	35,4
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.837,6</b>	<b>252,5</b>	<b>5.562,0</b>	<b>537,9</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2.834,9	250,9	5.554,3	529,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,7	1,5	7,7	8,3
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	16,13	1,43	31,60	3,01
<b>EBITDA</b>	<b>3.304,9</b>	<b>649,1</b>	<b>6.822,3</b>	<b>1.817,8</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>52,9</b>	<b>21,6</b>	<b>45,5</b>	<b>19,4</b>
<b>EBIT</b>	<b>2.905,4</b>	<b>347,0</b>	<b>5.798,6</b>	<b>858,3</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>46,5</b>	<b>11,6</b>	<b>38,7</b>	<b>9,2</b>

### Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Atlantik <sup>1</sup>	536	487	1.584	1.534
Transpazifik	456	478	1.355	1.368
Fernost	558	581	1.739	1.644
Mittlerer Osten	378	382	1.162	1.081
Intra-Asien	130	216	460	639
Lateinamerika	755	689	2.290	2.100
Afrika <sup>1</sup>	164	109	390	331
<b>Gesamt</b>	<b>2.976</b>	<b>2.942</b>	<b>8.980</b>	<b>8.696</b>

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

Die Transportmenge erhöhte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 um 283 TTEU auf 8.980 TTEU (Vorjahreszeitraum: 8.696 TTEU), was einem Anstieg von 3,3% entspricht.

Die starke Nachfrage nach asiatischen Exportgütern führte im Wesentlichen in den Fahrtgebieten Lateinamerika, Mittlerer Osten und Fernost zu einem Anstieg der Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Die gesunkene Transportmenge im Fahrtgebiet Intra-Asien resultierte im Wesentlichen aus der optimierten Repositionierung von Containern in andere Fahrtgebiete, ausgerichtet auf die coronabedingt starke Nachfrage nach Containertransporten aus dem asiatischen Raum. Im Fahrtgebiet Transpazifik führten die Überlastung von örtlichen Hafeninfrastrukturen und die damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschläge, trotz einer hohen Nachfrage nach Containertransporten, zu einem leichten Rückgang der Transportmenge.

### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Atlantik <sup>1</sup>	2.039	1.298	1.646	1.323
Transpazifik	3.122	1.476	2.444	1.394
Fernost	2.844	963	2.300	969
Mittlerer Osten	1.602	823	1.353	820
Intra-Asien	1.381	533	1.161	568
Lateinamerika	1.870	1.068	1.566	1.132
Afrika <sup>1</sup>	2.150	1.175	1.847	1.168
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>2.234</b>	<b>1.084</b>	<b>1.818</b>	<b>1.097</b>

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

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.818 USD/TEU und lag damit um 721 USD/TEU bzw. 65,7% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.097 USD/TEU).

Der kontinuierliche Anstieg der Frachtrate ist im Wesentlichen auf eine coronabedingt anhaltend starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien und einer gleichzeitig knappen Transportkapazität in einem überlasteten Marktumfeld zurückzuführen.

### Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Atlantik <sup>1</sup>	922,6	536,4	2.178,6	1.805,3
Transpazifik	1.200,5	604,9	2.767,1	1.697,0
Fernost	1.341,2	479,3	3.343,1	1.416,1
Mittlerer Osten	511,9	269,0	1.314,0	787,9
Intra-Asien	152,7	97,7	446,4	323,1
Lateinamerika	1.192,5	623,9	2.996,5	2.113,4
Afrika <sup>1</sup>	296,4	109,4	602,4	344,1
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	627,1	281,1	1.349,9	875,0
<b>Gesamt</b>	<b>6.244,7</b>	<b>3.001,6</b>	<b>14.998,1</b>	<b>9.361,9</b>

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

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 5.636,2 Mio. EUR auf 14.998,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.361,9 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 60,2% entspricht.

Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 65,7% sowie das um 3,3% gestiegene Transportvolumen im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um rd. 6,2 Mrd. EUR bzw. ca. 71% ergeben.

### Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Transportaufwendungen	2.675,3	2.115,5	7.434,2	6.845,7
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.669,7	2.066,8	7.420,0	6.811,0
Brennstoffe	456,6	263,3	1.181,9	1.126,2
Handling und Haulage	1.393,7	1.098,5	3.946,3	3.494,9
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	315,7	276,9	880,4	839,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	503,7	428,0	1.411,4	1.351,0
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	5,5	48,7	14,2	34,7
Personalaufwendungen	175,0	172,0	532,3	512,3
Abschreibungen	399,5	302,1	1.023,7	959,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-95,7	-74,2	-227,4	-210,7
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>3.154,1</b>	<b>2.515,4</b>	<b>9.217,5</b>	<b>8.528,1</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 2021 um 588,4 Mio. EUR auf 7.434,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.845,7 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 8,6%, der vor allem auf die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Aufwendungen für das Handling von Containern zurückzuführen ist. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte hingegen zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von rd. 1,0 Mrd. EUR bzw. ca. 16% ergeben.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 452 USD/t um 50 USD/t (+12,4%) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 402 USD/t. Die Schwächung des US-Dollars wirkte sich im Vergleich zum Euro, gemessen am Vorjahreszeitraum, hingegen mindernd auf die Aufwendungen für Brennstoff bei Hapag-Lloyd aus.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten 9 Monaten des Berichtsjahres um 451,4 Mio. EUR auf 3.946,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.494,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies ist im Wesentlichen den erhöhten Stand- und Lagergeldern für Container aufgrund der teilweisen Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur sowie lokal bestehenden COVID-19-Restriktionen geschuldet. Kompensierend wirkte sich hingegen der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro auf die Entwicklung der Aufwendungen aus.

Der Aufwand für Container- und Repositionierungsaufwendungen war im Wesentlichen unverändert. Höhere Stand- und Lagergelder für Leercontainer in den Hafenterminals, insbesondere in Nordamerika, wurden durch den schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro kompensiert.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil mittelfristig eingecharterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen sowie den erhöhten Aufwendungen für Containerstellplatzmieten auf fremden Seeschiffen. Dieser Entwicklung wirkte der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro entgegen.

Der Personalaufwand erhöhte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 um 20,0 Mio. EUR auf 532,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 512,3 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf einen COVID-19 bezogenen Sonderbonus an die Mitarbeiter zurückzuführen. Aufwandsmindernd wirkte sich im Wesentlichen die Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro aus.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 haben sich die Abschreibungen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 64,2 Mio. EUR auf 1.023,7 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen zu gleichzeitig höheren Charraten 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 489,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 389,6 Mio. EUR). Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte hingegen zu einer Minderung der Abschreibungen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –227,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –210,7 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 274,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 251,3 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (144,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 127,5 Mio. EUR), Beratungskosten (23,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 22,8 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (19,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 26,4 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (8,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 9,8 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 47,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 40,6 Mio. EUR).

### Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Umsatz	6.244,7	3.001,6	14.998,1	9.361,9
EBIT	2.905,4	347,0	5.798,6	858,3
EBITDA	3.304,9	649,1	6.822,3	1.817,8
EBIT-Marge (%)	46,5	11,6	38,7	9,2
EBITDA-Marge (%)	52,9	21,6	45,5	19,4
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	16,13	1,43	31,60	3,01
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>1</sup>	89,2	11,3	59,6	8,9

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

### Zinsergebnis

Für die ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2021 belief sich das Zinsergebnis auf –196,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –283,4 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zu den ersten 9 Monaten in 2020 resultierte überwiegend aus der Ersparnis der effektiven Zinsaufwendungen in Höhe von 88,8 Mio. EUR, die insbesondere auf die Reduzierung der Bankschulden (inklusive der EUR-Anleihe) durch vorzeitige Sondertilgungen sowie die in Folge der COVID-19-Pandemie gesunkenen Kapitalmarktzinsen zurückzuführen ist. Durch die Bewertung und Realisierung der Zinsswaps (–7,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: –15,3 Mio. EUR) verbesserte sich das Zinsergebnis um weitere 8,1 Mio. EUR. Außerdem trug die Bewertung des (alten und neuen) eingebetteten Derivats (1,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: –13,0 Mio. EUR) zu einer positiven Veränderung des Zinsaufwands in Höhe von 14,3 Mio. EUR bei. Die Ausbuchung des eingebetteten Derivats im Zusammenhang mit der Ausübung der vorzeitigen Rückkaufoption der EUR-Anleihe zum 7. April 2021 führte hingegen zu einem Anstieg der Zinsaufwendungen um 24,1 Mio. EUR. Die mit der vorzeitigen Rückzahlung verbundene ergebniswirksame Buchwertanpassung der Verbindlichkeit der Anleihe wirkte sich in Höhe von 8,6 Mio. EUR ebenfalls belastend auf das Zinsergebnis aus.

### Konzernergebnis

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 5.562,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 537,9 Mio. EUR).

## Finanzlage des Konzerns

### Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.996,2	720,1	6.243,9	1.927,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-278,3	-128,9	-729,5	-267,1
<b>Free Cashflow</b>	<b>2.718,0</b>	<b>591,1</b>	<b>5.514,4</b>	<b>1.659,9</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-371,7	-1.265,2	-1.872,8	-1.314,2
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>2.346,2</b>	<b>-674,1</b>	<b>3.641,6</b>	<b>345,6</b>

#### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 6.243,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.927,0 Mio. EUR). Die Erhöhung des Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit ist im Wesentlichen bedingt durch ein höheres Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

#### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 729,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 267,1 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 741,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 320,8 Mio. EUR) sowohl für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten. Die im Investitionsbetrag enthaltenen Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container beliefen sich dabei auf 21,8 Mio. EUR. Außerdem wird ein Nettozahlungsmittelabfluss aus dem Erwerb von NileDutch in Höhe von 69,7 Mio. EUR ausgewiesen.

#### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.872,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.314,2 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen von Finanzverbindlichkeiten für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 798,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.315,9 Mio. EUR). Weiterhin wurden die in 2024 fällig werdende Unternehmensanleihe in Höhe von 298,0 Mio. EUR und das Darlehen aus dem ABS-Programm in Höhe von 83,6 Mio. EUR vollständig zurückgezahlt. Die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2020 an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG führte zu einem zusätzlichen Mittelabfluss von 615,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 193,3 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres auf 523,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 443,2 Mio. EUR).

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse aus der Begebung einer neuen Unternehmensanleihe von 295,9 Mio. EUR gegenüber. Aus der Finanzierung von Schiffen/Schiffsausrüstung und Containern flossen Mittel in Höhe von 201,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 793,8 Mio. EUR) zu.

### Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	9M 2021	9M 2020
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>681,3</b>	<b>511,6</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	152,7	-36,7
Zahlungswirksame Veränderungen	3.641,6	345,6
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>4.475,6</b>	<b>820,5</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 ein Zahlungsmittelzufluss von 3.641,6 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 152,7 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2021 ein Finanzmittelbestand von 4.475,6 Mio. EUR (30. September 2020: 820,5 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 505,3 Mio. EUR (30. September 2020: 499,4 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 4.980,9 Mio. EUR ergab (30. September 2020: 1.319,9 Mio. EUR).

### Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2021	31.12.2020
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.518,8	5.136,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.475,6	681,3
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>1.043,2</b>	<b>4.454,9</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)<sup>1</sup></b>	<b>8,5</b>	<b>66,3</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>505,3</b>	<b>476,5</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>54,9</b>	<b>44,3</b>

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

Zum 30. September 2021 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 1.043,2 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2020 von 4.454,9 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 3.411,7 Mio. EUR (-76,6%) zurückgegangen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 54,9% im Vergleich zum 31. Dezember 2020 mit 44,3% um 10,6%-Punkte gestiegen. Aufgrund des gestiegenen Ergebnisses im Berichtszeitraum erhöhte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 5.525,2 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2021 12.247,9 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält der Konzernzwischenabschluss.

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

Mio. EUR	30.9.2021	31.12.2020
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	14.424,8	12.633,0
davon Anlagevermögen	14.350,0	12.555,6
Kurzfristige Vermögenswerte	7.897,2	2.551,2
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.475,6	681,3
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22.322,0</b>	<b>15.184,3</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	12.247,9	6.722,7
Fremdkapital	10.074,1	8.461,6
davon langfristige Schulden	4.756,9	4.668,7
davon kurzfristige Schulden	5.317,2	3.792,9
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.518,8	5.136,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.297,5	4.170,4
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.221,3	965,7
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22.322,0</b>	<b>15.184,3</b>
Nettoverschuldung	1.043,2	4.454,9
Eigenkapitalquote (%)	54,9	44,3

Zum 30. September 2021 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 22.322,0 Mio. EUR und lag um 7.137,8 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2020. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, preisbedingten höheren Forderungen und Verbindlichkeiten, dem höheren Eigenkapital aufgrund des guten Periodenergebnisses sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2021 bei 1,16 (31. Dezember 2020: 1,23).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.794,3 Mio. EUR auf 14.350,0 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 12.555,6 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus neu eingegangenen und verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.034,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 701,0 Mio. EUR), Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 860,8 Mio. EUR sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 765,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: – 558,2 Mio. EUR). Des Weiteren sind im Rahmen des Erwerbs von NileDutch Sachanlagen in Höhe von 205,0 Mio. EUR dem Konzern zugegangen. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.034,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 959,4 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 489,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 389,6 Mio. EUR) enthalten.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 3.794,3 Mio. EUR auf 4.475,6 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2020 (681,3 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 5.525,2 Mio. EUR auf 12.247,9 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Konzernergebnis in Höhe von 5.562,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 537,9 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 552,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -285,3 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September des laufenden Jahres 54,9% (31. Dezember 2020: 44,3%).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2020 um 1.612,5 Mio. EUR auf 10.074,1 Mio. EUR gestiegen. Dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten aufgrund von stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 287,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -228,6 Mio. EUR), der Begebung einer Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR und neuen Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit neu eingegangenen oder verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.024,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 637,9 Mio. EUR) standen Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1.544,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.136,3 Mio. EUR) gegenüber. In den Tilgungsleistungen waren 298,0 Mio. EUR für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125% Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd (ursprüngliche Fälligkeit in 2024) enthalten.

Ein weiterer Anstieg um 710,9 Mio. EUR auf 1.256,6 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 545,7 Mio. EUR) resultierte aus Vertragsverbindlichkeiten, die sich im Wesentlichen aufgrund höherer Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendeten Reisen erhöht haben. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen zum Berichtsstichtag auf 2.130,1 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1.748,1 Mio. EUR).

Zum 30. September 2021 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 1.043,2 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 4.454,9 Mio. EUR).

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

**Gesamtaussage des Vorstands zur erwarteten Entwicklung**

Die Weltwirtschaft entwickelte sich in den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie vergleichsweise positiv. Umfassende fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen zahlreicher Staaten und Notenbanken, die Anpassung vieler Unternehmen an die veränderten Rahmenbedingungen und die steigende Impfquote unterstützten diese Entwicklung.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 wirkten sich vor allem die gestiegene durchschnittliche Frachtrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich positiv auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd aus. Anhaltende operative Herausforderungen im Zusammenhang mit Überlastungen der Hafen- und Hinterlandinfrastrukturen sowie lokalen COVID-19-Restriktionen führten zu Kapazitätsengpässen und wirkten sich hingegen mindernd auf das Konzernergebnis aus. Insgesamt lag das Ergebnis der ersten 9 Monate des Geschäftsjahres 2021 innerhalb der Erwartungen des Vorstands.

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Jahr verbessern. Die in den großen Industrieländern ansteigenden Impfquoten sowie zusätzliche Konjunkturprogramme, allen voran in den USA, sollten zu einer spürbaren Wirtschaftsaufschwung in 2021 führen, wenngleich sich die Dynamik durch infrastrukturelle Engpässe in den Lieferketten sowie durch eine steigende Inflation und Verbreitung der Delta-Virus-Variante zuletzt etwas abgeschwächt hat. In Gänze lässt diese Entwicklung auch positive Auswirkungen auf die Transport- und Logistikindustrie erwarten. Darauf basierend erwartet der Vorstand, dass sich das Transportvolumen trotz hoher Nachfrage aufgrund der anhaltenden Störungen der Lieferketten stabil entwickelt und im gleichen Zuge die durchschnittliche Frachtrate im Geschäftsjahr 2021 deutlich ansteigt. Diese Erwartung stellt gleichzeitig die Grundlage des im folgenden Abschnitt beschriebenen Prognoseberichts dar. Unterdessen wird die Entwicklung des Bunkerpreises einen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2021 haben. Trotz der positiven Aussichten ist der weitere Verlauf des Geschäftsjahres aufgrund einer bestehenden Störung der globalen Lieferketten, die zu einer Verknappung der verfügbaren Transportkapazitäten führen sowie dem unvorhersehbaren weiteren Verlauf der COVID-19-Pandemie und ihrer ökonomischen Auswirkungen mit Unsicherheiten behaftet. Auf bestehende Risiken wird im Risiko- und Chancenbericht hingewiesen.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

### Prognosebericht

#### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) 2021 deutlich verbessern, wengleich sich die Dynamik aufgrund der zunehmenden Störung der weltweiten Lieferketten, einer steigenden Inflation und der Verbreitung der Delta-Virus-Variante zuletzt etwas abgeschwächt hat. Laut der Oktober-Prognose des IWF dürfte die Weltwirtschaft 2021 um 5,9% wachsen, nach einem Rückgang von 3,1% im Vorjahr. Die gegenüber der Januar-Prognose höheren Wachstumserwartungen für die Weltwirtschaft (zuvor: 5,5%) sind auf ein stärkeres Wachstum in den Industrienationen und hier insbesondere in den USA zurückzuführen. Auch der internationale Handel für Güter und Dienstleistungen dürfte 2021 mit 9,7% noch deutlicher zulegen als noch im Januar vom IWF erwartet (Januar-Prognose: 8,1%).

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

in %	2022e	2021e	2020	2019	2018
Wachstum Weltwirtschaft	4,9	5,9	-3,1	2,8	3,6
Industrienationen	4,5	5,2	-4,5	1,6	2,3
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,1	6,4	-2,1	3,7	4,5
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	6,7	9,7	-8,2	0,9	3,9

Quelle: IWF World Economic Outlook, Oktober 2021

#### Branchenspezifischer Ausblick

Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung dürften auch die globalen Containertransportmengen in 2021 wieder ansteigen. Der Branchendienst Seabury erwartet für 2021 ein Wachstum von 7,4%. Im Vorjahr war das Containertransportvolumen mit -1,0% noch leicht rückläufig.

#### Entwicklung der Containertransportmenge

	2022e	2021e	2020	2019	2018
Mio. TEU	168	160	149	151	149
Wachstumsrate in %	4,8	7,4	-1,0	1,0	4,0

Quellen: Seabury (August 2021)

Die deutlich ansteigenden Containertransporte aus Fernost, insbesondere nach Nordamerika, gepaart mit einer geringeren Produktivität in den Häfen aufgrund von COVID-19-Infektionen der Belegschaft und den damit verbundenen höheren Arbeitsschutzvorschriften, haben zu einer spürbaren Störung der weltweiten Lieferketten in den ersten 9 Monaten 2021 geführt. Die ohnehin angespannte Situation wurde durch coronabedingte Hafenschließungen in China und die zweitweise Blockade des Suez-Kanals durch ein Containerschiff weiter verschärft. In der Folge haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container deutlich verlängert, wodurch es zu einer Reduzierung der tatsächlich verfügbaren Transportkapazität gekommen ist. Angesichts einer ungebrochenen Nachfrage geht der Branchendienst Drewry nicht mehr von einer operativen Normalisierung der globalen Lieferketten vor Ende 2022 aus (Drewry Container Forecaster Q3 2021, Oktober 2021).

Die hohe Transportnachfrage gepaart mit einem Mangel an verfügbaren Charterschiffen haben zum Jahresende 2020 und in den ersten 9 Monaten 2021 zu einem spürbaren Anstieg der Schiffbestellungen geführt. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal Ende September 2021 auf rd. 5,4 Mio. TEU, nach 1,9 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 22,0% zwar auf dem höchsten Stand seit 2011, jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61%.

Für das laufende Jahr 2021 erwartet Drewry einen Zuwachs der global verfügbaren Containerschiffsflotte um 1,1 Mio. TEU bzw. um 4,5% und damit unter dem Nachfragewachstum. Der Großteil der zuletzt platzierten Schiffsbestellungen dürfte nicht vor 2023 in den Dienst gestellt werden.

### Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2022e	2021e	2020	2019	2018
Kapazität Jahresanfang	24,6	23,6	23,0	22,1	20,9
Geplante Auslieferungen	1,0	1,2	1,1	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,1	0,0	0,2	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,1	0,3	0,1	0,2
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>
Nettokapazitätszuwachs (in %)	3,4	4,5	3,0	4,0	5,6

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 2021, Oktober 2021. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet. Rundungsdifferenzen können sich durch Änderungen in den Datenbanken ergeben.

### Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete aufgrund der ungebrochenen weltweiten Nachfrage nach Containertransporten und einer anhaltenden Störung der globalen Lieferketten, die zu einer Verknappung der verfügbaren Transportkapazitäten führen, eine außerordentlich positive Geschäftsentwicklung in den ersten 9 Monaten 2021. Für das restliche Geschäftsjahr 2021 wird mit einer anhaltend starken Ertragsdynamik gerechnet. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 29. Oktober 2021 seinen Ergebnisausblick für das Geschäftsjahr 2021 angehoben. Das EBITDA wird nunmehr in einer Bandbreite von 10,1 bis 10,9 Mrd. EUR (bisher: 7,6 bis 9,3 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 8,7 bis 9,5 Mrd. EUR (bisher: 6,2 bis 7,9 Mrd. EUR) erwartet. Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2021 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass sich die Transportmenge trotz hoher Nachfrage aufgrund der anhaltenden Störung der Lieferketten gegenüber dem Vorjahr stabil entwickeln wird (bisher: leicht steigend), während die durchschnittliche Frachtrate deutlich gesteigert werden kann. Gleichzeitig wird von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises ausgegangen, welcher sich dämpfend auf die Ergebnisentwicklung auswirken sollte. Unsere Ergebnisperspektive basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,19 USD/EUR.

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende materielle Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Verlauf des Geschäftsjahres 2021.

	Ist 2020	Bisherige Prognose 2021	Prognose 2021
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Oktober 2021)	-3,1 %	6,0 %	5,9 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Oktober 2021)	-8,2 %	9,7 %	9,7 %
Globales Containertransportvolumen (Seabury, August 2021)	-1,0 %	6,3 %	7,4 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend	Auf Vorjahresniveau
Durchschnittliche Bunkerverbrauchspreise, Hapag-Lloyd	379 USD/t	Deutlich steigend	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate, Hapag-Lloyd	1.115 USD/TEU	Deutlich steigend	Deutlich steigend
EBITDA (Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen), Hapag-Lloyd	2,7 Mrd. EUR	7,6–9,3 Mrd. EUR	10,1–10,9 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	1,3 Mrd. EUR	6,2–7,9 Mrd. EUR	8,7–9,5 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 2020 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 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 2020. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2021 hat sich wie folgt geändert.

Hinsichtlich der branchen- und unternehmensspezifischen Risiken und Chancen bestehen Engpässe in Logistikketten, auch durch die im bisherigen Jahresverlauf andauernd hohe Transportnachfrage, unverändert fort. Negative Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch Pönale und gestiegene Lagergelder für die längere Verweildauer von Containern an den Terminals aufgrund von Schiffsverspätungen und Verzögerungen durch regionale COVID-19 Beschränkungen werden als tragbar eingestuft und die Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel eingeschätzt. Vor dem Hintergrund des positiven Marktausblicks für die Nachfrage nach Containertransporten für das verbleibende Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate nun als tragbar eingestuft. Unverändert fortbestehen hingegen die Einschätzungen aus dem zweiten Quartal 2021 bezüglich der Schwankung der Transportmenge. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird weiterhin als niedrig und die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage weiterhin als wesentlich eingestuft.

Vor dem Hintergrund, des in der Prognose aktuell berücksichtigten Preisniveaus, wird das Risiko hinsichtlich der Schwankung der Charterraten nunmehr mit geringer Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Weiterhin besteht die im zweiten Quartal 2021 angepasste Einschätzung, dass unter Berücksichtigung der Verbrauchsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr und der getroffenen Bewältigungsmaßnahmen die Auswirkungen der Schwankung des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko als tragbar eingestuft werden, unverändert fort.

Ebenfalls unverändert bleibt die im ersten Quartal 2021 angepasste Einstufung der negativen Auswirkungen der eingeschränkten Verfügbarkeit von Informations- und Kommunikationstechnologie auf die Finanz- und Ertragslage als wesentlich.

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

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit	Mögliche Auswirkungen
Schwankung der Transportmengen	Niedrig	Wesentlich
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Niedrig	Tragbar
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Mittel	Tragbar
Schwankung der Charterraten	Gering	Tragbar
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten 9 Monate des Jahres 2021 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

#### **HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN**

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

## KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2021

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Umsatzerlöse	6.244,7	3.001,6	14.998,1	9.361,9
Transportaufwendungen	2.675,3	2.115,5	7.434,2	6.845,7
Personalaufwendungen	175,0	172,0	532,3	512,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	399,5	302,1	1.023,7	959,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-95,7	-74,2	-227,4	-210,7
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2.899,3</b>	<b>337,8</b>	<b>5.780,6</b>	<b>833,7</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	9,1	18,3	24,8
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	-0,4	0,1	-0,3	-0,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>2.905,4</b>	<b>347,0</b>	<b>5.798,6</b>	<b>858,3</b>
Zinserträge und ähnliche Erträge	2,5	2,3	8,4	5,3
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	56,2	81,6	205,2	288,6
Übrige Finanzposten	1,3	-4,3	-0,6	-1,6
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>2.853,1</b>	<b>263,3</b>	<b>5.601,3</b>	<b>573,4</b>
Ertragsteuern	15,5	10,9	39,2	35,4
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.837,6</b>	<b>252,5</b>	<b>5.562,0</b>	<b>537,9</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	2.834,9	250,9	5.554,3	529,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,7	1,5	7,7	8,3
<b>Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>16,13</b>	<b>1,43</b>	<b>31,60</b>	<b>3,01</b>

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2021

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.837,6</b>	<b>252,5</b>	<b>5.562,0</b>	<b>537,9</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:</b>				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	7,4	-17,6	36,6	-15,3
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	9,1	-17,4	38,1	-14,7
Steuereffekt	-1,7	-0,2	-1,5	-0,5
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	316,9	-287,7	552,5	-285,3
<b>Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:</b>				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	3,1	2,7	22,2	-9,3
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-9,2	29,4	-3,7	11,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	12,5	-27,5	26,5	-21,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,2	0,8	-0,6	1,0
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt) <sup>1</sup>	0,1	-4,8	-0,9	-27,5
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-0,7	-7,0	-3,2	-38,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	0,8	1,8	2,4	10,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	0,4	-0,1	0,5
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>327,5</b>	<b>-307,4</b>	<b>610,4</b>	<b>-337,4</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3.165,0</b>	<b>-54,9</b>	<b>6.172,5</b>	<b>200,5</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	3.162,2	-55,9	6.164,2	192,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	2,9	1,0	8,3	7,7

<sup>1</sup> Seit dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2020 werden die Kosten der Absicherung aus den Posten, die nicht erfolgswirksam reklassifiziert werden, in die Posten, die erfolgswirksam reklassifiziert werden, umgliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

**KONZERNBILANZ****der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2021****Aktiva**

Mio. EUR	<b>30.9.2021</b>	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.556,6	1.466,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.494,3	1.459,1
Sachanlagen	10.976,1	9.300,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	322,9	329,2
Sonstige Forderungen	34,4	22,4
Derivative Finanzinstrumente	9,1	21,6
Ertragsteuerforderungen	5,3	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	26,1	28,7
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>14.424,8</b>	<b>12.633,0</b>
Vorräte	306,4	172,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.723,2	1.362,6
Sonstige Forderungen	364,7	296,0
Derivative Finanzinstrumente	1,3	14,4
Ertragsteuerforderungen	25,7	24,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.475,6	681,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,3	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>7.897,2</b>	<b>2.551,2</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>22.322,0</b>	<b>15.184,3</b>

**Passiva**

Mio. EUR	30.9.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	9.090,5	4.159,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	333,7	-265,8
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>12.237,3</b>	<b>6.707,2</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	10,6	15,5
<b>Eigenkapital</b>	<b>12.247,9</b>	<b>6.722,7</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	344,9	374,7
Sonstige Rückstellungen	65,6	73,1
Finanzschulden	2.869,9	3.229,9
Leasingverbindlichkeiten	1.427,6	940,5
Sonstige Verbindlichkeiten	5,4	5,0
Derivative Finanzinstrumente	32,7	35,5
Passive latente Ertragsteuern	10,7	10,1
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>4.756,9</b>	<b>4.668,7</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,4	10,5
Sonstige Rückstellungen	513,4	369,2
Ertragsteuerschulden	35,1	39,1
Finanzschulden	481,1	505,9
Leasingverbindlichkeiten	740,2	459,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.130,1	1.748,1
Vertragsverbindlichkeiten	1.256,6	545,7
Sonstige Verbindlichkeiten	150,8	114,6
Derivative Finanzinstrumente	0,7	-
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>5.317,2</b>	<b>3.792,9</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>22.322,0</b>	<b>15.184,3</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2021

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Konzernergebnis	2.837,6	252,5	5.562,0	537,9
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	15,5	10,9	39,2	35,4
Übrige Finanzposten	-1,3	4,3	0,6	1,6
Zinsergebnis	53,6	79,4	196,8	283,4
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	399,5	302,1	1.023,7	959,4
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	0,1
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-4,4	-3,7	-7,0	-11,1
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-6,5	-9,2	-18,4	-24,9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-5,3	12,7	-26,8	25,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-15,4	-4,8	-115,5	67,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-566,4	-132,1	-1.203,9	-49,6
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	45,7	47,8	87,6	-32,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	238,3	164,7	707,9	142,2
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	4,3	-6,1	-4,7	-12,1
Zinseinzahlungen	1,1	1,6	2,4	3,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>2.996,2</b>	<b>720,1</b>	<b>6.243,9</b>	<b>1.927,0</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	6,1	7,7	11,9	26,0
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	-	-	1,3	-
Einzahlungen aus Dividenden	24,7	35,2	24,9	35,4
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	27,2	-	33,6	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-266,6	-172,0	-741,2	-320,8
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-	-	-0,9	-
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	0,1	-	10,5	-
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-	0,2	-	-7,7
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-69,7	-	-69,7	-
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-278,3</b>	<b>-128,9</b>	<b>-729,5</b>	<b>-267,1</b>

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-0,5	-	-0,5	-
Auszahlungen für Dividenden	-3,4	-2,9	-631,4	-202,4
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	27,7	147,4	497,7	1.294,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-153,0	-1.203,8	-1.073,2	-1.745,8
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-188,9	-130,1	-471,1	-390,5
Auszahlungen für Mietereinbauten	-	-1,8	-0,3	-25,9
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-49,2	-82,7	-174,5	-245,9
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-4,4	8,7	-19,6	2,2
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-371,7</b>	<b>-1.265,2</b>	<b>-1.872,8</b>	<b>-1.314,2</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>2.346,2</b>	<b>-674,1</b>	<b>3.641,6</b>	<b>345,6</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>2.011,1</b>	<b>1.509,2</b>	<b>681,3</b>	<b>511,6</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	118,2	-14,7	152,7	-36,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.346,2	-674,1	3.641,6	345,6
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>4.475,6</b>	<b>820,5</b>	<b>4.475,6</b>	<b>820,5</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2021

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
<b>Stand 1.1.2020</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>3.430,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>529,6</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	529,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden</b>	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	<b>-196,4</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>Stand 1.1.2021</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>4.159,9</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>5.554,3</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	5.554,3
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden</b>	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	<b>-618,6</b>
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-615,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-3,1
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-
Abgang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-0,4
Umgliederung aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-	-5,2
<b>Entkonsolidierung</b>	-	-	<b>0,2</b>
<b>Stand 30.9.2021</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>9.090,5</b>

## der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-173,3	-14,0	-10,2	560,5	-0,5	362,6	6.606,6	14,0	6.620,6
-15,3	-9,3	-27,5	-284,8	-	-336,9	192,8	7,7	200,5
-	-	-	-	-	-	529,6	8,3	537,9
-15,3	-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
-188,6	-23,3	-11,3	275,7	-0,4	52,1	6.629,4	15,8	6.645,1
-208,6	-12,4	-1,9	-42,4	-0,4	-265,8	6.707,2	15,5	6.722,7
36,6	22,2	-0,9	552,0	-	610,0	6.164,3	8,3	6.172,6
-	-	-	-	-	-	5.554,3	7,7	5.562,0
36,6	22,2	-0,9	552,0	-	610,0	610,0	0,6	610,6
-	-17,6	2,1	-	-	-15,5	-15,5	-	-15,5
-	-	-	-	-	-	-618,6	-13,2	-631,8
-	-	-	-	-	-	-615,2	-	-615,2
-	-	-	-	-	-	-3,1	-13,2	-16,2
-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
-	-	-	-	-	-	-0,4	-0,1	-0,5
5,2	-	-	-	-	5,2	-	-	-
-	-	-	-0,2	-	-0,2	-	-	-
-166,8	-7,8	-0,7	509,4	-0,5	333,7	12.237,3	10,6	12.247,9

# 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 2021 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 2. November 2021 zur Veröffentlichung freigegeben.

### 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 2021 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 2021 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 2020. Die möglichen Auswirkungen von in den ersten 9 Monaten 2021 verabschiedeten, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen werden derzeit geprüft. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2021 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 zu lesen.

Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden bis auf die in Kapitel Annahmen und Schätzungen erläuterten Änderungen grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen. Aufgrund der derzeit unabsehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit.

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

Zum 30. September 2021 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,15765 USD/EUR (31. Dezember 2020: 1,22760 USD/EUR). Für die ersten 9 Monate 2021 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,19650 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,12420 USD/EUR).

#### **Neue Rechnungslegungsvorschriften**

Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2021 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. In Bezug auf die Angaben, die sich aus den „Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16: Referenzzinssatzreform – Phase 2“ ergeben, verweisen wir auf die Erläuterungen zur „IBOR-Reform“ im Abschnitt „Finanzinstrumente“.

#### **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.

Die Einschätzung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern von Containern wurde überprüft und von 13 auf 15 Jahre verlängert. Dies führte zu einer Ergebnisverbesserung des EBITs sowohl im dritten Quartal als auch für die ersten 9 Monate 2021 von 13,7 Mio. EUR.

Die Würdigung der Auswirkung neuer Umweltregularien auf die Wirtschaftlichkeit und Effizienz einzelner hiervon besonders betroffener älterer Schiffe führte zu einer individuellen Neubestimmung und damit Verkürzung ihrer geschätzten Restnutzungsdauern um 1 bis 5 Jahre. Die Ergebnisbelastung des EBITs sowohl im dritten Quartal als auch für die ersten 9 Monate 2021 hieraus betrug 32,1 Mio. EUR. Die generelle Nutzungsdauer von Schiffen jedoch bleibt unverändert bei 25 Jahren.

**Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2021 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 148 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2020: 126) sowie 5 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2020: 5). 3 neugegründete Gesellschaften und einzeln 3 erworbene Gesellschaften wurden in den ersten 9 Monaten 2021 in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Weiterhin sind 24 Gesellschaften im Rahmen des Erwerbs des NileDutch-Konzerns zugegangen (siehe Abschnitt Unternehmenserwerbe).

Von den Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden 3 liquidiert, 4 mit anderen Konzerngesellschaften verschmolzen und eine verkauft. Aus dem Verkauf haben sich keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben.

**Unternehmenserwerbe**

Am 8. Juli 2021 erwarb Hapag-Lloyd 100 % der Anteile und Stimmrechtsinteressen an der niederländischen Containerreederei NileDutch Investments B.V. (NileDutch). Das Unternehmen mit Sitz in Rotterdam ist einer der führenden Anbieter von Containerdiensten von und nach Westafrika und verfügt über eine Transportkapazität von rund 35.000 TEU. Durch den Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und NileDutch baut Hapag-Lloyd seine Marktposition im Afrika-Geschäft weiter aus. Das Netzwerk von und nach Afrika wird verdichtet und die Transportfrequenzen werden erhöht. Afrika ist ein Schlüsselmarkt für das strategische Wachstum von Hapag-Lloyd. Der Erwerb von NileDutch Teil der Strategy 2023.

Als Gegenleistung für den Anteilserwerb wurden Zahlungsmittel von 116,9 Mio. EUR übertragen.

Bei Hapag-Lloyd sind mit dem Unternehmenszusammenschluss verbundene Kosten von 5,4 Mio. EUR angefallen, die als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst wurden und im Wesentlichen auf Beratungshonorare entfallen.

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

Mio. EUR	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	6,8
Sachanlagen	205,0
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>211,8</b>
Vorräte	4,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	70,7
Sonstige Vermögenswert und Forderungen	3,3
Derivative Finanzinstrumente	2,1
Ertragsteuerforderungen	0,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	47,2
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>128,1</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>339,9</b>
Sonstige Rückstellungen	9,2
Leasingverbindlichkeiten	92,2
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>101,4</b>
Sonstige Rückstellungen	2,8
Ertragsteuerschulden	3,7
Leasingverbindlichkeiten	36,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	49,7
Vertragsverbindlichkeiten	25,8
Sonstige Verbindlichkeiten	3,6
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>122,0</b>
<b>Summe Schulden</b>	<b>223,4</b>
<b>Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen</b>	<b>116,5</b>
<b>Übertragene Gegenleistung</b>	<b>116,9</b>
Geschäfts- oder Firmenwert	0,4
<b>Nettozahlungsmittelabfluss aus dem Erwerb</b>	<b>-69,7</b>

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Abschlussstichtag ist die Bewertung der Steuerschulden noch unvollständig. Wenn innerhalb eines Jahres vom Erwerbszeitpunkt neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt werden, die zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Berichtigungen der vorstehenden Beträge geführt hätten, wird die Bilanzierung des Unternehmenserwerbs angepasst.

Die vorläufige Kaufpreisallokation ergibt einen Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 0,4 Mio. EUR.

Im Zuge des Erwerbs wurden Forderungen mit einem beizulegenden Zeitwert von 74,5 Mio. EUR erfasst. Der Bruttobetrag beläuft sich 77,7 Mio. EUR, hiervon werden 3,2 Mio. EUR voraussichtlich uneinbringlich sein.

Seit dem Erwerbszeitpunkt entfielen auf NileDutch Umsatzerlöse von 107,5 Mio. EUR und ein Ergebnis (EBIT) von 15,4 Mio. EUR unter Berücksichtigung der Kaufpreisallokation.

Wenn der Erwerb bereits zum 1. Januar 2021 erfolgt wäre (Pro-Forma-Betrachtung), dann hätte der Umsatz im Konzern 15.207,1 Mio. EUR betragen und das Ergebnis (EBIT) im Konzern bei 5.810,3 Mio. EUR gelegen. Bei der Ermittlung dieser Beträge wurde angenommen, dass die zum Erwerbszeitpunkt ermittelten beizulegenden Zeitwerte auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2021 gültig gewesen wären. Die Pro-Forma-Betrachtung basiert auf den verfügbaren Informationen sowie auf Annahmen. Aufgrund dieser Annahmen entsprechen die dargestellten Pro-Forma-Beträge nicht zwingend dem Konzernumsatz und -ergebnis, welches der Konzern erwirtschaftet hätte, wenn der Erwerb der NileDutch tatsächlich am 1. Januar 2021 vollzogen worden wäre.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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

## Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Atlantik <sup>1</sup>	536	487	1.584	1.534
Transpazifik	456	478	1.355	1.368
Fernost	558	581	1.739	1.644
Mittlerer Osten	378	382	1.162	1.081
Intra-Asien	130	216	460	639
Lateinamerika	755	689	2.290	2.100
Afrika <sup>1</sup>	164	109	390	331
<b>Gesamt</b>	<b>2.976</b>	<b>2.942</b>	<b>8.980</b>	<b>8.696</b>

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

## Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Atlantik <sup>1</sup>	2.039	1.298	1.646	1.323
Transpazifik	3.122	1.476	2.444	1.394
Fernost	2.844	963	2.300	969
Mittlerer Osten	1.602	823	1.353	820
Intra-Asien	1.381	533	1.161	568
Lateinamerika	1.870	1.068	1.566	1.132
Afrika <sup>1</sup>	2.150	1.175	1.847	1.168
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>2.234</b>	<b>1.084</b>	<b>1.818</b>	<b>1.097</b>

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

## Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Atlantik <sup>1</sup>	922,6	536,4	2.178,6	1.805,3
Transpazifik	1.200,5	604,9	2.767,1	1.697,0
Fernost	1.341,2	479,3	3.343,1	1.416,1
Mittlerer Osten	511,9	269,0	1.314,0	787,9
Intra-Asien	152,7	97,7	446,4	323,1
Lateinamerika	1.192,5	623,9	2.996,5	2.113,4
Afrika <sup>1</sup>	296,4	109,4	602,4	344,1
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	627,1	281,1	1.349,9	875,0
<b>Gesamt</b>	<b>6.244,7</b>	<b>3.001,6</b>	<b>14.998,1</b>	<b>9.361,9</b>

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

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

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

Mio. EUR	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>3.304,9</b>	<b>649,1</b>	<b>6.822,3</b>	<b>1.817,8</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	399,5	302,1	1.023,7	959,4
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>2.905,4</b>	<b>347,0</b>	<b>5.798,6</b>	<b>858,3</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>2.853,1</b>	<b>263,3</b>	<b>5.601,3</b>	<b>573,4</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>6,5</b>	<b>9,1</b>	<b>18,3</b>	<b>24,8</b>

### AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

#### Ergebnis je Aktie

	Q3 2021	Q3 2020	9M 2021	9M 2020
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	2.834,9	250,9	5.554,3	529,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>16,13</b>	<b>1,43</b>	<b>31,60</b>	<b>3,01</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 des Geschäftsjahres 2021 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 im Wesentlichen durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 175,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –135,8 Mio. EUR). Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 62,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 86,8 Mio. EUR) wirkten sich hingegen mindernd auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

### Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2021	31.12.2020
Schiffe	7.666,9	6.724,2
Container	2.883,2	2.288,3
Übrige Anlagen	229,5	215,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	196,5	72,9
<b>Gesamt</b>	<b>10.976,1</b>	<b>9.300,6</b>

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container, der Abschluss von neuen langfristigen Charter- und Containermietverträgen zu gleichzeitig höheren Charraten und die Verlängerung von bestehenden Charterverträgen in Summe zu einem Anstieg der Sachanlagen von 1.853,3 Mio. EUR. Darin enthalten sind geleistete Anzahlungen in Höhe von 171,8 Mio. EUR, im Wesentlichen für Schiffsneubauten. Stichtagsbedingte Währungskurseffekte trugen mit einem Betrag von 589,4 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Des Weiteren sind im Rahmen des Erwerbs von NileDutch Sachanlagen in Höhe von 205,0 Mio. EUR dem Konzern zugegangen. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 972,8 Mio. EUR mindernd auf Buchwerte des Sachanlagevermögens aus, wodurch sich insgesamt eine Erhöhung der Sachanlagen von 1.675,6 Mio. EUR ergab.

### Vorräte

Die Vorräte beinhalten im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, die insbesondere Brennstoffbestände umfassen. Im Vergleich zum 31. Dezember 2020 sind die Brennstoffbestände von 172,3 Mio. EUR auf 306,4 Mio. EUR gestiegen, was in erster Linie auf die erhebliche Erhöhung der Bunkerpreise sowie einer höheren Brennstoffbestandsmenge zurückzuführen ist.

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

In den ersten 9 Monaten des Jahres 2021 wurden 5 Containerschiffe als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte klassifiziert. Die Veräußerung der Schiffe dient der strategischen Optimierung des Schiffsportfolios. Die verbindlichen Vereinbarungen zur Veräußerung der 5 Schiffe wurden im zweiten Quartal geschlossen, wobei eines der 5 Schiffe auch bereits im zweiten Quartal an den Käufer übergeben wurde. Die Übergabe der verbliebenen 4 Schiffe erfolgte im dritten Quartal dieses Geschäftsjahres. Aufgrund von weiteren Netzwerkanpassungen wurden die Schiffe zeitgleich zur Übergabe für bis zu 1,5 Jahre zurückgechartert.

Zum 30. September 2021 waren alle 5 Containerschiffe an den Käufer übergeben, sodass sie nicht mehr in der Konzernbilanz angesetzt waren. Die Buchwerte der Schiffe wurden aufgrund der steigenden Marktpreise im zweiten Quartal 2021 auf ihren beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten in Höhe von insgesamt 40,8 Mio. EUR zugeschrieben. Insgesamt wurde für

die als zur Veräußerung gehalten klassifizierten Schiffe im zweiten Quartal eine Wertaufholung in Höhe von 11,2 Mio. EUR erfasst, die als Ertrag im Posten „Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen“ ausgewiesen wurde.

### **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 2021: –166,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2020: –208,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten 9 Monaten 2021 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 36,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um –15,3 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 zum 30. September 2021 –7,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: –12,4 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –3,7 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 11,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 26,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –21,8 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 –0,7 Mio. EUR zum 30. September 2021 (31. Dezember 2020: –1,9 Mio. EUR). In den ersten 9 Monaten 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –3,2 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –38,7 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 2,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 509,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: –42,4 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten 9 Monaten 2021 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 552,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –285,3 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

## Finanzinstrumente

### Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2020 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	<b>Gesamt</b>	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.362,6	1.362,6	1.362,6
Sonstige Forderungen	318,4	217,5	217,5
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	21,6	21,6	21,6
Eingebettete Derivate	21,6	21,6	21,6
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	14,5	14,5	14,5
Devisentermingeschäfte	5,4	5,4	5,4
Commodityoptionen	9,0	9,0	9,0
Finanzmittel	681,3	681,3	681,3
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.735,9	3.735,9	3.839,3
Leasingverbindlichkeiten	1.400,3	1.400,3	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.748,1	1.748,1	1.748,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	12,8	12,8	12,8
Zinsswaps	12,8	12,8	12,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	22,7	22,7	22,7
Zinsswaps	22,7	22,7	22,7
Sonstige Verbindlichkeiten	117,9	91,4	91,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	1,6	1,6	2,4
Vertragsverbindlichkeiten	545,7	–	–

<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 2021 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
<b>Aktiva</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.723,2	2.723,2	2.723,2
Sonstige Forderungen	399,1	253,3	253,3
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	4,6	4,6	4,6
Eingebettete Derivate	3,4	3,4	3,4
Commodityswaps	1,2	1,2	1,2
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	5,8	5,8	5,8
Zinsswaps	5,7	5,7	5,7
Finanzmittel	4.475,6	4.475,6	4.475,6
<b>Passiva</b>			
Finanzschulden	3.351,0	3.351,0	3.427,8
Leasingverbindlichkeiten	2.167,8	2.167,8	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.130,1	2.130,1	2.130,1
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	9,3	9,3	9,3
Zinsswaps	9,3	9,3	9,3
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	24,0	24,0	24,0
Devisentermingeschäfte	9,5	9,5	9,5
Zinsswaps	14,6	14,6	14,6
Sonstige Verbindlichkeiten	154,5	123,4	123,4
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen <sup>2</sup>	1,8	1,8	2,5
Vertragsverbindlichkeiten	1.256,6	–	–

<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. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit NileDutch wurden auch Commodityswaps erworben, die im Konzern als FVTPL-Instrument klassifiziert wurden.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1,1 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1,7 Mio. EUR) enthalten, die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind.

Die sonstigen Forderungen beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 7,2 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 6,0 Mio. EUR) bewertet als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 312,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 308,0 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 1,0 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1,0 Mio. EUR) ermittelt wurde.

Die in den sonstigen Verbindlichkeiten enthaltenen Put-Optionen, deren beizulegender Zeitwert in Höhe von 2,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 2,4 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 in der Regel die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten 9 Monaten 2021 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) grundsätzlich bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Für die für Hapag-Lloyd relevanten Laufzeiten des USD LIBOR (u.a. 3M, 6M, 12M) wurde diese Frist bis zum 30. Juni 2023 verlängert. Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt zum 30. September 2021 über variabel verzinsliche Darlehen und Cashflow Hedges zur Absicherung von Zinsrisiken, die der IBOR-Reform unterliegen. Um eine bilanzielle Fortführung der Sicherungsbeziehungen sicherzustellen, wendet Hapag-Lloyd seit 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, der durch den SOFR ersetzt werden soll. Eine Umstellung auf den neuen Referenzzinssatz hat bisher für keines der variablen Darlehen und Sicherungsinstrumente stattgefunden. Zum 30. September 2021 betrug das Nominalvolumen der variablen Finanzierungen 1.812,5 Mio. USD. Das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken belief sich auf 914,9 Mio. USD.

Derzeit werden im Hapag-Lloyd Konzern die Auswirkungen der alternativen Referenzzinssätze auf bestehende IBOR-basierte Verträge geprüft und relevante IT-Systeme für die Abbildung der Finanzierungen sowie Sicherungsinstrumente auf Basis der neuen Referenzzinssätze vorbereitet. Trotz gewisser Marktunsicherheiten, wann und wie die Umstellung des Referenzzinssatzes bei den Verträgen für die variablen Finanzierungen und die Sicherungsinstrumente erfolgt, geht Hapag-Lloyd davon aus, dass die Vertragsänderungen für das gesicherte Grundgeschäft und das designierte Sicherungsinstrument gleichzeitig stattfinden, 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	30.9.2021	31.12.2020
Finanzschulden	3.351,0	3.735,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	2.170,7	2.533,5
Anleihen	302,9	306,0
Sonstige Finanzschulden	877,5	896,4
Leasingverbindlichkeiten	2.167,8	1.400,3
<b>Gesamt</b>	<b>5.518,8</b>	<b>5.136,2</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	30.9.2021	31.12.2020
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.082,6	4.698,1
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	404,2	409,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	59,2	56,0
Zinsverbindlichkeiten	15,0	17,7
Transaktionskosten	-42,3	-45,1
<b>Gesamt</b>	<b>5.518,8</b>	<b>5.136,2</b>

Am 6. April 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sustainability-Linked Euro-Anleihe mit einem Volumen von insgesamt 300,0 Mio. EUR begeben. Die Anleihe hat eine Laufzeit von 7 Jahren und einen Kupon von 2,5%, der sich ab dem 15. Oktober 2025 bei Nicht-Erreichen der gesetzten Sustainability Performance Ziele um 0,25% erhöhen würde. Der Emissionserlös wurde für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125% Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd verwendet, die eine ursprüngliche Fälligkeit in 2024 hatte.

Hapag-Lloyd hat am 19. April 2021 die ausstehenden Kreditbeträge von Finanzierungsverträgen für 2 Schiffe in Höhe von 146,3 Mio. EUR (176,1 Mio. USD) vollständig und vorzeitig zurückgeführt.

In den ersten 9 Monaten des Geschäftsjahres 2021 hat Hapag-Lloyd eine Sale-and-Leaseback-Transaktion zur Refinanzierung von einem Containerschiff durchgeführt (sog. Japanese Operating Lease („JOL“)). Die bisherige Finanzierung wurde bereits im Vorjahr vorzeitig zurückgeführt. Die Leasingvereinbarung enthält eine substantielle Kaufoption, die das Recht einräumt, das Containerschiff zurückzukaufen. Die Transaktion wird vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 als Darlehensfinanzierung bilanziert. Das mit dieser Transaktion verbundene Refinanzierungsvolumen beträgt 57,9 Mio. EUR. Die Verbindlichkeit der zugrundeliegenden JOL-Transaktion ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da diese Verbindlichkeit gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert ist.

Im Zuge des Bestellvorgangs über die Fertigung und Lieferung von 6 Großcontainerschiffen mit einer Größe von jeweils 23.500 TEU, deren Auslieferung zwischen April und Dezember 2023 erwartet wird, hat Hapag-Lloyd im Dezember 2020 eine Kreditzusage in Form eines sog. Chinese Lease über 472,3 Mio. USD (384,7 Mio. EUR) zur Finanzierung von 3 Großcontainerschiffen abgeschlossen. Die Kreditzusage deckt die Anzahlungen unter dem Bauvertrag bis zur Ablieferung der Containerschiffe ab. Am 15. Juli 2021 erfolgte die Ziehung der ersten Tranche des Bauzeitdarlehens in Höhe von insgesamt 25,0 Mio. EUR (29,5 Mio. USD) für diese 3 Schiffe. Die Verbindlichkeit ist der Kategorie „sonstige Finanzschulden“ zugeordnet, da die Verbindlichkeit gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die ohne direkte Mitwirkung von Kreditinstituten, sondern durch eine Leasinggesellschaft aufgesetzt und finanziert ist.

Zum 30. September 2021 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 505,3 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 476,5 Mio. EUR).

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 haben sich die folgenden Änderungen bei den Rechtsstreitigkeiten und Steuerrisiken ergeben:

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 7,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 7,6 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 68,6 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 45,7 Mio. EUR). Grund für diesen Anstieg ist eine zusätzliche Forderung der Steuerbehörden in Indien für vergangenen Geschäftsjahre.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns zum 30. September 2021 betrafen im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in 17 Containerschiffe, davon 12 Großcontainerschiffe, in Höhe von 2.045,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 811,1 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 276,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 165,9 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 17,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 4,2 Mio. EUR),
- für Investitionen in Dieselgeneratoren zur Stromversorgung von Kühlcontainern in Höhe von 13,3 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 5,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in Umrüstung für den Betrieb mit Flüssigerdgas auf Containerschiffen in Höhe von 0,4 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 3,5 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 7,3 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 6,4 Mio. EUR).

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben, belaufen sich zum 30. September 2021 auf insgesamt 868,3 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 139,2 Mio. EUR).

**Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020 nicht ergeben. Die im „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts 2020 ab Seite 121 beschriebenen vertraglichen Beziehungen mit dem nahestehenden Personenkreis bestehen im Wesentlichen unverändert fort, sind aber für den Konzern nicht von materieller Bedeutung.

**WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 2. November 2021

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

## VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2022

### **JANUAR 2022**

Veröffentlichung der vorläufigen Finanzkennzahlen 2021

### **MÄRZ 2022**

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2021

### **MAI 2022**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2022

### **MAI 2022**

Ordentliche Jahreshauptversammlung

### **AUGUST 2022**

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2022

### **NOVEMBER 2022**

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2022

# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

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

