

H1 2021

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis
30. Juni 2021



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2021

		Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020	Ver- änderung absolut
Operative Kennzahlen¹						
Schiffe insgesamt		250	239	250	239	11
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.761	1.736	1.761	1.736	24
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.822	2.621	2.822	2.621	202
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.714	1.114	1.612	1.104	509
Transportmenge	TTEU	3.029	2.701	6.004	5.755	249
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.686	3.017	8.753	6.360	2.393
EBITDA	Mio. EUR	1.933	699	3.517	1.169	2.349
EBIT	Mio. EUR	1.616	352	2.893	511	2.382
Konzernergebnis	Mio. EUR	1.521	261	2.724	285	2.439
Ergebnis je Aktie	EUR	8,64	1,46	15,47	1,59	13,88
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	1.881	826	3.248	1.207	2.041
Renditekennzahlen¹						
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	41,3	23,2	40,2	18,4	21,8 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	34,5	11,7	33,1	8,0	25,0 ppt
ROIC (Return on Invested Capital) ²	%	52,5	10,9	47,0	7,7	39,3 ppt
Bilanzkennzahlen zum 30. Juni¹						
Bilanzsumme	Mio. EUR	18.416	15.184	18.416	15.184	3.232
Eigenkapital	Mio. EUR	9.087	6.723	9.087	6.723	2.364
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	49,3	44,3	49,3	44,3	5,1 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	9.329	8.462	9.329	8.462	867
Finanzkennzahlen zum 30. Juni¹						
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.295	5.136	5.295	5.136	158
Liquide Mittel	Mio. EUR	2.011	681	2.011	681	1.330

¹ Operative Kennzahlen und Renditekennzahlen beziehen sich auf die jeweilige Berichtsperiode. Der Vergleich der Bilanzkennzahlen und der Finanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2020.

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

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

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

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 12. August 2021 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2021

- Die ersten 6 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 hatten eine Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur in Nordamerika und teilweise auch in Asien und Europa zur Folge.
- Hapag-Lloyd verbuchte im ersten Halbjahr 2021 einen Anstieg des Transportvolumens um 4,3% auf 6.004 TTEU gegenüber der Vorjahresperiode.
- Die durchschnittliche Frachtrate stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 46,1% auf 1.612 USD/TEU (Vorjahreszeitraum: 1.104 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse erhöhten sich in den ersten 6 Monaten 2021 um 37,6% auf 8.753,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.360,3 Mio. EUR).
- Die Transportaufwendungen sind in den ersten 6 Monaten des Geschäftsjahres 2021 leicht um 0,6% auf 4.758,9 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 4.730,2 Mio. EUR). Der gegenüber dem US-Dollar stärkere Euro hat den Anstieg der Transportaufwendungen gemildert. Ohne diesen Währungseffekt wären die Transportaufwendungen deutlich angestiegen.
- Das EBITDA verdreifachte sich auf 3.517,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.168,7 Mio. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 40,2% (Vorjahreszeitraum: 18,4%).
- Das EBIT für das erste Halbjahr 2021 lag mit 2.893,2 Mio. EUR ebenfalls sehr deutlich über dem Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 511,3 Mio. EUR).
- Das Ergebnis je Aktie sprang auf 15,47 EUR, nach 1,59 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 2.796,4 Mio. EUR erneut deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 1.068,7 Mio. EUR).
- Trotz Zahlung einer Dividende von 615,2 Mio. EUR im ersten Halbjahr 2021 konnte die Nettoverschuldung gegenüber dem 31. Dezember 2020 weiter um über 1 Mrd. EUR reduziert werden.
- Gleichzeitig stieg die Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) zum Ende des ersten Halbjahres 2021 auf 2,5 Mrd. EUR (31. Dezember 2020: 1,2 Mrd. EUR).
- Infolge der guten operativen Entwicklung haben die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's ihr Kredit-Rating im ersten Halbjahr 2021 für Hapag-Lloyd erneut um jeweils eine Stufe angehoben. Beide Agenturen bewerten die Bonität von Hapag-Lloyd nun mit einem „BB“ bzw. „Ba2“. Dies ist die höchste Bonitätseinstufung in der Unternehmensgeschichte.
- Vor dem Hintergrund der ungebrochenen weltweiten Nachfrage nach Containertransporten und der daraus resultierenden Knappheit an Container- und Schiffskapazitäten, erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG auch für die zweite Hälfte des Geschäftsjahres weiterhin eine sehr starke Ertragsdynamik. Bisher wurde eine graduelle Normalisierung der Ertragslage im zweiten Halbjahr erwartet. Aus diesem Grund hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 30. Juli 2021 seinen Ergebnisausblick für das Geschäftsjahr 2021 angehoben.
- Das EBITDA wird nunmehr in einer Bandbreite von 7,6 bis 9,3 Mrd. EUR (bisher: deutlich über Vorjahr) und das EBIT in einer Bandbreite von 6,2 bis 7,9 Mrd. EUR (bisher: deutlich über Vorjahr) 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

46 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

47 Finanzkalender 2021

48 Impressum

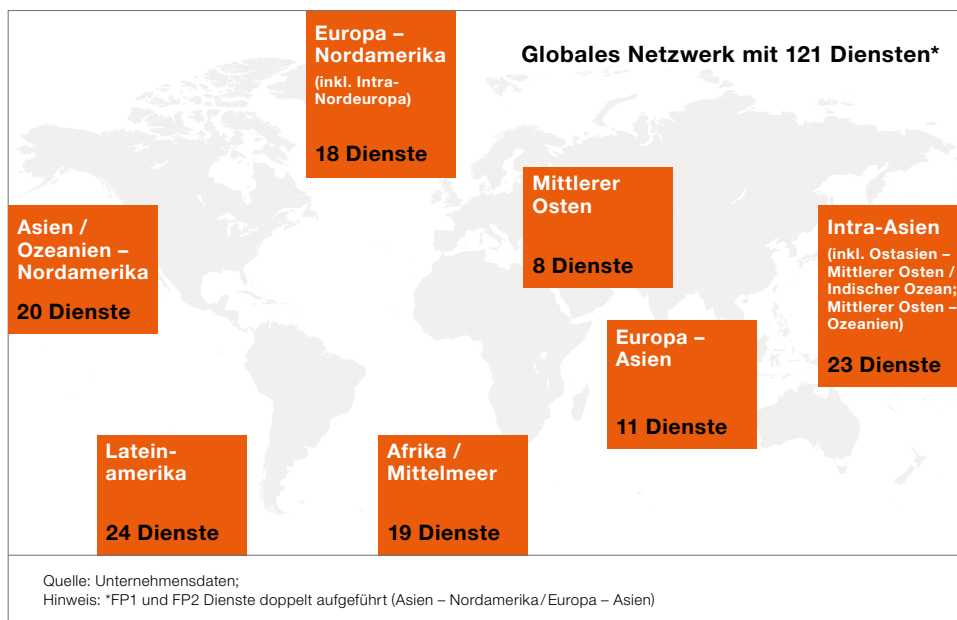
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht zum 30. Juni 2021 aus 250 Containerschiffen (30. Juni 2020: 239). Der Konzern verfügt derzeit über 394 Vertriebsstellen in 130 Ländern (30. Juni 2020: 388 Vertriebsstellen in 129 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 121 Diensten (Vorjahr: 121 Dienste) weltweit. In den ersten 6 Monaten des Jahres 2021 betreute Hapag-Lloyd global rd. 26.500 Kunden (Vorjahr: rd. 23.700).

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. Juni 2021 deckt die „THE Alliance“ mit 266 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. Juni 2020: 251 Containerschiffe und 28 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. Juni 2021 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG wie folgt dar:

in %	30.06.2021
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
Gesamt	100,0

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

die Frachtrate sind wichtige Einflussgrößen für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten 6 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 6 Monaten 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 47,0 % (Vorjahreszeitraum: 7,7 %). 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	
	H1 2021	H1 2020	H1 2021	H1 2020
Langfristige Vermögenswerte	13.701,7	13.869,6	16.293,4	15.540,9
Vorräte	279,3	177,7	332,1	199,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.024,0	1.158,7	2.406,9	1.298,4
Sonstige Aktiva	399,7	376,1	475,3	422,1
Summe Vermögenswerte	16.404,7	15.582,1	19.507,8	17.460,5
Rückstellungen	873,2	742,4	1.038,4	831,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.059,2	1.844,8	2.448,7	2.067,2
Sonstige Verbindlichkeiten	1.101,8	620,0	1.310,2	694,8
Summe Schulden	4.034,1	3.207,1	4.797,2	3.593,8
Invested Capital	12.370,6	12.375,0	14.710,5	13.866,8
EBIT	2.893,2	511,3	3.487,3	563,2
Steuern	23,7	24,6	28,6	27,0
Net Operating Profit after Tax (NOPAT)	2.869,4	486,8	3.458,7	536,2
Return on Invested Capital (ROIC, annualisiert)			47,0 %	7,7 %

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. Juni 2021 besteht die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 250 Containerschiffen (30. Juni 2020: 239 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis.

Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Die Stellplatzkapazität der gesamten Hapag-Lloyd Flotte beträgt zum 30. Juni 2021 1.760.783 TEU und ist somit gegenüber dem 30. Juni 2020 (1.736.429 TEU) um 1,4% gestiegen. Der Anteil der gecharterten Schiffe von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. Juni 2021 basierend auf den Stellplatzkapazitäten rd. 39% (30. Juni 2020: rd. 40%). Derzeit sind 3 Schiffe mit einer Kapazität von 10.377 TEU an andere Reedereien weiterverchartert.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd beträgt zum 30. Juni 2021 (kapazitätsgewichtet) 10,0 Jahre. Mit 7.043 TEU liegt die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 12% über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der 10 weltweit größten Containerlinienreedereien (30. Juni 2021: 6.270 TEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 60% über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte (30. Juni 2021: 4.397 TEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2021 über 1.695.253 (30. Juni 2020: 1.592.758) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.822.436 TEU (30. Juni 2020: 2.620.584 TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der geleasteten Container beträgt zum 30. Juni 2021 rd. 44% (30. Juni 2020: 44%). Nachdem bereits Ende letzten Jahres 83.000 TEU Container (davon 9.000 TEU Reefer und 8.000 TEU Spezialcontainer) bestellt wurden, um den Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken sowie um die Position im Reefermarkt gemäß der Strategy 2023 weiter zu stärken, wurden im ersten Halbjahr 2021 weitere Container mit einer Kapazität von 124.800 TEU Container bestellt (davon 24.800 TEU Reefer).

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasst zum 30. Juni 2021 121 Dienste (30. Juni 2020: 121 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2021	31.12.2020	30.6.2020
Anzahl der Schiffe	250	237	239
davon			
Eigene Schiffe ¹	116	112	112
Gecharterte Schiffe	134	125	127
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.761	1.719	1.736
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.822	2.704	2.621
Anzahl Dienste	121	122	121

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten 6 Monaten des Jahres 2021 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt rd. 2,11 Mio. Tonnen und lag damit rd. 2,9% über Vorjahresniveau (H1 2020: rd. 2,05 Mio. Tonnen). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch eine höhere Schiffskapazität und Transportmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum sowie längere Wartezeiten in und vor den Häfen. Erstmals wurden im ersten Halbjahr 2021 915 Tonnen LNG als Brennstoff verwendet.

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1% und 0,5%, MDO) und LNG reduzierte sich leicht von 94% in H1 2020 auf 92% im ersten Halbjahr 2021. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) erhöhte sich im ersten Halbjahr 2021 leicht auf 2,41 Tonnen (H1 2020: 2,35 Tonnen). Pro transportiertem TEU reduzierte sich der Bunkerverbrauch jedoch gegenüber dem Vorjahr auf 0,35 Tonnen pro TEU (H1 2020: 0,36 Tonnen pro TEU).

Um die Wettbewerbsfähigkeit im Europa-Fernost-Handel zu verbessern, hat Hapag-Lloyd Ende 2020 und im Juni 2021 zwei 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 Flüssigerdgas (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 CO₂-Emissionen um rd. 15% bis 25% verringert.

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 Flüssiggas (Liquified Natural Gas – 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 6 Monaten des Geschäftsjahres 2021 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 26.500 Kunden durch (H1 2020: rd. 23.700).

Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2021 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 13.404 Mitarbeiter (30. Juni 2020: 13.021). Davon entfielen 11.216 Personen auf den Landbereich (30. Juni 2020: 10.817) und 1.987 Mitarbeiter auf den Seebereich (30. Juni 2020: 2.010). Zudem beschäftigte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2021 201 Auszubildende (30. Juni 2020: 194).

Anzahl Mitarbeiter

	30.6.2021	31.12.2020	30.6.2020
Seebereich	1.987	2.023	2.010
Landbereich	11.216	10.867	10.817
Auszubildende	201	227	194
Gesamt	13.404	13.117	13.021

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Weltwirtschaft zeigte sich im ersten Halbjahr 2021 trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie vergleichsweise robust. 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.

Die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt, China, erreichte auch aufgrund einer coronabedingt schwachen Vorjahresbasis im ersten Halbjahr 2021 ein starkes Wirtschaftswachstum von 12,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Eine anziehende Industrieproduktion gepaart mit einem starken Wachstum im Dienstleistungssektor haben zum Anstieg beigetragen. Von Ersterem profitierte auch der Export, der im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 28,1 % angestiegen ist. 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 ersten und zweiten Quartal 2021 um 0,5 % bzw. 12,2 % gegenüber dem Vorjahresquartal zulegen. Der Im- und Export stieg im Zeitraum Januar bis Mai 2021 um 18,7 % bzw. 11,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, was auch auf eine schwache Vorjahresbasis zurückzuführen ist. Nachdem das Wirtschaftswachstum in der EU im ersten Quartal mit –0,4 % im leicht negativen Bereich lag, erholte

sich die Wirtschaftsleistung im zweiten Quartal und verzeichnete ein Wachstum von 13,2% gegenüber dem Vorjahresquartal. Die Im- und Exporte von Waren stiegen im Zeitraum Januar bis Mai 2021 gegenüber der Vorjahresperiode um 11,0% bzw. 12,0% zu. Insbesondere der Warenverkehr mit dem wichtigsten EU-Handelspartner China legte erneut kräftig zu.

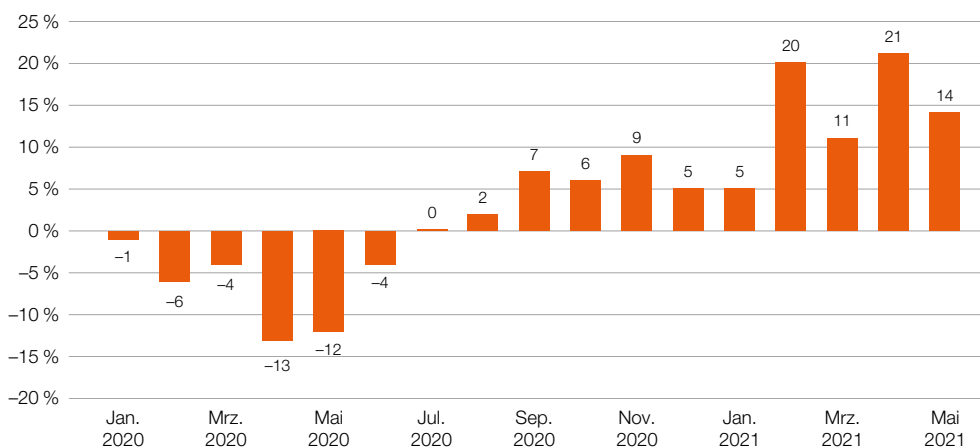
Angesichts einer anziehenden wirtschaftlichen Dynamik weltweit, setzte sich der Anstieg des Ölpreises im ersten Halbjahr 2021 fort. Ende Juni 2021 lag der Preis für die Sorte Brent bei 75,13 USD pro Barrel, nach 51,80 USD pro Barrel zum Jahresende 2020.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen haben sich im ersten Halbjahr 2021 im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Erholung weiter aufgehellt. In den ersten 5 Monaten des Jahres stiegen die weltweiten Containertransportmengen um 13,9% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der starke prozentuale Anstieg ist hauptsächlich auf eine schwache Vorjahresbasis zurückzuführen. Aber auch verglichen mit den ersten 5 Monaten 2019 sind die Mengen um 5,6% gestiegen (CTS, Juli 2021).

Mit Ausnahme der Verbindungen von Nordamerika nach Fernost und Europa, verzeichneten alle großen Relationen im Zeitraum Januar bis Mai 2021 einen zum Teil deutlichen Anstieg der Transportvolumina. Die Transportmengen von Fernost nach Nordamerika stiegen mit 44% gegenüber dem Vorjahreszeitraum am deutlichsten (CTS, Juli 2021).

Monatliches Wachstum der globalen Containertransportmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum in %



Quelle: CTS, Juli 2021

Die ansteigenden Containertransporte aus Fernost nach Nordamerika und Europa haben spätestens seit dem vierten Quartal 2020 zu einer spürbaren Störung der weltweiten Transportketten geführt. Insbesondere in Nordamerika war die Hafen- und Hinterlandinfrastruktur aufgrund stark gesteigerter Transportmengen überlastet. Die ohnehin angespannte Situation wurde durch die fast einwöchige Blockade des Suez-Kanals durch ein Containerschiff Ende März sowie durch die temporäre Schließung des wichtigen Seehafens Yantian in Südchina im Mai 2021 aufgrund eines COVID-19-Ausbruchs weiter verschärft. In der Folge 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 des ersten Halbjahres 2021 auf ein neues Allzeithoch von 3.785 USD/TEU. Im Vorjahr lag der Wert zum Ende des ersten Halbjahres noch bei 1.001 USD/TEU und zum Jahresende 2020 bei 2.642 USD/TEU.

Die starke Nachfragesituation im ersten Halbjahr 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 Juni 2021 (Alphaliner Weekly, Juli 2021), was rd. 0,7 % der Weltflotte entsprach (Juni 2020: rd. 2,3 Mio. TEU bzw. rd. 9,9 % der Weltflotte). Mehrheitlich entfallen die beschäftigungslosen Schiffe auf die Größenklassen bis 5.100 TEU.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im ersten Halbjahr 2021 insgesamt 87 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 590 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 53 Schiffe, Transportkapazität: rd. 352 TTEU). 29 dieser Schiffe hatten eine Kapazität von über 11.000 TEU. Die Verschrottung veralteter Schiffe lag im ersten Halbjahr 2021 bei sehr niedrigen rd. 10 TTEU gegenüber rd. 99 TTEU im Vorjahreszeitraum. Es wurden nur 13 sehr kleine Containerschiffe zwischen 320 TEU und 1.840 TEU Kapazität verschrottet. Das Durchschnittsalter betrug 26 Jahre (H1 2020: 24 Jahre, Clarksons, Juli 2021). Entsprechend stieg die Kapazität der Containerschiffsflotte um rd. 580 TTEU auf 24,3 Mio. TEU, deutlich mehr als im ersten Halbjahr 2020 mit einem Zuwachs von 255 TTEU.

In den Monaten Januar bis Juni 2021 wurden Aufträge für den Bau von 317 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt rd. 2,9 Mio. TEU vergeben, ein sehr deutlicher Anstieg nicht nur gegenüber den 20 Schiffen mit einer Kapazität von 0,2 Mio. TEU, die im Vorjahreshalbjahr H1 2020 bestellt wurden, sondern auch fast 3-mal mehr als im Gesamtjahr 2020 (100 Schiffe, 1,0 Mio. TEU, Clarksons Research, Juli 2021). 34 der bestellten Neubauten mit einer Kapazität von 0,5 Mio. TEU werden LNG als Brennstoff verwenden können.

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Ende des ersten Halbjahres 2021 auf rd. 4,0 Mio. TEU, nach 2,2 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität zum Ende des ersten Halbjahres 2021 mit 16,7 % auf dem höchsten Stand seit 2016 und über dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 11,9 %). Allerdings weisen andere Branchendienste wie Clarksons oder Drewry (diese zählen bereits Bestellungen mit, zu denen noch nicht alle Details bekannt sind) per Ende Juni bereits einen höheren Auftragsbestand von rd. 20 % aus. Das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität liegt jedoch weiterhin deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Der Bunkerpreis setzte seinen Anstieg in der ersten Jahreshälfte 2021 fort. Ende Juni notierte der Bunkertreibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt bei 514 USD/t, nach 367 USD/t zum Jahresende 2020 (MFO 0,5%, FOB Rotterdam) und 283 USD/t zum 30. Juni 2020. Der durchschnittliche Bunkerpreis erhöhte sich jedoch von 311 USD/t im ersten Halbjahr 2020 auf 462 USD/t im ersten Halbjahr 2021.

Branchenkonsolidierung und Allianzen

In den letzten Jahren verzeichnete die Containerschiffahrtsbranche eine starke Konsolidierung der Containerreedereien. Gemäß Daten des Branchendienstes MDS Transmodal (Juli 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. Juni 2021 deckt die „THE Alliance“ mit 266 Containerschiffen und 29 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. Juni 2020: 251 Containerschiffe und 28 Dienste).

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	36	25	49
Ocean Alliance	34	40	12
THE ALLIANCE	25	26	31
Sonstige	6	9	8

Quelle: Alphaliner Juni 2021

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

Ertragslage des Konzerns

Getrieben von einer starken Nachfrage nach Exportgütern aus dem asiatischen Raum, setzte sich die Erholung des Branchenumfelds von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie im ersten Halbjahr 2021 fort. Andererseits ergaben sich in bestimmten Fahrtgebieten anhaltende operative Herausforderungen im Zusammenhang mit der Überlastung der Hafен- und Hinterlandinfrastruktur, sowohl durch die gestiegenen Transportmengen als auch durch eine geringere Produktivität aufgrund von COVID-19-Infektionen der Belegschaft und den damit verbundenen höheren Arbeitsschutzvorschriften. Infolgedessen haben sich die Umlaufzeiten für Schiffe und Container verlängert.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 führten insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Frachtrate (in USD) um 46,1% und der Transportmenge um 4,3% zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 37,6%. Zusätzlich wirkte sich der geringere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis (-6,0%) positiv auf die Ertragslage aus. Höhere Aufwendungen für das Handling von Containern (6,5%) 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 im ersten Halbjahr 2021 bei 1,21 USD/EUR, nach 1,10 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 3.517,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.168,7 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 2.893,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 511,3 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 2.724,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 285,5 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Umsatzerlöse	4.686,0	3.017,0	8.753,4	6.360,3
Transportaufwendungen	2.488,5	2.085,3	4.758,9	4.730,2
Personalaufwendungen	193,0	167,4	357,3	340,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	317,2	347,8	624,2	657,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-81,8	-71,3	-131,7	-136,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.605,5	345,1	2.881,3	495,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,6	6,5	11,8	15,7
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,1	-0,1	0,1	-0,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	1.616,1	351,5	2.893,2	511,3
Zinsergebnis	-78,8	-79,8	-143,1	-204,0
Übrige Finanzposten	-3,6	-1,7	-1,9	2,7
Ertragsteuern	12,7	9,4	23,7	24,6
Konzernergebnis	1.521,0	260,6	2.724,5	285,5
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.518,6	256,9	2.719,4	278,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,4	3,8	5,0	6,8
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	8,64	1,46	15,47	1,59
EBITDA	1.933,4	699,3	3.517,3	1.168,7
EBITDA-Marge (%)	41,3	23,2	40,2	18,4
EBIT	1.616,1	351,5	2.893,2	511,3
EBIT-Marge (%)	34,5	11,7	33,1	8,0

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Atlantik	467	442	920	923
Transpazifik	462	418	899	890
Fernost	596	495	1.181	1.062
Mittlerer Osten	395	307	784	699
Intra-Asien	159	211	330	423
Lateinamerika	766	667	1.535	1.411
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	185	161	355	347
Gesamt	3.029	2.701	6.004	5.755

Die Transportmenge erhöhte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 um 249 TTEU auf 6.004 TTEU (Vorjahreszeitraum: 5.755 TTEU), was einem Anstieg von 4,3% entspricht.

Der Anstieg der Transportmengen in dem Fahrtgebiet Mittlerer Osten ist überwiegend auf den gestiegenen Export von Gütern aus Indien zurückzuführen, der im Vorjahreszeitraum aufgrund von lokalen COVID-19-Restriktionen nahezu zum Erliegen gekommen war. Die starke Nachfrage nach asiatischen Exportgütern führte im Wesentlichen in den Fahrtgebieten Lateinamerika und Fernost zu einem Anstieg der Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Gleiches galt für das Fahrtgebiet EMA, wobei die Überlastung der örtlichen Hafeninfrastrukturen und den damit verzögerten und ausgebliebenen Containerumschlägen diesem Anstieg entgegenwirkten.

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.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Atlantik	1.669	1.405	1.523	1.405
Transpazifik	2.256	1.378	2.101	1.351
Fernost	2.117	982	2.043	971
Mittlerer Osten	1.352	856	1.233	818
Intra-Asien	1.131	563	1.073	587
Lateinamerika	1.473	1.164	1.416	1.163
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.444	1.046	1.358	1.038
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.714	1.114	1.612	1.104

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.612 USD/TEU und lag damit um 509 USD/TEU bzw. 46,1% über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.104 USD/TEU).

Der kontinuierliche Anstieg der Frachtrate ist im Wesentlichen auf eine coronabedingt anhaltend starke Nachfrage nach Konsumgütern aus Asien zurückzuführen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Atlantik	645,8	563,8	1.162,2	1.177,1
Transpazifik	865,1	523,7	1.566,6	1.092,1
Fernost	1.046,9	441,3	2.002,0	936,8
Mittlerer Osten	442,4	239,1	802,1	518,9
Intra-Asien	149,1	107,9	293,7	225,4
Lateinamerika	936,2	705,3	1.804,1	1.489,5
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	221,9	152,8	399,9	326,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	378,6	283,1	722,8	593,9
Gesamt	4.686,0	3.017,0	8.753,4	6.360,3

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 2.393,1 Mio. EUR auf 8.753,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.360,3 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 37,6 % entspricht.

Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen der Anstieg der durchschnittlichen Frachtrate um 46,1 % sowie das um 4,3 % 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. 2,9 Mrd. EUR bzw. ca. 51 % ergeben.

Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Transportaufwendungen	2.488,5	2.085,3	4.758,9	4.730,2
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	2.490,9	2.132,6	4.750,2	4.744,2
Brennstoffe	403,5	268,6	725,3	862,9
Handling und Haulage	1.339,6	1.139,0	2.552,5	2.396,3
Container und Repositionierung ¹	287,2	281,9	564,8	562,0
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	460,5	443,1	907,6	923,0
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-2,4	-47,3	8,7	-14,0
Personalaufwendungen	193,0	167,4	357,3	340,3
Abschreibungen	317,2	347,8	624,2	657,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-81,8	-71,3	-131,7	-136,5
Gesamte operative Aufwendungen	2.916,9	2.529,2	5.872,1	5.864,4

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 um 28,7 Mio. EUR auf 4.758,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.730,2 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 0,6%, 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 und der niedrigere Bunkerverbrauchspreis führten hingegen zu einer Minderung der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von rd. 0,4 Mrd. EUR bzw. ca. 10% ergeben.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 421 USD/t um 27 USD/t (–6,0%) unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 448 USD/t. In Teilen wirkte sich zudem auch die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro, gemessen am Vorjahreszeitraum, mindernd auf die Aufwendungen für Brennstoff bei Hapag-Lloyd aus.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Halbjahr des Berichtsjahres um 156,2 Mio. EUR auf 2.552,5 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 Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) in Höhe von 15,3 Mio. EUR auf 907,6 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus dem schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro. Dieser Entwicklung wirkten gestiegene Aufwendungen für Containerstellplatzmieten auf fremden Seeschiffen entgegen.

Der Personalaufwand erhöhte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 um 17,0 Mio. EUR auf 357,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 340,3 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.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 sind die Abschreibungen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 33,2 Mio. EUR auf 624,2 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro. Gegenläufig wirkte sich im Wesentlichen der gestiegene Anteil an mittelfristig eingecharterten Schiffen und die daraus folgende Erhöhung der Nutzungsrechte aus. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe, Container, Gebäude) führte zu Abschreibungen in Höhe von 295,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 261,9 Mio. EUR).

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –131,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –136,5 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 159,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 166,9 Mio. EUR).

Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (91,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 83,9 Mio. EUR), Beratungskosten (12,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 15,5 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (12,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 19,2 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (7,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 9,8 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 27,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 30,4 Mio. EUR).

Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Umsatz	4.686,0	3.017,0	8.753,4	6.360,3
EBIT	1.616,1	351,5	2.893,2	511,3
EBITDA	1.933,4	699,3	3.517,3	1.168,7
EBIT-Marge (%)	34,5	11,7	33,1	8,0
EBITDA-Marge (%)	41,3	23,2	40,2	18,4
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	8,64	1,46	15,47	1,59
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) ¹	52,5	10,9	47,0	7,7

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

Zinsergebnis

Für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 belief sich das Zinsergebnis auf –143,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –204,0 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinsaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum resultierte überwiegend aus der Ersparnis der Zinsaufwendungen in Höhe von 59,3 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 (–4,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: –12,6 Mio. EUR) verbesserte sich das Zinsergebnis um weitere 8,2 Mio. EUR. Außerdem trug die Bewertung des eingebetteten Derivats (1,2 Mio. EUR) zu einer positiven Veränderung des Zinsaufwands in Höhe von 15,7 Mio. EUR bei. Im Vorjahreszeitraum hatte der Bewertungseffekt des eingebetteten Derivats durch die Unsicherheit der an den Finanzmärkten einsetzenden COVID-19-Pandemie noch einen deutlich negativen Beitrag zum Zinsergebnis geliefert (–14,5 Mio. EUR). Die Ausbuchung des eingebetteten Derivats im Zusammenhang mit der Ausübung der vorzeitigen Rückkaufoption der ursprünglich in 2024 fälligen EUR-Anleihe zum 7. April 2021 führte hingegen zu einem Anstieg der Zinsaufwendungen um 23,9 Mio. EUR. Die mit der vorzeitigen Rückzahlung verbundene ergebniswirksame Buchwertanpassung der Verbindlichkeit der Anleihe wirkte sich in Höhe von 8,5 Mio. EUR ebenfalls belastend auf das Zinsergebnis aus.

Ertragsteuern

Die Aufwendungen aus Ertragsteuern waren im Vergleich zum Vorjahreszeitraum im Wesentlichen unverändert.

Konzernergebnis

Im ersten Halbjahr 2021 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 2.724,5 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 285,5 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns**Verkürzte Kapitalflussrechnung**

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.881,3	826,3	3.247,7	1.206,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-374,1	-31,4	-451,3	-138,2
Free Cashflow	1.507,3	795,0	2.796,4	1.068,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.089,4	-189,1	-1.501,1	-49,0
Veränderung des Finanzmittelbestands	417,8	605,8	1.295,3	1.019,7

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 3.247,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.206,9 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 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 auf insgesamt 451,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 138,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Auszahlungen für Investitionen in Höhe von 474,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 148,8 Mio. EUR) sowohl für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten. Die im Investitionsbetrag enthaltenen Auszahlungen für bereits im Vorjahr zugegangene Container belaufen sich dabei auf 21,6 Mio. EUR.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.501,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 49,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen von Finanzverbindlichkeiten für Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe von 622,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 662,0 Mio. EUR). Weiterhin wurde die in 2024 fällig werdende Unternehmensanleihe in Höhe von 295,8 Mio. EUR und das Darlehen aus dem ABS-Programm in Höhe von 83,0 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 im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres auf 316,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum 295,9 Mio. EUR).

Den Mittelabflüssen standen Mittelzuflüsse aus der Begebung einer neuen Unternehmensanleihe von 293,8 Mio. EUR gegenüber. Aus der Finanzierung von Containern und Schiffsausrüstung flossen Mittel in Höhe von 175,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 635,5 Mio. EUR) zu.

Entwicklung des Finanzmittelbestands

Mio. EUR	H1 2021	H1 2020
Bestand am Anfang der Periode	681,3	511,6
Wechselkursbedingte Veränderungen	34,5	-22,0
Zahlungswirksame Veränderungen	1.295,3	1.019,7
Bestand am Ende der Periode	2.011,1	1.509,2

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 ein Zahlungsmittelzufluss von 1.295,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechsellkursbedingten Effekten in Höhe von 34,5 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2021 ein Finanzmittelbestand von 2.011,1 Mio. EUR (30. Juni 2020: 1.509,2 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 491,9 Mio. EUR (30. Juni 2020: 165,1 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 2.503,0 Mio. EUR ergab (30. Juni 2020: 1.674,3 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.294,6	5.136,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.011,1	681,3
Nettoverschuldung	3.283,5	4.454,9
Verschuldungsgrad (%)¹	36,1	66,3
Frei verfügbare Kreditlinien	491,9	476,5
Eigenkapitalquote (%)	49,3	44,3

¹ Verhältnis Nettoverschuldung zu Eigenkapital

Zum 30. Juni 2021 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 3.283,5 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2020 von 4.454,9 Mio. EUR ist die Verschuldung somit um 1.171,4 Mio. EUR (-26,3 %) zurückgegangen. Die Verbesserung der Nettoverschuldung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 49,3% im Vergleich zum 31. Dezember 2020 mit 44,3% um 5,1%-Punkte gestiegen. Aufgrund des gestiegenen Ergebnisses im Berichtszeitraum erhöhte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 2.364,4 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2021 9.087,1 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält der Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns**Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	13.701,7	12.633,0
davon Anlagevermögen	13.630,1	12.555,6
Kurzfristige Vermögenswerte	4.714,2	2.551,2
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.011,1	681,3
Bilanzsumme	18.415,9	15.184,3
Passiva		
Eigenkapital	9.087,1	6.722,7
Fremdkapital	9.328,8	8.461,6
davon langfristige Schulden	4.598,6	4.668,7
davon kurzfristige Schulden	4.730,2	3.792,9
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.294,6	5.136,2
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.144,4	4.170,4
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.150,2	965,7
Bilanzsumme	18.415,9	15.184,3
Nettoverschuldung	3.283,5	4.454,9
Eigenkapitalquote (%)	49,3	44,3

Zum 30. Juni 2021 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 18.415,9 Mio. EUR und lag um 3.231,6 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2020. Die Veränderung ergab sich unter anderem aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, preisbedingten höheren Forderungen und Verbindlichkeiten sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro. Der USD / EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2021 bei 1,19 (31. Dezember 2020: 1,23).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.074,4 Mio. EUR auf 13.630,1 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 755,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 511,9 Mio. EUR), Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 581,3 Mio. EUR sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 400,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 20,0 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von 635,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 657,3 Mio. EUR) auf das Anlagevermögen aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 295,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 261,9 Mio. EUR) enthalten.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 1.329,8 Mio. EUR auf 2.011,1 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2020 (681,3 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 2.364,4 Mio. EUR auf 9.087,1 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene positive Konzernergebnis in Höhe von 2.724,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 285,5 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 235,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,4 Mio. EUR) zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni des laufenden Jahres 49,3% (31. Dezember 2020: 44,3%).

Das Fremdkapital des Konzerns ist seit dem Konzernabschluss 2020 um 867,2 Mio. EUR auf 9.328,8 Mio. EUR gestiegen. Dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten aufgrund von stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 154,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -6,3 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 Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 749,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 459,3 Mio. EUR) standen Tilgungsleistungen für Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1.202,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 802,3 Mio. EUR) gegenüber. In den Tilgungsleistungen waren 295,8 Mio. EUR für die vorzeitige Rückführung der bestehenden 5,125% Euro-Anleihe von Hapag-Lloyd (ursprüngliche Fälligkeit in 2024) enthalten.

Ein weiterer Anstieg um 658,4 Mio. EUR resultierte aus höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsverbindlichkeiten (30. Juni 2021: 2.952,3 Mio. EUR; 31. Dezember 2020: 2.293,8 Mio. EUR).

Zum 30. Juni 2021 betrug die Nettoverschuldung unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 3.283,5 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 im ersten Halbjahr des Jahres 2021 trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie vergleichsweise positiv. Umfassende fiskalpolitische und monetäre Maßnahmen zahlreicher Staaten und Notenbanken sowie die Anpassung vieler Unternehmen an die veränderten Rahmenbedingungen unterstützten diese Entwicklung.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 wirkten sich vor allem die gestiegene durchschnittliche Frachtrate und der geringere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 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 belastend auf das Halbjahresergebnis aus. Insgesamt lag das Ergebnis des ersten Halbjahres des Geschäftsjahres 2021 leicht oberhalb der Erwartungen des Vorstands.

Die für die Containerschifffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Jahr weiter aufhellen. Die vorangetriebenen Impfkampagnen in den großen Industrieländern sowie zusätzliche Konjunkturprogramme, allen voran in den USA, sollten zu einem spürbaren Wirtschaftsaufschwung in 2021 führen. Diese Entwicklung lässt auch positive Auswirkungen auf die Transport- und Logistikindustrie erwarten. Darauf basierend erwartet der Vorstand einen Anstieg des Transportvolumens und ein anhaltend hohes Frachtrateniveau im Geschäftsjahr 2021, was gleichzeitig die Grundlage des im folgenden Abschnitt beschriebenen Prognoseberichts darstellt. Zugleich wird die Entwicklung des Bunkerpreises einen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis von Hapag-Lloyd für das Geschäftsjahr 2021 haben. Trotz der positiven Aussichten ist der weitere Verlauf des Geschäftsjahres aufgrund bestehender infrastruktureller Engpässe 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 Containerschiffahrt bedeutenden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) im laufenden Jahr weiter aufhellen. Steigende Impfquoten in den großen Industrieländern sowie zusätzliche Konjunkturprogramme, allen voran in den USA, sollten zu einem spürbaren Wirtschaftsaufschwung in 2021 führen. Laut der Juli-Prognose des IWF dürfte die Weltwirtschaft 2021 um 6,0% wachsen, nach einem Rückgang von 3,2% 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	6,0	-3,2	2,8	3,6
Industrienationen	4,4	5,6	-4,6	1,6	2,3
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,2	6,3	-2,1	3,7	4,5
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	7,0	9,7	-8,3	0,9	3,9

Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 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 6,3%. Im Vorjahr war das Containertransportvolumen mit -1,0% noch leicht rückläufig.

Entwicklung der Containertransportmenge

	2022e	2021e	2020	2019	2018
Mio. TEU	166	158	149	151	149
Wachstumsrate in %	5,1	6,3	-1,0	1,0	4,0

Quelle: Seabury (Juni 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 Transportketten im ersten Halbjahr 2021 geführt. Die ohnehin angespannte Situation wurde durch die fast einwöchige Blockade des Suez-Kanals durch ein Containerschiff Ende März sowie durch die temporäre Schließung des wichtigen Seehafens Yantian in Südchina im Mai aufgrund eines COVID-19-Ausbruchs 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 für das dritte Quartal 2021 von einer weiteren Verschärfung der Situation aus. Mit einer Entspannung wird nunmehr nicht vor dem ersten Quartal 2022 gerechnet (Drewry Container Forecaster Q2 2021, Juni 2021).

Die hohe Transportnachfrage gepaart mit einem Mangel an verfügbaren Charterschiffen haben zum Jahresende 2020 und im ersten Halbjahr 2021 zu einem spürbaren Anstieg der Schiffbestellungen geführt. Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal zum Ende des ersten Halbjahres 2021 auf rd. 4,0 Mio. TEU, nach 2,2 Mio. TEU im Vorjahr. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität zum Ende des ersten Halbjahres 2021 mit 16,7 % auf dem höchsten Stand seit 2016 und über dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre (rd. 11,9 %). Allerdings weisen andere Branchendienste wie Clarksons oder Drewry (diese zählen bereits Bestellungen mit, zu denen noch nicht alle Details bekannt sind) per Ende Juni bereits einen höheren Auftragsbestand von rd. 20 % aus. Das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität liegt 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 1,0 Mio. TEU bzw. um 4,2 % und damit leicht 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	0,9	1,2	1,1	1,1	1,5
Erwartete Verschrottungen	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	0,1	0,3	0,1	0,2
Nettokapazitätszuwachs	0,7	1,0	0,7	0,9	1,2
Nettokapazitätszuwachs (in %)	2,8	4,2	3,0	4,0	5,6

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 2021, Juni 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 einer guten Nachfragesituation gepaart mit Kapazitätsengpässen, die zu einem deutlich gestiegenen Frachtratenniveau geführt haben, ein außerordentlich positives erstes Halbjahr 2021.

Auch zu Beginn des zweiten Halbjahres ist die weltweite Nachfrage nach Containertransporten nach wie vor auf einem hohen Niveau. Gleichzeitig sorgen operative Störungen in der gesamten Lieferkette weiterhin für erhebliche Verzögerungen und tragen damit zur Verknappung der verfügbaren Transportkapazitäten bei. Deswegen rechnet Hapag-Lloyd auch für die zweite Hälfte des Geschäftsjahres mit einer weiterhin sehr starken Ertragsdynamik. Bisher wurde eine graduelle Normalisierung der Ertragslage im zweiten Halbjahr erwartet. Aus diesem Grund hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 30. Juli 2021 seinen Ergebnisausblick für das Geschäftsjahr 2021

angehoben. Das EBITDA wird nunmehr in einer Bandbreite von 9,2 bis 11,2 Mrd. USD beziehungsweise 7,6 bis 9,3 Mrd. EUR (bisher: deutlich über Vorjahr) und das EBIT in einer Bandbreite von 7,5 bis 9,5 Mrd. USD beziehungsweise 6,2 bis 7,9 Mrd. EUR (bisher: deutlich über Vorjahr) erwartet. Die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2021 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht und die durchschnittliche Frachtrate deutlich gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden können. Gleichzeitig wird von einem deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreises ausgegangen, welcher sich dämpfend auf die Ergebnisentwicklung auswirken sollte. Unsere Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,21 USD/EUR.

Angesichts einer derzeit überdurchschnittlich hohen Volatilität der Frachtraten, operativen Herausforderungen unter anderem aufgrund bestehender infrastruktureller Engpässe sowie dem unvorhersehbaren weiteren Verlauf der COVID-19-Pandemie und ihrer ökonomischen Auswirkungen, ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

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

	Ist 2020	Bisherige Prognose 2021	Prognose 2021
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Juli 2021)	-3,2 %	6,0 %	6,0 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Juli 2021)	-8,3 %	9,7 %	9,7 %
Globales Containertransportvolumen (Seabury, Juni 2021)	-1,0 %	6,3 %	6,3 %
Transportmenge, Hapag-Lloyd	11,8 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend
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	Deutlich steigend	7,6–9,3 Mrd. EUR
EBIT (Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern), Hapag-Lloyd	1,3 Mrd. EUR	Deutlich steigend	6,2–7,9 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 regionalen Logistikketten unverändert fort, auch durch die im bisherigen Jahresverlauf andauernd hohe Transportnachfrage. Vor diesem Hintergrund und unter Einbeziehung des positiven Marktausblicks für die Nachfrage nach Containertransporten für das verbleibende Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung sowohl der Transportmenge als auch der durchschnittlichen Frachtrate nun als wesentlich eingestuft. Zudem wird die Eintrittswahrscheinlichkeit für negative Auswirkungen durch eine Schwankung der Transportmengen nunmehr als niedrig eingeschätzt.

Unter Berücksichtigung der Verbrauchsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr und der getroffenen Bewältigungsmaßnahmen werden die Auswirkungen der Schwankung des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko als tragbar eingestuft.

Weiterhin bestehen die im ersten Quartal 2021 angepassten Einschätzungen, konkret die Einstufung der Eintrittswahrscheinlichkeit bezüglich der Schwankung der Charterraten als niedrig sowie der negativen Auswirkungen der eingeschränkten Verfügbarkeit von Informations- und Kommunikationstechnologie auf die Finanz- und Ertragslage als wesentlich, unverändert fort.

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	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Mittel	Tragbar
Schwankung der Charterraten	Niedrig	Tragbar
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr 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 Halbjahresfinanzberichts enthalten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Umsatzerlöse	4.686,0	3.017,0	8.753,4	6.360,3
Transportaufwendungen	2.488,5	2.085,3	4.758,9	4.730,2
Personalaufwendungen	193,0	167,4	357,3	340,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	317,2	347,8	624,2	657,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-81,8	-71,3	-131,7	-136,5
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.605,5	345,1	2.881,3	495,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,6	6,5	11,8	15,7
Ergebnis aus Beteiligungen und Wertpapieren	0,1	-0,1	0,1	-0,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	1.616,1	351,5	2.893,2	511,3
Zinserträge und ähnliche Erträge	2,1	1,7	5,9	3,0
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	80,9	81,4	149,0	207,0
Übrige Finanzposten	-3,6	-1,7	-1,9	2,7
Ergebnis vor Steuern	1.533,7	270,1	2.748,2	310,0
Ertragsteuern	12,7	9,4	23,7	24,6
Konzernergebnis	1.521,0	260,6	2.724,5	285,5
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.518,6	256,9	2.719,4	278,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,4	3,8	5,0	6,8
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	8,64	1,46	15,47	1,59

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Konzernergebnis	1.521,0	260,6	2.724,5	285,5
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	–	–46,5	29,2	2,3
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	–	–46,4	29,0	2,6
Steuereffekt	–	–0,1	0,2	–0,3
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	–102,7	–149,9	235,6	2,4
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	0,3	3,3	19,1	–12,0
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	2,0	15,7	5,4	–17,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	–1,9	–13,1	14,0	5,7
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,2	0,6	–0,4	0,2
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt) ¹	–0,8	1,1	–1,0	–22,7
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	–1,6	–3,7	–2,5	–31,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	0,8	4,4	1,6	8,9
Währungsumrechnungsdifferenzen	–	0,4	–	0,1
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–103,2	–191,9	283,0	–30,0
Gesamtergebnis	1.417,8	68,7	3.007,4	255,4
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.415,5	65,3	3.002,0	248,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	2,3	3,4	5,4	6,7

¹ 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, umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.514,1	1.466,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.469,5	1.459,1
Sachanlagen	10.305,5	9.300,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	340,9	329,2
Sonstige Forderungen	29,7	22,4
Derivative Finanzinstrumente	8,0	21,6
Ertragsteuerforderungen	4,9	4,7
Aktive latente Ertragsteuern	28,9	28,7
Langfristige Vermögenswerte	13.701,7	12.633,0
Vorräte	279,3	172,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.024,0	1.362,6
Sonstige Forderungen	348,5	296,0
Derivative Finanzinstrumente	0,2	14,4
Ertragsteuerforderungen	18,2	24,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.011,1	681,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	32,8	–
Kurzfristige Vermögenswerte	4.714,2	2.551,2
Summe Aktiva	18.415,9	15.184,3

Passiva

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	6.262,1	4.159,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1,4	-265,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	9.076,6	6.707,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	10,5	15,5
Eigenkapital	9.087,1	6.722,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	351,6	374,7
Sonstige Rückstellungen	59,8	73,1
Finanzschulden	2.865,3	3.229,9
Leasingverbindlichkeiten	1.279,2	940,5
Sonstige Verbindlichkeiten	4,9	5,0
Derivative Finanzinstrumente	26,7	35,5
Passive latente Ertragsteuern	11,1	10,1
Langfristige Schulden	4.598,6	4.668,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9,1	10,5
Sonstige Rückstellungen	452,6	369,2
Ertragsteuerschulden	25,9	39,1
Finanzschulden	522,6	505,9
Leasingverbindlichkeiten	627,6	459,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.059,2	1.748,1
Vertragsverbindlichkeiten	893,1	545,7
Sonstige Verbindlichkeiten	139,6	114,6
Derivative Finanzinstrumente	0,6	-
Kurzfristige Schulden	4.730,2	3.792,9
Summe Passiva	18.415,9	15.184,3

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2021**

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Konzernergebnis	1.521,0	260,6	2.724,5	285,5
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	12,7	9,4	23,7	24,6
Übrige Finanzposten	3,6	1,7	1,9	-2,7
Zinsergebnis	78,8	79,8	143,1	204,0
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	317,2	347,8	624,2	657,3
Wertberichtigungen (+)/Zuschreibungen (-) für finanzielle Vermögenswerte	-	0,1	-	0,1
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-1,4	-4,9	-2,5	-7,4
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-10,7	-6,5	-11,9	-15,7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	3,2	4,8	-21,4	13,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-44,5	28,3	-100,1	72,4
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-301,1	255,7	-637,5	82,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-15,3	-67,1	41,9	-80,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	320,7	-84,0	469,6	-22,5
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-zahlungen (-)	-3,8	-0,4	-9,0	-6,0
Zinseinzahlungen	0,8	1,0	1,3	1,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.881,3	826,3	3.247,7	1.206,9
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	3,1	9,1	5,8	18,3
Einzahlungen aus Abgängen von Beteiligungen	1,3	-	1,3	-
Einzahlungen aus Dividenden	0,2	0,2	0,2	0,2
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	6,4	-	6,4	-
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-395,5	-32,9	-474,5	-148,8
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-	-	-0,8	-
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	10,4	-	10,4	-
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-	-7,9	-	-7,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-374,1	-31,4	-451,3	-138,2

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Auszahlungen für Dividenden	-621,9	-198,5	-627,9	-199,5
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	351,0	645,4	470,1	1.146,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-592,5	-406,2	-920,1	-541,9
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-153,9	-133,8	-282,2	-260,4
Auszahlungen für Mietereinbauten	-0,3	-9,8	-0,3	-24,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-68,2	-81,1	-125,3	-163,3
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden	-3,4	-5,1	-15,2	-6,6
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-1.089,4	-189,1	-1.501,1	-49,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	417,8	605,8	1.295,3	1.019,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	1.614,6	939,5	681,3	511,6
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-21,3	-36,1	34,5	-22,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	417,8	605,8	1.295,3	1.019,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	2.011,1	1.509,2	2.011,1	1.509,2

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2020	175,8	2.637,4	3.430,8
Gesamtergebnis	-	-	278,7
davon			
Konzernergebnis	-	-	278,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-195,4
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-193,3
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,1
Stand 30.6.2020	175,8	2.637,4	3.514,1
Stand 1.1.2021	175,8	2.637,4	4.159,9
Gesamtergebnis	-	-	2.719,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	2.719,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgliedert werden	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-617,5
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-615,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-2,3
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	0,3
Stand 30.6.2021	175,8	2.637,4	6.262,1

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
2,3	-12,0	-22,7	2,4	-	-30,0	248,7	6,7	255,4
-	-	-	-	-	-	278,7	6,8	285,5
2,3	-12,0	-22,7	2,4	-	-30,0	-30,0	-	-30,0
-	-	16,4	-	-	16,4	16,4	-	16,4
-	-	-	-	-	-	-195,4	-4,0	-199,5
-	-	-	-	-	-	-193,3	-	-193,3
-	-	-	-	-	-	-2,1	-4,0	-6,1
-171,0	-26,0	-16,5	562,9	-0,5	349,0	6.676,2	16,8	6.693,0
-208,6	-12,4	-1,9	-42,4	-0,4	-265,8	6.707,2	15,5	6.722,7
29,2	19,1	-1,0	235,6	-	282,9	3.002,3	5,4	3.007,7
-	-	-	-	-	-	2.719,4	5,0	2.724,5
29,2	19,1	-1,0	235,6	-	282,9	282,9	0,3	283,2
-	-17,5	2,1	-	-	-15,4	-15,4	-	-15,4
-	-	-	-	-	-	-617,5	-10,4	-627,9
-	-	-	-	-	-	-615,2	-	-615,2
-	-	-	-	-	-	-2,3	-10,4	-12,8
-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
-	-	-	-0,3	-	-0,3	-	-	-
-179,4	-10,8	-0,8	192,8	-0,4	1,4	9.076,6	10,5	9.087,1

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 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 3. August 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. Juni 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 im ersten Halbjahr 2021 verabschiedeten, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen werden derzeit geprüft. Der Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 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 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. Juni 2021 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,18915 USD/EUR (31. Dezember 2020: 1,22760 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2021 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,20540 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,10140 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“.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2021 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 125 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2020: 126) sowie 5 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2020: 5). 3 neugegründete Gesellschaften und 3 erworbene Gesellschaften wurden im ersten Halbjahr 2021 in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Von den Gesellschaften, die im Rahmen der Einbringung der UASC-Gruppe in 2017 in den Konzernabschluss einbezogen worden waren, wurden 3 liquidiert, 3 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.

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 Containerlinienschifffahrt zuzuordnen. Angegeben werden die Transportmenge und Frachtrate pro Fahrtgebiet sowie die diesem Fahrtgebiet zuzuordnenden Umsatzerlöse.

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Atlantik	467	442	920	923
Transpazifik	462	418	899	890
Fernost	596	495	1.181	1.062
Mittlerer Osten	395	307	784	699
Intra-Asien	159	211	330	423
Lateinamerika	766	667	1.535	1.411
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	185	161	355	347
Gesamt	3.029	2.701	6.004	5.755

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Atlantik	1.669	1.405	1.523	1.405
Transpazifik	2.256	1.378	2.101	1.351
Fernost	2.117	982	2.043	971
Mittlerer Osten	1.352	856	1.233	818
Intra-Asien	1.131	563	1.073	587
Lateinamerika	1.473	1.164	1.416	1.163
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	1.444	1.046	1.358	1.038
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.714	1.114	1.612	1.104

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Atlantik	645,8	563,8	1.162,2	1.177,1
Transpazifik	865,1	523,7	1.566,6	1.092,1
Fernost	1.046,9	441,3	2.002,0	936,8
Mittlerer Osten	442,4	239,1	802,1	518,9
Intra-Asien	149,1	107,9	293,7	225,4
Lateinamerika	936,2	705,3	1.804,1	1.489,5
EMA (Europa – Mittelmeer – Afrika)	221,9	152,8	399,9	326,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	378,6	283,1	722,8	593,9
Gesamt	4.686,0	3.017,0	8.753,4	6.360,3

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind in wesentlichem Umfang Erlöse aus Stand- und Lagergeldern für Container (Demurrage & 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	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1.933,4	699,3	3.517,3	1.168,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	317,2	347,8	624,2	657,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	1.616,1	351,5	2.893,2	511,3
Ergebnis vor Steuern (EBT)	1.533,7	270,1	2.748,2	310,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	10,6	6,5	11,8	15,7

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q2 2021	Q2 2020	H1 2021	H1 2020
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	1.518,6	256,9	2.719,4	278,7
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	8,64	1,46	15,47	1,59

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

Im ersten Halbjahr 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 94,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,2 Mio. EUR). Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 39,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 66,8 Mio. EUR) wirkten sich hingegen mindernd auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Vermögenswerte aus.

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Schiffe	7.347,0	6.724,2
Container	2.534,6	2.288,3
Übrige Anlagen	217,3	215,1
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	206,6	72,9
Gesamt	10.305,5	9.300,6

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container, der Abschluss von neuen und die Verlängerung von bestehenden Charterverträgen zu längeren Laufzeiten sowie neue Nutzungsrechte für langfristige Containermietverträge in Summe zu einem Anstieg der Sachanlagen von 1.315,3 Mio. EUR. Darin enthalten sind geleistete Anzahlungen in Höhe von 152,5 Mio. EUR, im Wesentlichen für im Geschäftsjahr 2021 beauftragte Schiffsneubauten. Darüber hinaus trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 306,8 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und auf Nutzungsrechte mit einem Betrag von 596,3 Mio. EUR mindernd auf Buchwerte des Sachanlagevermögens aus, wodurch sich insgesamt eine Erhöhung der Sachanlagen von insgesamt 1.004,9 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 279,3 Mio. EUR gestiegen, was vor allem auf die Erhöhung der Menge sowie der Marktpreise zurückzuführen ist.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Im ersten Quartal 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 wird zeitnah in diesem Geschäftsjahr erfolgen. Aufgrund von weiteren Netzwerkanpassungen werden die Schiffe zeitgleich zur Übergabe für bis zu 1,5 Jahre zurückgechartert.

Zum 30. Juni 2021 wurden die noch nicht übergebenen 4 Containerschiffe in der Konzernbilanz weiterhin gesondert ausgewiesen. 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 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. Juni 2021: –179,4 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 im ersten Halbjahr 2021 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 29,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,3 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 –10,8 Mio. EUR zum 30. Juni 2021 (31. Dezember 2020: –12,4 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 5,4 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –17,9 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 14,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,7 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 –0,8 Mio. EUR zum 30. Juni 2021 (31. Dezember 2020: –1,9 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr 2021 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –2,5 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –31,7 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 1,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,9 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Währungsrücklage in Höhe von 192,8 Mio. EUR (31. Dezember 2020: –42,4 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr 2021 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 235,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,4 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
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
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) ¹	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
Passiva			
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) ¹	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 ²	1,6	1,6	2,4
Vertragsverbindlichkeiten	545,7	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

In der nachfolgenden Tabelle sind die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 30. Juni 2021 dargestellt.

Mio. EUR	Buchwert		Beizulegender Zeitwert
	Gesamt	davon Finanz- instrumente	Finanz- instrumente
Aktiva			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.024,0	2.024,0	2.024,0
Sonstige Forderungen	378,2	248,3	248,3
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	3,1	3,1	3,1
Eingebettete Derivate	3,1	3,1	3,1
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	5,1	5,1	5,1
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	0,2
Zinsswaps	4,9	4,9	4,9
Finanzmittel	2.011,1	2.011,1	2.011,1
Passiva			
Finanzschulden	3.387,9	3.387,9	3.470,5
Leasingverbindlichkeiten	1.906,8	1.906,8	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.059,2	2.059,2	2.059,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	10,1	10,1	10,1
Zinsswaps	10,1	10,1	10,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (Hedge Accounting) ¹	17,1	17,1	17,1
Devisentermingeschäfte	0,6	0,6	0,6
Zinsswaps	16,6	16,6	16,6
Sonstige Verbindlichkeiten	142,7	116,5	116,5
Verbindlichkeiten aus Put-Optionen ²	1,7	1,7	2,4
Vertragsverbindlichkeiten	893,1	–	–

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

² Teil der sonstigen Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

In den sonstigen Forderungen sind Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1,7 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 7,0 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 306,8 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 1,1 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 2,4 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 i.d.R. die Buchwerte einen angemessenen Näherungswert für die beizulegenden Zeitwerte dar.

In den ersten 6 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) bis Ende 2021 durch alternative risikofreie Zinssätze abgelöst werden. Der Hapag-Lloyd Konzern verfügt zum 30. Juni 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. Juni 2021 betrug das Nominalvolumen der variablen Finanzierungen 1.878,1 Mio. USD. Das Nominalvolumen der in einer Sicherungsbeziehung befindlichen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken belief sich auf 948,2 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, so dass keine Inkongruenzen zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft und somit keine Ineffektivität aus den bestehenden Sicherungsbeziehungen entstehen werden. Bezüglich der weiteren Entwicklungen der alternativen Referenzzinssätze steht Hapag-Lloyd in regelmäßigem Austausch mit seinen internationalen Bankpartnern.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Finanzschulden	3.387,9	3.735,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	2.220,2	2.533,5
Anleihen	301,0	306,0
Sonstige Finanzschulden	866,6	896,4
Leasingverbindlichkeiten	1.906,8	1.400,3
Gesamt	5.294,6	5.136,2

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	30.6.2021	31.12.2020
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.866,0	4.698,1
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	405,8	409,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	55,4	56,0
Zinsverbindlichkeiten	11,6	17,7
Transaktionskosten	-44,1	-45,1
Gesamt	5.294,6	5.136,2

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 148,1 Mio. EUR (176,1 Mio. USD) vollständig und vorzeitig zurückgeführt.

Im ersten Halbjahr 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.

Zum 30. Juni 2021 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 491,9 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 7,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 7,6 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 62,8 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. Juni 2021 betrafen im Wesentlichen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in 17 Containerschiffe, davon 12 Großcontainerschiffe, in Höhe von 2.018,2 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 811,1 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 302,0 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 165,9 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 15,7 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 4,2 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 5,8 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 9,5 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 6,4 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

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 ist Teil der Strategy 2023.

Die wesentlichen durch den Zusammenschluss erworbenen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen (inkl. Nutzungsrechten), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zu den übernommenen Schulden zählen im Wesentlichen Leasingverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten.

Aufgrund der zeitlichen Nähe des Erwerbszeitpunkts zum Aufstellungszeitpunkt des Zwischenabschlusses ist die erstmalige Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses unvollständig, weshalb keine weiteren Angaben gemacht werden.

Hamburg, 3. August 2021

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

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

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

Hamburg, 3. August 2021

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf



Joachim Schlotfeldt

FINANZKALENDER 2021

12. NOVEMBER 2021

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2021

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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



www.hapag-lloyd.com

