

Q1 2023

Hapag-Lloyd AG

# Quartals- finanzbericht

1. Januar bis  
31. März 2023



 Hapag-Lloyd

# KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2023

		Q1 2023	Q1 2022	Veränderung absolut
<b>Operative Kennzahlen<sup>1</sup></b>				
Schiffe insgesamt		250	248	2
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	1.818	1.750	68
Containerkapazität insgesamt	TTEU	2.892	3.033	-141
Frachtrate (Durchschnittswerte)	USD/TEU	1.999	2.774	-775
Transportmenge	TTEU	2.842	2.987	-145
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.619	7.977	-2.358
EBITDA	Mio. EUR	2.217	4.726	-2.509
EBIT	Mio. EUR	1.747	4.267	-2.520
Konzernergebnis	Mio. EUR	1.893	4.171	-2.278
Ergebnis je Aktie	EUR	10,76	23,71	-12,95
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit <sup>2</sup>	Mio. EUR	2.566	4.488	-1.921
<b>Renditekennzahlen<sup>1</sup></b>				
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	39,5	59,3	-19,8 ppt
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	31,1	53,5	-22,4 ppt
ROIC (Rendite auf das investierte Kapital)	%	45,7	119,7	-74,1 ppt
<b>Bilanzkennzahlen zum 31. März<sup>1</sup></b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	39.541	38.687	854
Eigenkapital	Mio. EUR	29.270	27.911	1.359
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	74,0	72,1	1,9 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	10.271	10.776	-505
<b>Finanzkennzahlen zum 31. März<sup>1</sup></b>				
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.125	5.437	-312
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	17.689	15.236	2.453
Nettoliiquidität	Mio. EUR	14.426	12.587	1.839

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

<sup>2</sup> Seit dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2022 werden die Zinseinzahlungen nicht mehr unter dem Mittelzufluss /-abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, sondern unter dem Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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

**Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 11. Mai 2023 veröffentlicht.**

## WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2023

- Das erste Quartal 2023 war geprägt von einer schwachen Nachfragesituation sowie rückläufigen Frachtraten für Containertransporte.
- Die Transportmenge von Hapag-Lloyd lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 bei 2.842 TTEU, 4,9% unter dem Vorjahreswert von 2.987 TTEU.
- Die durchschnittliche Frachtrate ging aufgrund der schwächeren Nachfrage und Normalisierung der Lieferketten um 27,9% auf 1.999 USD/TEU zurück (Vorjahreszeitraum: 2.774 USD/TEU).
- Die Umsatzerlöse sanken angesichts niedrigerer Transportmengen und Frachtraten im ersten Quartal 2023 um 29,0% auf 5,6 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,0 Mrd. EUR).
- Die Transportaufwendungen sind hingegen um 3,0% auf 3,0 Mrd. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 3,0 Mrd. EUR), im Wesentlichen aufgrund eines stärkeren US-Dollars im Vergleich zum Euro.
- Entsprechend fiel das EBITDA im ersten Quartal 2023 um 53,1% auf 2,2 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,7 Mrd. EUR). Die EBITDA-Marge lag bei 39,5% (Vorjahreszeitraum: 59,3%).
- Das EBIT lag mit 1,7 Mrd. EUR ebenfalls deutlich unter dem Vorjahreswert von 4,3 Mrd. EUR.
- Das Ergebnis je Aktie fiel auf 10,76 EUR, nach 23,71 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 3,2 Mrd. EUR erneut deutlich positiv (Vorjahreszeitraum: 4,1 Mrd. EUR).
- Die Nettoliquidität stieg zum 31. März 2023 auf 14,4 Mrd. EUR (31. Dezember 2022: 12,6 Mrd. EUR).
- Mit der Umsetzung der Strategy 2023 hat Hapag-Lloyd sein Engagement im Terminalbereich im laufenden Geschäftsjahr weiter intensiviert. Im Januar 2023 wurden der Erwerb einer Minderheitsbeteiligung über 49% an der italienischen Spinelli Group und im April 2023 der Erwerb einer 40%-Beteiligung an der indischen J M Baxi Ports & Logistics Limited jeweils erfolgreich abgeschlossen.
- Für das laufende Geschäftsjahr 2023 erwartet der Vorstand der Hapag-Lloyd AG eine graduelle Normalisierung der Ergebnisentwicklung. Das Konzern-EBITDA wird unverändert in einer Bandbreite von 4,0 bis 6,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 19,4 Mrd. EUR) und das EBIT in einer Bandbreite von 2,0 bis 4,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 17,5 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts des andauernden Kriegs in der Ukraine und weiterer geopolitischer Konflikte sowie der Auswirkungen der hohen Inflation ist die Prognose mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

# INHALT

## **3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT**

### **3 Geschäftstätigkeit**

### **5 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren**

### **6 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen**

### **9 Wirtschaftsbericht**

9 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

11 Ertragslage des Konzerns

16 Finanzlage des Konzerns

18 Vermögenslage des Konzerns

19 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

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

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

## **24 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS**

### **24 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **25 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **26 Konzernbilanz**

### **28 Konzernkapitalflussrechnung**

### **30 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung**

### **32 Verkürzter Konzernanhang**

42 Finanzkalender 2023

43 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 bestand zum 31. März 2023 aus 250 Containerschiffen (31. März 2022: 248) mit einer Transportkapazität von 1,8 Mio. TEU (31. März 2022: 1,8 Mio. EUR).

Der Konzern verfügt über 401 Vertriebsstellen in 135 Ländern (31. März 2022: 418 Vertriebsstellen in 137 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 119 Diensten (31. März 2022: 123 Dienste) weltweit. In den ersten drei Monaten des Jahres 2023 betreute Hapag-Lloyd global rd. 21.000 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 22.000).

### Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerschifffahrt, da sie eine bessere Auslastung der Schiffe und ein umfassenderes Angebot an Diensten ermöglichen. Derzeit existieren drei global agierende Allianzen. Die gemessen an der Transportkapazität größte Allianz ist die „2M“ Allianz, bestehend aus den beiden Marktführern Mediterranean Shipping Company S. A. (Schweiz) (MSC) und A.P. Møller – Mærsk A/S (Dänemark) (Maersk). Die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM S. A. (Frankreich), China COSCO Shipping Corporation Limited (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), Hyundai Merchant Marine (Südkorea) (HMM) und Yang Ming Marine Transport Corp. Ltd. (Taiwan) (Yang Ming) die THE Alliance. Zum 31. März 2023 deckte die „THE Alliance“ mit 258 Containerschiffen und 30 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. März 2022: 258 Containerschiffe und 29 Dienste). Im Januar 2023 teilten MSC und Maersk mit, dass die „2M“ Allianz in zwei Jahren (Januar 2025) beendet wird.

#### Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	36	23	51
Ocean Alliance	34	39	18
<b>THE ALLIANCE</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>24</b>
Sonstige	5	11	7

Quelle: Alphaliner März 2023

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

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

#### Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

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

in %	31.3.2023
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>

### WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

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

In den ersten drei Monaten des Jahres 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 45,7 % (Vorjahreszeitraum: 119,7 %). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 9,1 %.

Die Berechnung des ROIC ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

### Rendite auf das investierte Kapital

	Mio. EUR <sup>1</sup>		Mio. USD <sup>1</sup>	
	Q1 2023	Q1 2022	Q1 2023	Q1 2022
Langfristige Vermögenswerte	16.793,0	15.498,5	18.256,2	17.206,9
Vorräte	387,8	424,5	421,6	471,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.265,6	3.374,1	2.463,0	3.746,1
Übrige kurzfristige Vermögenswerte <sup>2</sup>	543,5	401,1	590,8	445,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>19.989,8</b>	<b>19.698,2</b>	<b>21.731,6</b>	<b>21.869,6</b>
Rückstellungen	1.263,0	1.070,0	1.373,1	1.188,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.770,4	2.332,7	3.011,8	2.589,9
Sonstige Schulden	1.112,8	1.781,3	1.209,4	1.977,4
<b>Summe Schulden</b>	<b>5.146,2</b>	<b>5.184,0</b>	<b>5.594,4</b>	<b>5.755,3</b>
<b>Investiertes Kapital</b>				
zum Ende der Berichtsperiode	14.843,6	14.514,1	16.137,2	16.114,3
am Anfang der Berichtsperiode	15.324,0	13.935,8	16.358,4	15.772,5
<b>Durchschnittlich investiertes Kapital</b>	<b>15.083,8</b>	<b>14.224,9</b>	<b>16.247,8</b>	<b>15.943,4</b>
EBIT	1.746,8	4.266,9	1.874,0	4.790,9
Ertragssteuern (auf EBIT entfallend) <sup>3</sup>	18,5	16,5	19,6	18,5
<b>Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)</b>	<b>1.728,4</b>	<b>4.250,4</b>	<b>1.854,3</b>	<b>4.772,3</b>
<b>Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)</b>			<b>45,7</b>	<b>119,7</b>

<sup>1</sup> Stichtagswerte zum Ende der jeweiligen Periode, wenn nicht anders angegeben. Vorjahreswerte angepasst.

<sup>2</sup> Ohne zinstragende Vermögenswerte (Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds, die unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden)

<sup>3</sup> Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

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

### WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

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

### Flexible Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. März 2023 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 250 Containerschiffen (31. März 2022: 248 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC (ISPS) Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 31. März 2023 1.817,6 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. März 2022 (1.750,1 TTEU) um 3,9 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2023 62 % der Flotte im Eigentum (31. März 2022: 61 %). Derzeit sind zwei Schiffe mit einer Kapazität von 10,7 TTEU an andere Reedereien weiterverchartert. Im ersten Quartal wurden zwei Neubauten (ein Schiff im Eigentum und eines als Langfristcharter) mit einer Kapazität von jeweils 13.312 TEU in Dienst gestellt.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 31. März 2023 (kapazitätsgewichtet) 11,2 Jahre (31. März 2022: 10,7 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,9 Jahren (31. März 2022: 10,3 Jahre). Mit 7,3 TTEU (31. März 2022: 7,1 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 12 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,5 TTEU (31. März 2022: 6,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 64 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,4 TTEU (31. März 2022: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. März 2023 über 1,7 Mio. (31. März 2022: 1,8 Mio.) eigene oder gemietete Container mit einer Kapazität von 2.892,2 TTEU (31. März 2022: 3.033,0 TTEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 31. März 2023 rd. 58 % (31. März 2022: rd. 58 %). In Q1 2023 wurden Containerneubau-Aufträge für 18.200 Reefer mit einer Kapazität von 36.400 TEU und 6.150 Special Purpose Container mit einer Kapazität von 11.250 TEU vergeben.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. März 2023 119 Dienste (31. März 2022: 123 Dienste).

### Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2023	31.12.2022	31.3.2022
Anzahl der Schiffe	250	251	248
davon			
Eigene Schiffe <sup>1</sup>	122	121	116
Gecharterte Schiffe	128	130	132
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	1.818	1.797	1.750
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	2.892	2.972	3.033
Anzahl Dienste	119	119	123

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

In den ersten drei Monaten 2023 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 1,03 Mio. Tonnen und lag somit um 2,7 % unter Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 1,06 Mio. Tonnen).

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich in den ersten drei Monaten 2023 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 89 % in Q1 2022 auf 83 % in Q1 2023. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) in den ersten drei Monaten 2023 lag mit 2,29 Tonnen unter dem Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 2,43 Tonnen). Pro transportiertem TEU blieb der Bunkerverbrauch mit 0,36 Tonnen pro TEU in Q1 2023 auf dem Vorjahresniveau.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 31. März 2023 zwölf Neubauten der Größe 23.660 TEU und zwei Neubauten von je 13.000 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt 302 TTEU. Die Auslieferungen der Schiffe sind in den Jahren 2023 bis 2025 geplant.

Neben den im Eigentum befindlichen Neubauten wird Hapag-Lloyd zudem drei neue Schiffe mit einer Größe von je rd. 13.000 TEU als langfristig eingecharterte Schiffe seiner Flotte hinzufügen. Zwei dieser Neubauten sollen im laufenden Geschäftsjahr übernommen werden und das letzte Schiff im Jahr 2024.

### Kunden

Hapag-Lloyd setzt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2023 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 21.000 Kunden durch (Q1 2022: rd. 22.000).

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 31. März 2023 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 14.108 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. März 2022: 14.023). Davon entfielen 12.394 Personen auf den Landbereich (31. März 2022: 11.939) und 1.510 Personen auf den Seebereich (31. März 2022: 1.857). Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich somit deutlich um 455 Personen. Die Steigerung ergibt sich aus dem Ausbau der Global Service Center in Indien, der IT und der Übernahme von DAL im zweiten Quartal 2022. Die Reduzierung der Mitarbeitenden im Seebereich um 347 Personen resultierte aus der Übergabe des Betriebs einiger Schiffe und ihrer Besatzung an eine externes Schiffsmanagement. Hapag-Lloyd beschäftigte zum 31. März 2023 204 Auszubildende (31. März 2022: 227).

### Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.3.2023	31.12.2022	31.3.2022
Seebereich	1.510	1.704	1.857
Landbereich	12.394	12.316	11.939
Auszubildende	204	228	227
<b>Gesamt</b>	<b>14.108</b>	<b>14.248</b>	<b>14.023</b>

## WIRTSCHAFTSBERICHT

### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Auf der einen Seite verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Quartal eine allmähliche Erholung von den schweren Rückschlägen durch die COVID-19-Pandemie und des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine. Die Störungen der Lieferketten lösten sich weiter auf, während die kriegsbedingten Verwerfungen auf den Energie- und Lebensmittelmärkten zurückgingen. Jedoch bleibt die Kerninflation auf einem sehr hohen Niveau und die Folgen der hohen Zinsen zeichnen sich mehr und mehr ab, unter anderem im Finanzsektor mit der Insolvenz von Banken (IWF World Economic Outlook, April 2023).

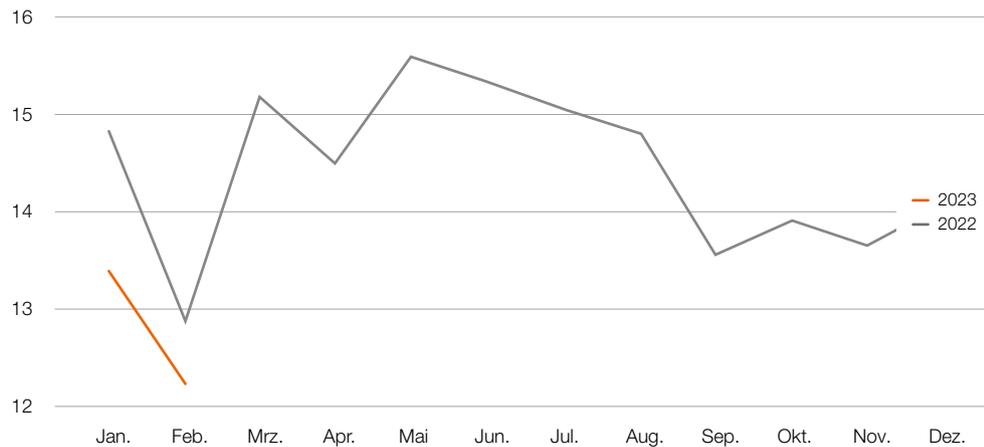
Die Wirtschaft der Volksrepublik China verzeichnete in den ersten drei Monaten 2023 ein Wachstum von 4,5 % gegenüber Q1 2022 (Vorjahreszeitraum: 4,8 %). Das Wirtschaftswachstum war getrieben durch den Dienstleistungssektor, nachdem die strikten COVID-19-Restriktionen Ende 2022 aufgehoben wurden. Die Industrieproduktion stieg dagegen nur moderat um 2,8 %. Während der Export von Gütern um 8,4 % anstieg, verharrten die Importe auf Vorjahresniveau (+0,2 %) (General Administration of Customs People's Republic of China, April 2023). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2023 gegenüber Q1 2022 um 1,6 %. Das Wachstum war getrieben vom privaten Konsum, höheren Exporten und steigenden Staatsausgaben. Dämpfend auf das Wirtschaftswachstum wirkte sich insbesondere der Rückgang der privaten Investitionen aus. Die Exporte in den ersten drei Monaten 2023 stiegen mit 9,6 % im Vergleich zu Q1 2022 deutlich an, primär wegen der stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise sowie einer hohen Nachfrage nach Industriegütern. Die Importe verharrten hingegen auf dem Vorjahresniveau (-0,1 %) aufgrund der hohen Lagerbestände des Einzelhandels (U.S. Department of Commerce, April 2023). Die EU verzeichnete im ersten Quartal 2023 ein Wirtschaftswachstum von 1,3 % gegenüber dem Vorjahresquartal bzw. von 0,3 % gegenüber dem vierten Quartal 2022. Im ersten und zweiten Quartal 2022 war die Wirtschaftsleistung noch mit jeweils 0,7 % gegenüber dem jeweiligen Vorquartal gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stieg in den ersten beiden Monaten des Jahres 2023 um 9,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern wuchs moderat um 2,4 %. Das Exportwachstum wurde getrieben durch höhere Energieexporte sowie dem Anstieg des Exports von Maschinen und Automobilen. Die Importvolumina waren bis auf Maschinen und Automobile sowie Lebensmittel in den meisten Kategorien relativ konstant oder leicht rückläufig. Die Importe aus den USA und dem Vereinigten Königreichs wuchsen mit 20,1 % bzw. 18,3 %, wobei die Importe aus China um 5,5 % sanken (Eurostat, April 2023).

Wegen der abgekühlten wirtschaftlichen Entwicklung im ersten Quartal 2023 lag der Preis für die Rohölsorte Brent am 31. März 2023 bei 79,77 USD pro Barrel, ein Rückgang von 7,1 % gegenüber 85,91 USD pro Barrel Ende Dezember 2022 (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

### Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Nach dem abrupten Rückgang der Transportmenge im zweiten Halbjahr 2022 war die Nachfrage auch zum Jahresanfang 2023 rückläufig. Die weltweite Containertransportmenge lag im Zeitraum Januar bis Februar 2023 7,5 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (CTS, April 2023). Das nach den Intra-Asien-Verkehren mengenmäßig größte Fahrtgebiet von Fernost nach Nordamerika verzeichnete mit -26,3 % den stärksten Rückgang. Auch andere große Fahrtgebiete, wie beispielsweise von Fernost nach Europa oder Europa nach Nordamerika, wiesen deutlich geringe Transportmengen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf. Zuwächse konnten hingegen insbesondere die Verbindungen von und nach Indien verzeichnen.

### Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, April 2023

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, setzte seine Abwärtsbewegung in den ersten drei Monaten 2023 sukzessive fort. Nachdem der Index zum Jahresende 2022 noch bei 1.108 USD/TEU notierte, verlor er bis Ende März mehr als 16 % und stand bei 924 USD/TEU.

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag wegen der schwächeren Nachfrage per Ende März 2023 mit 0,6 Mio. TEU oder 2,3 % der Weltflotte deutlich über dem Niveau von vor einem Jahr (31. März 2022: 0,2 Mio. TEU; 0,8 %).

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten drei Monaten 2023 insgesamt 60 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 411 TTEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 27 Schiffe, Transportkapazität: rd. 177 TTEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 19 kleine Containerschiffe mit insgesamt 31 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: keine Verschrottungen).

Im ersten Quartal 2023 wurden Aufträge für den Bau von 37 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 0,4 Mio. TEU vergeben, deutlich weniger als die 1,0 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, April 2023). Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe stieg nach Angaben von MDS Transmodal per Ende März 2023 auf rd. 7,1 Mio. TEU, nach rd. 6,3 Mio. TEU per Ende März 2022. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 27,6 % weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt notierte zum 31. März 2023 mit 525 USD/t nahezu unverändert zum Jahresschlusskurs 2022 von 514 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam).

## ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

### Ertragslage des Konzerns

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

Im Vergleich zu dem ersten Quartal 2022 führte insbesondere die sinkende durchschnittliche Frachtrate (in USD/TEU) um 27,9 % zu einem Rückgang der Umsatzerlöse um 29,6 %. Die Transportmenge sank zudem um 4,9 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Ein gestiegener durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis (5,2 %) belastete zusätzlich das operative Ergebnis. Der stärkere US-Dollar wirkte diesem Effekt kompensierend entgegen. Der durchschnittliche USD/EUR-Kurs lag in dem ersten Quartal 2023 bei 1,07 USD/EUR, nach 1,12 USD/EUR im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Hapag-Lloyd erwirtschaftete im Berichtszeitraum ein operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) in Höhe von 2.217,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.726,4 Mio. EUR) und ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 1.746,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.266,9 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 1.893,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.171,3 Mio. EUR).

**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Umsatzerlöse	5.619,0	7.976,6
Transportaufwendungen	3.038,2	2.950,7
Personalaufwendungen	241,4	210,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	470,5	459,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-137,6	-100,9
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1.731,3</b>	<b>4.255,4</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	15,5	11,5
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>1.746,8</b>	<b>4.266,9</b>
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	151,7	-48,0
Übrige Finanzposten	58,3	-31,0
Ertragsteuern	63,6	16,6
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.893,2</b>	<b>4.171,3</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.890,4	4.167,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,7	4,2
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	10,76	23,71
<b>EBITDA</b>	<b>2.217,3</b>	<b>4.726,4</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>39,5</b>	<b>59,3</b>
<b>EBIT</b>	<b>1.746,8</b>	<b>4.266,9</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>31,1</b>	<b>53,5</b>

**Transportmenge pro Fahrtgebiet**

TTEU	Q1 2023	Q1 2022
Atlantik	527	489
Transpazifik	420	432
Fernost	482	601
Mittlerer Osten	369	414
Intra-Asien	163	157
Lateinamerika	711	735
Afrika	170	160
<b>Gesamt</b>	<b>2.842</b>	<b>2.987</b>

Die Transportmenge lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 mit 2.842 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.987 TTEU) unter Vorjahresniveau (-4,9%).

Der Anstieg der Transportmenge im Fahrtgebiet Atlantik ist vor allem auf die sich sukzessive auflösenden lokalen Hafenauslastungen und die damit verbundenen höheren Containerumschläge zurückzuführen. Die gestiegene Transportmenge im Fahrtgebiet Afrika ergibt sich im Wesentlichen durch den Erwerb des Containerliniengeschäfts der Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (DAL) im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2022.

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

**Frachtraten pro Fahrtgebiet**

USD/TEU	Q1 2023	Q1 2022
Atlantik	2.649	2.439
Transpazifik	2.176	3.788
Fernost	1.861	3.265
Mittlerer Osten	1.260	2.047
Intra-Asien	995	2.055
Lateinamerika	2.130	2.616
Afrika	1.955	2.530
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.999</b>	<b>2.774</b>

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.999 USD/TEU und lag damit um 775 USD/TEU bzw. 27,9 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (2.774 USD/TEU).

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

**Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet**

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Atlantik	1.300,3	1.062,2
Transpazifik	852,0	1.457,0
Fernost	836,7	1.747,7
Mittlerer Osten	434,0	753,9
Intra-Asien	150,9	287,0
Lateinamerika	1.410,4	1.713,3
Afrika	310,6	360,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	324,2	595,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.619,0</b>	<b>7.976,6</b>

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 2.357,5 Mio. EUR auf 5.619,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.976,6 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 29,6 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 27,9 % sowie ein Rückgang der Transportmenge um 4,9 % im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich hingegen erhöhend auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 2,7 Mrd. EUR bzw. 32,1 % ergeben.

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

### Operative Aufwendungen

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Transportaufwendungen	3.038,2	2.950,7
davon		
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.074,1	2.954,7
Brennstoffe	622,5	581,4
Handling und Haulage	1.498,2	1.495,1
Container und Repositionierung <sup>1</sup>	390,8	341,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) <sup>1</sup>	562,6	536,4
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen <sup>2</sup>	-35,8	-3,9
Personalaufwendungen	241,4	210,0
Abschreibungen	470,5	459,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-137,6	-100,9
<b>Gesamte operative Aufwendungen</b>	<b>3.887,8</b>	<b>3.721,2</b>

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

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

Die Transportaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 um 87,5 Mio. EUR auf 3.038,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.950,7 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 3,0%. Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro trug im Wesentlichen zu dem Anstieg der Transportaufwendungen bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Transportaufwendungen von 50,0 Mio. EUR bzw. 1,6% ergeben. Grundsätzlich hat die geringere Transportmenge (4,9%) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu dem Rückgang der Transportaufwendungen beigetragen, dem jedoch die Container- und Repositionierungsaufwendungen sowie der höhere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis entgegenwirkten.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 lag der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd mit 645 USD / t um 32 USD / t (5,2%) über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 613 USD / t. Dies führte zu einem Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 41,1 Mio. EUR auf 622,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 581,4 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Quartal des Berichtsjahres um 3,0 Mio. EUR auf 1.498,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.495,1 Mio. EUR) gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen dem stärkeren US-Dollar im Vergleich zum Euro geschuldet. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Aufwendungen von 69,7 Mio. EUR ergeben. Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Stand- und Lagergelder für Container infolge der nachlassenden Überlastung der Hafen- und Hinterlandinfrastruktur zurückzuführen. Gestiegene Aufwendungen für Hinterlandtransporte von Containern, vor allem durch LKWs und den Schienenverkehr, wirkten sich gegenläufig auf den Rückgang aus.

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

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

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 um 31,5 Mio. EUR auf 241,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 210,0 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Anpassung des Bonussystems sowie die gestiegene Anzahl von beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Zudem wirkte sich die Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro aufwandserhöhend aus.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 haben sich die Abschreibungen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 10,9 Mio. EUR auf 470,5 Mio. EUR erhöht (Vorjahreszeitraum: 459,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Anteil an mittelfristig eingearbeiteten Schiffen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu gleichzeitig höheren Charterraten und der daraus folgenden Erhöhung der Nutzungsrechte. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 265,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 227,1 Mio. EUR). Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro führte ebenfalls zu einem Anstieg der Abschreibungen. Die Verlängerung der Restnutzungsdauer ausgewählter Schiffe in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2022 wirkte sich jedoch kompensierend auf den Anstieg aus.

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –137,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –100,9 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2023 auf insgesamt 158,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 120,8 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen EDV-Kosten (66,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 54,8 Mio. EUR), Beratungskosten (23,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 10,3 Mio. EUR), Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen (11,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 11,6 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (10,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 8,5 Mio. EUR).

### Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Die Erläuterungen zum Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen sind im Abschnitt „Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen“ im verkürzten Konzernanhang zum Konzernzwischenabschluss enthalten.

### Ertragskennzahlen

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Umsatz	5.619,0	7.976,6
EBIT	1.746,8	4.266,9
EBITDA	2.217,3	4.726,4
EBIT-Marge (%)	31,1	53,5
EBITDA-Marge (%)	39,5	59,3
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	10,76	23,71
Return on Invested Capital (ROIC) annualisiert (%) <sup>1</sup>	45,7	119,7

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

### Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 151,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –48,0 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge in Höhe von 211,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,6 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Zinsniveau und den Erträgen aus den Geldmarktfonds, die im Vorjahresquartal noch nicht bestanden.

### Übrige Finanzposten

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten 58,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –31,0 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die Bewertungseffekte aus den Derivaten im Zusammenhang mit den Dividendenausschüttungen in Euro für die Geschäftsjahre 2021 bzw. 2022.

### Konzernergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 1.893,2 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 4.171,3 Mio. EUR).

### Finanzlage des Konzerns

#### Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.566,4	4.487,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	661,3	–365,7
<b>Free Cashflow</b>	<b>3.227,7</b>	<b>4.122,0</b>
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–460,8	–400,0
<b>Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>2.766,9</b>	<b>3.722,0</b>

#### Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.566,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.487,6 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bedingt durch das gesunkene Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

#### Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Investitionstätigkeiten beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 auf insgesamt 661,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelabfluss 365,7 Mio. EUR). Der Mittelzufluss ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente für Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in Höhe von 909,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) und Zinseinzahlungen in Höhe von 205,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,3 Mio. EUR) zurückzuführen. Dem gegenüber standen Mittelabflüsse aus Anteilerwerben von saldiert 260,3 Mio. EUR. Die Auszahlungen für Investitionen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten beliefen sich auf 218,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 384,7 Mio. EUR).

### Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 460,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 400,0 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch Zins- und Tilgungsleistungen von Schiffs- und Containerfinanzierungen in Höhe 141,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 134,1 Mio. EUR) und Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 von 270,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 256,7 Mio. EUR). Weiterhin erfolgten Auszahlungen für Sicherungsgeschäfte von Finanzschulden in Höhe von 43,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,3 Mio. EUR).

### Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>15.236,1</b>	<b>7.723,4</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-313,6	192,0
Zahlungswirksame Veränderungen	2.766,9	3.722,0
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>17.689,4</b>	<b>11.637,3</b>

Insgesamt ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 ein Zahlungsmittelzufluss von 2.766,9 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -313,6 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2023 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 17.689,4 Mio. EUR (31. März 2022: 11.637,3 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 666,9 Mio. EUR (31. März 2022: 653,0 Mio. EUR) sowie Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in Höhe von 1.861,8 Mio. EUR (31. März 2022: 0,0 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve (bestehend aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Geldmarktgeschäften und Geldmarktfonds sowie nicht genutzten Kreditlinien) von insgesamt 20.218,1 Mio. EUR ergab (31. März 2022: 12.290,3 Mio. EUR).

### Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.125,0	5.436,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.689,4	15.236,1
Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.861,8	2.787,8
<b>Nettoliiquidität<sup>1</sup></b>	<b>14.426,1</b>	<b>12.587,1</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>666,9</b>	<b>679,2</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>74,0</b>	<b>72,1</b>

<sup>1</sup> Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 31. März 2023 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 14.426,1 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2022 ist die Nettoliiquidität somit um 1.839,0 Mio. EUR gestiegen. Die Verbesserung ergab sich im Wesentlichen aus einem positiven operativen Cashflow.

Die Eigenkapitalquote ist mit 74,0 % im Vergleich zum 31. Dezember 2022 mit 72,1 % um 1,9 %-Punkte gestiegen. Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 1.358,6 Mio. EUR und betrug zum 31. März 2023 29.269,7 Mio. EUR. Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

## Vermögenslage des Konzerns

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	16.793,0	16.894,7
davon Anlagevermögen	16.653,8	16.746,1
Kurzfristige Vermögenswerte	22.747,9	21.792,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.689,4	15.236,1
<b>Bilanzsumme</b>	<b>39.541,0</b>	<b>38.687,3</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	29.269,7	27.911,1
Fremdkapital	10.271,3	10.776,2
davon langfristige Schulden	4.073,3	4.379,3
davon kurzfristige Schulden	6.198,0	6.397,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.125,0	5.436,8
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	3.732,3	4.044,9
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.392,8	1.392,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>39.541,0</b>	<b>38.687,3</b>
Nettoliiquidität	14.426,1	12.587,1
Eigenkapitalquote (%)	74,0	72,1

Zum 31. März 2023 betrug die Bilanzsumme des Konzerns 39.541,0 Mio. EUR und lag um 853,6 Mio. EUR über dem Wert zum Jahresende 2022. Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Anstieg des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, welcher durch den Rückgang der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen teilweise kompensiert wurde, sowie dem höheren Eigenkapital. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2023 bei 1,09 (31. Dezember 2022: 1,07).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte verringerten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 92,3 Mio. EUR auf 16.653,8 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 16.746,1 Mio. EUR). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 470,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 459,5 Mio. EUR). Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 265,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 227,1 Mio. EUR) enthalten. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 293,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Anstieg: 285,4 Mio. EUR) zu dem Rückgang bei. Gegenläufig wirkten sich die Investition in Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen in Höhe von 265,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR), Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container in Höhe von 250,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 205,0 Mio. EUR) sowie neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 155,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 161,4 Mio. EUR) aus.

Der Rückgang der kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte resultiert im Wesentlichen aus der Fälligkeit von Termingeldanlagen in Höhe von 1.688,1 Mio. EUR und wurde teilweise von dem Abschluss zweier Geldmarktfonds in Höhe von 538,1 Mio. EUR, die nicht die Kriterien für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfüllen, sowie eines Reverse-Repo-Geschäfts mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in Höhe von 230,0 Mio. EUR kompensiert.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten stieg im Wesentlichen aufgrund des positiven operativen Cashflows um 2.453,3 Mio. EUR auf 17.689,4 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2022 (15.236,1 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 1.358,6 Mio. EUR auf 29.269,7 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 1.893,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.171,3 Mio. EUR) zurückzuführen und wurde durch die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von -519,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Gewinne: 355,2 Mio. EUR) gemindert.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2022 leicht um 504,9 Mio. EUR gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten durch Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 552,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 351,8 Mio. EUR) sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte von 86,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Anstieg: 97,0 Mio. EUR) zurückzuführen. Ein Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 143,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 157,1 Mio. EUR) wirkte diesem Rückgang entgegen.

Weiterhin trug die deutliche Reduzierung der Vertragsverbindlichkeiten um 352,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Anstieg: 9,5 Mio. EUR) auf 600,0 Mio. EUR insbesondere infolge weiter deutlich gesunkener Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen zu dem Rückgang des Fremdkapitals bei.

Zum 31. März 2023 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in den Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Geldmarktfonds und -geschäfte mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 14.426,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 12.587,1 Mio. EUR).

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

### **Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf**

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

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

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

### Prognosebericht

#### Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die Weltwirtschaft dürfte nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) ihr Wachstum im laufenden Geschäftsjahr 2023 in abgeschwächter Form fortsetzen. Laut der April-Prognose des IWF wird im Jahr 2023 ein moderater Anstieg um 2,8 % erwartet, nach 3,4 % im Vorjahr. Das Wirtschaftswachstum läge damit unter dem historischen Durchschnittswert von 3,8 % im Zeitraum von 2000 bis 2019. Die Erhöhung der Leitzinsen durch viele Zentralbanken zur Bekämpfung der Inflation sowie Russlands Krieg in der Ukraine dürften das Wachstumstempo in vielen Volkswirtschaften dämpfen. Lediglich für China wird aufgrund der Aufhebung der COVID-19-Restriktionen mit einem stärkeren Wirtschaftswachstum gerechnet. Auch der weltweite Handel dürfte laut IWF an Dynamik verlieren. Das Welthandelsvolumen dürfte 2023 um lediglich 2,4 % zulegen nach 5,1 % im Vorjahreszeitraum.

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

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

Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2023

#### Branchenspezifischer Ausblick

Die globale Containertransportmenge ist 2022 um 4,1 % gefallen. Insbesondere im zweiten Halbjahr kam es zu einem abrupten Rückgang der Nachfrage. Der maritime Branchendienst Accenture Cargo (ehemals Seabury) erwartet auch im ersten Halbjahr 2023 zunächst weiterhin rückläufige Transportmengen. Erst ab dem zweiten Halbjahr 2023 wird hauptsächlich aufgrund der niedrigen Vergleichsbasis mit Wachstum gerechnet. Für das Gesamtjahr 2023 geht Accenture Cargo von einem leichten Anstieg der globalen Containertransportmenge um 1,8 % aus. In der Dezember-Prognose war noch ein Wachstum von 2,2 % erwartet worden.

## Entwicklung der Containertransportmenge

	2024e	2023e	2022	2021	2020
Wachstumsrate in %	3,3	1,8	-4,1	7,1	-1,3

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

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe lag nach Angaben von MDS Transmodal per Ende März 2023 bei 7,1 Mio. TEU, nach 7,2 Mio. TEU zum Jahresende 2022. Damit lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 27,6 % weiterhin auf einem Vergleichsweise hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

Für das Jahr 2023 ist ein deutlicher Anstieg der Schiffsauslieferungen geplant. Drewry geht jedoch davon aus, dass die Verschiebung von Auslieferungen sowie eine größere Anzahl an Verschrottungen dazu führen sollte, dass die global verfügbare Containerschiffsflotte mit 1,1 Mio. TEU bzw. 4,3 % lediglich auf dem Niveau der Vorjahre wächst.

## Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2024e	2023e	2022	2021	2020
Kapazität Jahresanfang	26,9	25,8	24,7	23,6	23,0
Geplante Auslieferungen	3,9	2,5	1,0	1,2	1,1
Erwartete Verschrottungen	0,6	0,4	0,0	0,0	0,2
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	1,6	1,0	-0,1	0,1	0,3
<b>Nettokapazitätszuwachs</b>	<b>1,7</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>
Nettokapazitätszuwachs (in %)	6,5	4,3	4,2	4,5	3,0

Quelle: Drewry Container Forecaster Q1 2023. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet.

## Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete im ersten Quartal 2023 wie erwartet eine rückläufige Ergebnisentwicklung, die primär der schwächeren Nachfrage nach Containertransporten sowie fallenden Frachtraten geschuldet ist. Gleichzeitig lagen die Kosten im Wesentlichen inflationsbedingt auf einem erhöhten Niveau.

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

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2023 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge leicht gesteigert werden kann, während die durchschnittliche Frachtrate deutlich fallen dürfte. Die Erholung der Lieferketten sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Kostensenkung sollten gleichzeitig zu einem Rückgang der Transportaufwendungen führen. Diese Entwicklung dürfte zusätzlich durch einen deutlich niedrigeren Bunkerverbrauchspreis gestützt werden. Inflationbedingt höhere Aufwendungen werden die Kostenerholung voraussichtlich jedoch abschwächen. Die Ergebnisprognose basiert auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,08 USD/EUR (Geschäftsjahr 2022: 1,05 USD/EUR).

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Verlauf des Geschäftsjahres 2023.

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

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

### Risiko- und Chancenbericht

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

Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Kriegs und der Unsicherheit bezogen auf dessen weitere Entwicklung, unter anderem den Umfang bestehender Sanktionen und Embargos und deren unmittelbare Auswirkung auf Versorgungsketten und Industrieproduktion, lassen sich mögliche Folgewirkungen weder hinsichtlich des Ausmaßes noch in Bezug auf die Dauer abschließend abschätzen.

Aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten Rohstoffpreisniveaus sowie der erwarteten Beschaffungs- und Verbrauchsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, nun als tragbar eingestuft.

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

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

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal des Jahres 2023 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

### HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

## KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2023

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Umsatzerlöse	5.619,0	7.976,6
Transportaufwendungen	3.038,2	2.950,7
Personalaufwendungen	241,4	210,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	470,5	459,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-137,6	-100,9
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1.731,3</b>	<b>4.255,4</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	15,5	11,5
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>1.746,8</b>	<b>4.266,9</b>
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	211,1	5,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	59,4	53,5
Übrige Finanzposten	58,3	-31,0
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.956,8</b>	<b>4.187,9</b>
Ertragsteuern	63,6	16,6
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.893,2</b>	<b>4.171,3</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.890,4	4.167,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,7	4,2
<b>Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)</b>	<b>10,76</b>	<b>23,71</b>

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2023**

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.893,2</b>	<b>4.171,3</b>
<b>Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:</b>		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-4,7	38,8
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-4,7	38,8
Steuereffekt	-	0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-519,9	355,2
<b>Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:</b>		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-8,5	21,9
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	3,5	13,6
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-11,4	8,1
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,6	0,2
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-1,5	3,4
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,5	2,4
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,0	0,9
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-534,6</b>	<b>419,3</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.358,6</b>	<b>4.590,6</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	1.356,2	4.586,2
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	2,4	4,4

**KONZERNBILANZ****der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2023****Aktiva**

Mio. EUR	<b>31.3.2023</b>	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.681,2	1.712,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.494,4	1.540,4
Sachanlagen	12.843,8	13.140,2
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	634,4	353,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	47,6	49,9
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	21,3	22,7
Derivative Finanzinstrumente	31,4	37,3
Ertragsteuerforderungen	5,9	5,7
Aktive latente Ertragsteuern	33,0	33,0
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>16.793,0</b>	<b>16.894,7</b>
Vorräte	387,8	440,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.265,6	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.110,6	3.067,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	165,9	132,5
Derivative Finanzinstrumente	112,8	5,5
Ertragsteuerforderungen	16,0	16,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.689,4	15.236,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>22.747,9</b>	<b>21.792,7</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>39.541,0</b>	<b>38.687,3</b>

**Passiva**

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	25.337,5	23.447,3
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.098,9	1.632,9
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG</b>	<b>29.249,6</b>	<b>27.893,4</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	20,1	17,7
<b>Eigenkapital</b>	<b>29.269,7</b>	<b>27.911,1</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	218,9	212,5
Sonstige Rückstellungen	77,6	80,9
Finanzschulden	2.131,6	2.319,4
Leasingverbindlichkeiten	1.600,7	1.725,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,3	0,2
Derivative Finanzinstrumente	3,3	–
Passive latente Ertragsteuern	41,0	40,8
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>4.073,3</b>	<b>4.379,3</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10,4	10,5
Sonstige Rückstellungen	956,1	964,6
Ertragsteuerschulden	209,1	165,9
Finanzschulden	487,2	457,3
Leasingverbindlichkeiten	905,6	934,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.770,4	2.615,7
Vertragsverbindlichkeiten	600,0	952,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	161,3	177,2
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	62,6	81,2
Derivative Finanzinstrumente	35,3	37,0
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>6.198,0</b>	<b>6.397,0</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>39.541,0</b>	<b>38.687,3</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2023**

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Konzernergebnis	1.893,2	4.171,3
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	63,6	16,6
Übrige Finanzposten	-58,3	31,0
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-151,7	48,0
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	470,5	459,5
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-11,9	-11,9
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-15,5	-11,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-4,0	-2,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	44,8	-79,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	560,7	-335,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	49,1	79,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-248,1	130,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-26,0	-8,4
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>2.566,4</b>	<b>4.487,6</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	24,8	15,7
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-218,7	-384,7
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	0,7	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	5,3	-
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-265,6	-
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	909,8	-
Zinseinzahlungen <sup>1</sup>	205,0	3,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>661,3</b>	<b>-365,7</b>

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

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Auszahlungen für Dividenden	–	–1,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	–	0,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–121,7	–112,7
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	–244,0	–239,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–51,8	–45,1
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	–43,3	–2,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>–460,8</b>	<b>–400,0</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>2.766,9</b>	<b>3.722,0</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>15.236,1</b>	<b>7.723,4</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–313,6	192,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.766,9	3.722,0
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>17.689,4</b>	<b>11.637,3</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**  
**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2023**

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schaffetes Konzern- eigenkapital
<b>Stand 1.1.2022</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>12.608,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>4.167,1</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	4.167,1
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	-	-	<b>-1,0</b>
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-1,0
<b>Stand 31.3.2022</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>16.775,0</b>
<b>Stand 1.1.2023</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>23.447,3</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	<b>1.890,4</b>
davon			
Konzernergebnis	-	-	1.890,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
<b>Entkonsolidierung</b>	-	-	<b>-0,2</b>
<b>Stand 31.3.2023</b>	<b>175,8</b>	<b>2.637,4</b>	<b>25.337,5</b>

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-149,6	-0,1	0,6	876,7	-0,5	727,1	16.149,1	12,9	16.162,0
38,8	21,9	3,4	355,0	-	419,1	4.586,2	4,4	4.590,6
-	-	-	-	-	-	4.167,1	4,2	4.171,3
38,8	21,9	3,4	355,0	-	419,1	419,1	0,2	419,3
-	-	-	-	-	-	-1,0	-	-1,0
-	-	-	-	-	-	-1,0	-	-1,0
-110,8	21,8	4,0	1.231,7	-0,5	1.146,2	20.734,3	17,3	20.751,7
-33,8	39,0	1,5	1.626,3	-	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
-4,7	-8,5	-1,5	-519,6	-	-534,3	1.356,2	2,4	1.358,6
-	-	-	-	-	-	1.890,4	2,7	1.893,2
-4,7	-8,5	-1,5	-519,6	-	-534,3	-534,3	-0,3	-534,6
-	-	-	0,2	-	0,2	-	-	-
-38,5	30,5	-	1.106,9	-	1.098,9	29.249,6	20,1	29.269,7

# 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 31. März 2023 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 2. Mai 2023 zur Veröffentlichung freigegeben.

### Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 31. März 2023 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2023 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2023 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2022. Der Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2023 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernzwischenabschluss zum 31. Dezember 2022 zu lesen.

Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernzwischenabschluss zum 31. Dezember 2022 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

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

Zum 31. März 2023 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,08715 USD/EUR (31. Dezember 2022: 1,06750 USD/EUR). Für das erste Quartal 2023 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,07280 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,12280 USD/EUR).

#### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2023 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 111 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2022: 112) sowie zehn nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2022: neun).

Durch die Beteiligung an der Spinelli S.r.l. gehen ein vollkonsolidiertes und ein At-Equity konsolidiertes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Zwei unwesentliche Gesellschaften wurden im ersten Quartal 2023 liquidiert.

#### **Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen**

Am 12. Januar 2023 hat die Hapag-Lloyd AG mittelbar 49 % der Anteile an der Spinelli S.r.l. mit Sitz in Genua, Italien, erworben. Die Spinelli S.r.l. ist zusammen mit ihren verbundenen Unternehmen als Spinelli-Gruppe (Spinelli) in dem Bereich des Container-Logistikgeschäfts tätig und bietet mit Terminaldienstleistungen, Transportdienstleistungen, Lagerhaltung, Depots für Zollabwicklung sowie Containerreparatur und -verkauf integrierte Dienstleistungen entlang der gesamten Logistikwertschöpfungskette unter anderem für den Hapag-Lloyd Konzern an. Die Anteile werden als Beteiligungen an einem assoziierten Unternehmen unter Anwendung der Equity-Methode bilanziert. Der erstmalige Ansatz der Anteile erfolgt zu Anschaffungskosten inklusive direkt zuordenbarer Nebenkosten in Höhe von insgesamt 265,6 Mio. EUR.

Aufgrund der noch nicht abschließend ermittelten Anschaffungskosten ist der erstmalige Ansatz der Anteile vorläufig.

Die Anschaffungskosten entfallen im Wesentlichen auf den gezahlten Kaufpreis. Weitere mit dem Erwerb verbundene Kosten wie Maklergebühren und Kosten für die Erstellung einer Fairness Opinion sowie Due Diligence, wurden, sofern direkt zuordenbar, aktiviert.

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

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

### Angaben auf Konzernebene

#### Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q1 2023	Q1 2022
Atlantik	527	489
Transpazifik	420	432
Fernost	482	601
Mittlerer Osten	369	414
Intra-Asien	163	157
Lateinamerika	711	735
Afrika	170	160
<b>Gesamt</b>	<b>2.842</b>	<b>2.987</b>

#### Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q1 2023	Q1 2022
Atlantik	2.649	2.439
Transpazifik	2.176	3.788
Fernost	1.861	3.265
Mittlerer Osten	1.260	2.047
Intra-Asien	995	2.055
Lateinamerika	2.130	2.616
Afrika	1.955	2.530
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.999</b>	<b>2.774</b>

**Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet**

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
Atlantik	1.300,3	1.062,2
Transpazifik	852,0	1.457,0
Fernost	836,7	1.747,7
Mittlerer Osten	434,0	753,9
Intra-Asien	150,9	287,0
Lateinamerika	1.410,4	1.713,3
Afrika	310,6	360,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	324,2	595,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.619,0</b>	<b>7.976,6</b>

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

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

Mio. EUR	Q1 2023	Q1 2022
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>2.217,3</b>	<b>4.726,4</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	470,5	459,5
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>1.746,8</b>	<b>4.266,9</b>
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>1.956,8</b>	<b>4.187,9</b>
<b>Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen</b>	<b>15,5</b>	<b>11,5</b>

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

### Ergebnis je Aktie

	Q1 2023	Q1 2022
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	1.890,4	4.167,1
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
<b>Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>10,76</b>	<b>23,71</b>

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

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

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Der Geschäfts- oder Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 im Wesentlichen durch Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –58,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 60,8 Mio. EUR) sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 22,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 21,5 Mio. EUR).

### Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
Schiffe	8.539,9	8.765,8
Container	3.169,0	3.254,9
Übrige Anlagen	287,1	295,0
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	847,8	824,4
<b>Gesamt</b>	<b>12.843,8</b>	<b>13.140,2</b>

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 386,5 Mio. EUR. Dem gegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 447,6 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte in Höhe von –235,1 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Verminderung der Sachanlagen um 296,4 Mio. EUR.

### Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Termingeldanlagen und Reverse Repo-Geschäfte mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in Höhe 1.301,6 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 2.787,8 Mio. EUR) sowie Geldmarktfonds in Höhe von 538,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0,0 Mio. EUR), die nicht die Kriterien für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente erfüllen.

### Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	557,2	647,5
Geldmarktfonds	6.665,7	4.764,2
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	5.714,6	5.140,6
Reverse Repo-Geschäfte	4.751,8	4.683,8
<b>Gesamt</b>	<b>17.689,4</b>	<b>15.236,1</b>

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

### 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 sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. März 2023: –38,5 Mio. EUR; 31. Dezember 2022: –33,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Quartal 2023 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um –4,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 38,8 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.106,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.626,3 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal 2023 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –519,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 355,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

**Finanzinstrumente****Buchwerte und beizulegende Zeitwerte**

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

Mio. EUR	31.3.2023		31.12.2022	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
<b>Aktiva</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.265,6	2.265,6	2.895,0	2.895,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.158,3	2.157,6	3.116,9	3.116,2
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	108,7	108,7	0,4	0,4
Eingebettete Derivate	0,8	0,8	0,4	0,4
Devisentermingeschäfte und -optionen	108,0	108,0	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	35,4	35,4	42,4	42,4
Devisentermingeschäfte	2,4	2,4	2,1	2,1
Zinsswaps	33,0	33,0	40,3	40,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.689,4	17.689,4	15.236,1	15.236,1
<b>Passiva</b>				
Finanzschulden	2.618,8	2.546,8	2.776,7	2.673,6
Leasingverbindlichkeiten	2.506,3	–	2.660,1	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.770,4	2.770,4	2.615,7	2.615,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,4	0,4	–	–
Devisentermingeschäfte	0,4	0,4	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) <sup>1</sup>	38,1	38,1	37,0	37,0
Devisentermingeschäfte	38,1	38,1	37,0	37,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	161,3	161,3	177,2	177,2

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

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 wurden aufgrund der am 8. Mai 2023 bevorstehenden Ausschüttung der auf EUR lautenden Dividende ein Devisentermingeschäft sowie eine Devisenoption abgeschlossen, für die das Hedge Accounting nicht anwendbar ist und insofern nur eine FVTPL-Bewertung in Frage kommt. Der Marktwert dieser beiden Derivate beläuft sich auf insgesamt 107,9 Mio. EUR.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Geldmarktfonds mit einem Marktwert in Höhe von 538,1 Mio. EUR enthalten, die sich nicht als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente qualifizieren. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe

von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0,6 Mio. EUR), die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 13,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 14,2 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Geldmarktfonds in Höhe von 6.665,7 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4.764,2 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 274,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 263,7 Mio. EUR) auf.

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

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

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

#### Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
Finanzschulden	2.618,8	2.776,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	1.518,4	1.604,5
Anleihen	302,8	300,9
Sonstige Finanzschulden	797,5	871,3
Leasingverbindlichkeiten	2.506,3	2.660,1
<b>Gesamt</b>	<b>5.125,0</b>	<b>5.436,8</b>

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

**Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen**

Mio. EUR	31.3.2023	31.12.2022
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.632,3	4.949,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	410,8	410,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	92,5	92,9
Zinsverbindlichkeiten	14,8	12,3
Transaktionskosten	-25,3	-28,6
<b>Gesamt</b>	<b>5.125,0</b>	<b>5.436,8</b>

Zum 31. März 2023 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 666,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 679,2 Mio. EUR).

**SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN****Rechtsstreitigkeiten**

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 8,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 8,3 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 132,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 98,4 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken in Lateinamerika sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen und Währungsumrechnungseffekte für die Regionen Südeuropa und Mittlerer Osten.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. März 2023 insgesamt 1.718,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.664,3 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 14 Containerschiffen in Höhe 1.299,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.436,8 Mio. EUR),
- für Investitionen in Container in Höhe von 208,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0 Mio. EUR),
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 67,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 92,4 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen in Höhe von 58,9 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 57,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 30,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 39,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb eines neuen Bürogebäudes in Höhe von 20,5 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 20,5 Mio. EUR),
- für Investitionen in den Erwerb eines Containerschiffes auf dem Zweitmarkt in Höhe von 19,2 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 0 Mio. EUR),
- für Investitionen in Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung auf Containerschiffen in Höhe von 1,3 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4,0 Mio. EUR),
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 12,4 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 13,6 Mio. EUR).

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.789,1 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.915,9 Mio. EUR). Darüber hinaus wurden nach dem Bilanzstichtag Leasingverhältnisse für bestehende Charterschiffe verlängert. Daraus resultieren künftige Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 100,9 Mio. EUR.

#### **Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernzwischenabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Wesentliche Veränderungen im Umfang dieser Liefer- und Leistungsbeziehungen haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2022 nicht ergeben.

#### **WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Hapag-Lloyd hat am 19. April 2023 den Erwerb einer 40%-Beteiligung an der J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL) erfolgreich abgeschlossen, der zuvor durch die zuständige Kartellbehörde genehmigt wurde. Die Transaktion wurde im Januar 2023 mit der JMBPL-Mehrheitseigentümerin, der Kotak-Familie, vereinbart sowie mit einer Gesellschaft der Bain Capital Private Equity, die mit 35 % in JMBPL investiert war.

Hamburg, 2. Mai 2023

#### **Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

## FINANZKALENDER 2023

### 10. AUGUST 2023

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2023

### 9. NOVEMBER 2023

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2023

# IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

## **Investor Relations**

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

## **Konzernkommunikation**

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

## **Beratung, Konzept und Layout**

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

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



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

