

Q1 2024

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
31. März 2024



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2024

		Q1 2024	Q1 2023	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt				
Schiffe insgesamt ¹		280	250	30
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	2.066	1.818	248
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	3.065	2.892	173
Frachtrate	USD/TEU	1.359	1.999	-640
Transportmenge	TTEU	3.037	2.842	195
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.171	5.615	-1.444
EBITDA	Mio. EUR	835	2.199	-1.364
EBIT	Mio. EUR	348	1.729	-1.381
Segment Terminal & Infrastruktur				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	98	6	93
EBITDA	Mio. EUR	32	18	14
EBIT	Mio. EUR	16	18	-1
Konzern Finanzkennzahlen				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.260	5.619	-1.359
EBITDA	Mio. EUR	868	2.217	-1.350
EBIT	Mio. EUR	365	1.747	-1.382
Konzernergebnis	Mio. EUR	299	1.893	-1.594
Ergebnis je Aktie	EUR	1,68	10,76	-9,08
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	561	2.566	-2.006
Konzern Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge	%	20,4	39,5	-19,1
EBIT-Marge	%	8,6	31,1	-22,5
ROIC	%	8,3	45,7	-37,4
Konzern Bilanzkennzahlen zum 31. März²				
Eigenkapital	Mio. EUR	19.530	18.767	763
Eigenkapitalquote	%	64,4	64,7	-0,3
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.315	5.031	285
Liquide Mittel	Mio. EUR	5.829	5.810	19
Nettoliquidität ³	Mio. EUR	2.395	2.625	-230

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende

² Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2023.

³ Inklusive der in den sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen (strategische Liquiditätsreserve)

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 15. Mai 2024 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN Q1 2024

- Die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2024 waren geprägt von einer Belebung der Nachfrage sowie erneuten Störungen in den weltweiten Lieferketten aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer.
- Der Konzernumsatz in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 fiel um 24 % auf 4,3 Mrd. EUR (Q1 2023: 5,6 Mrd. EUR), was im Wesentlichen auf eine deutlich niedrigere durchschnittliche Frachtrate im Segment Linienschifffahrt zurückzuführen ist.
- Vor dem Hintergrund der rückläufigen Umsatzentwicklung und nahezu unveränderten operativen Aufwendungen fiel das Konzern-EBITDA auf 867,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2.217,3 Mio. EUR) und das Konzern-EBIT auf 364,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.746,8 Mio. EUR).
- Das Segment Linienschifffahrt verzeichnete einen Anstieg der Transportmenge von 6,8 % gegenüber dem Vorjahreswert auf 3,0 Mio. TEU (Vorjahr: 2,8 Mio. TEU). Allerdings führte insbesondere der Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 32 % zu einem Rückgang des EBITDA in den ersten drei Monaten 2024 auf 835,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2.199,3 Mio. EUR). Das Segment-EBIT fiel entsprechend von 1.729,1 Mio. EUR auf 348,3 Mio. EUR.
- Im Segment Terminal&Infrastruktur wurde in den ersten drei Monaten 2024 ein EBITDA von 32,4 Mio. EUR und ein EBIT von 16,3 Mio. EUR erzielt.
- Aufgrund der negativen operativen Entwicklung fiel das Ergebnis je Aktie auf 1,68 EUR, nach 10,76 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 205,5 Mio. EUR erneut positiv (Q1 2023: 3.227,7 Mio. EUR).
- Zum 31. März 2024 verfügte der Konzern weiterhin über eine hohe Nettoliquidität von 2,4 Mrd. EUR (31. Dezember 2023: 2,6 Mrd. EUR).
- Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung hat der Vorstand seine am 14. März 2024 veröffentlichte Prognose für das laufende Geschäftsjahr konkretisiert und erwartet nun diese in der oberen Hälfte zu erreichen. Entsprechend wird das Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 2,0 bis 3,0 Mrd. EUR (vorher: 1,0 bis 3,0 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 0,0 bis 1,0 Mrd. EUR (vorher: -1,0 bis 1,0 Mrd. EUR) erwartet.
- Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3	KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT
3	Geschäftstätigkeit
6	Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren
8	Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen
11	Wirtschaftsbericht
11	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
11	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
12	Segment Linienschifffahrt
13	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
13	Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns
16	Ertragslage in den Segmenten
20	Finanzlage des Konzerns
22	Vermögenslage des Konzerns
23	Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf
24	Prognose-, Risiko- und Chancenbericht
24	Prognosebericht
26	Risiko- und Chancenbericht
27	Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen
28	KONZERNZWISCHENABSCHLUSS
28	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
29	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
30	Konzernbilanz
32	Konzernkapitalflussrechnung
34	Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung
36	Verkürzter Konzernanhang
36	Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
37	Segmentberichterstattung
46	Sonstige Erläuterungen
47	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
48	Finanzkalender 2024
49	Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

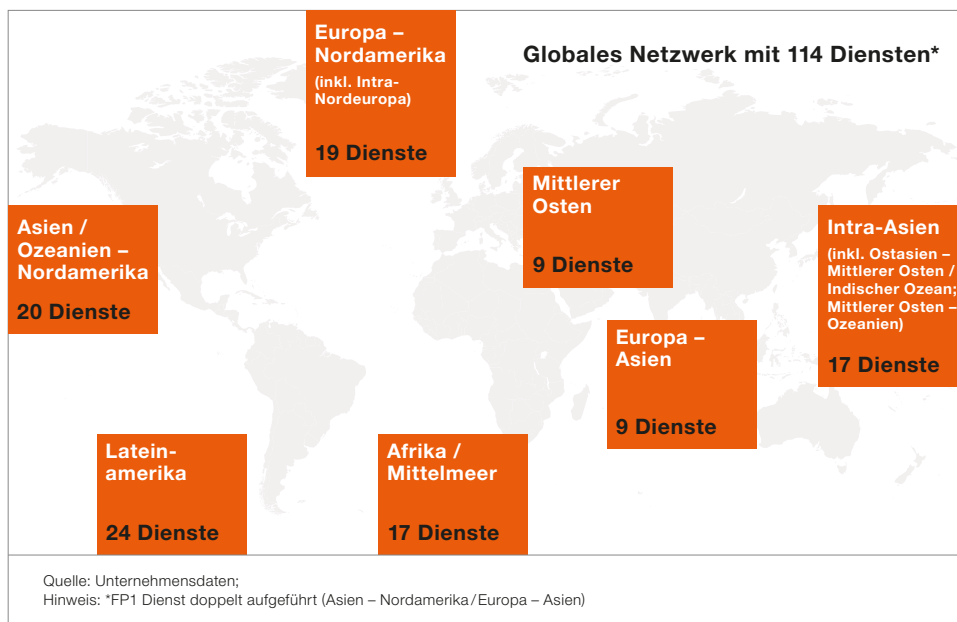
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie den dazugehörigen Hinterlandtransport von Tür zu Tür. Im Rahmen der Strategy 2023 hat Hapag-Lloyd das Engagement im Terminalbereich kontinuierlich ausgebaut. Seit dem Erwerb der SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie des zugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM Terminals) im August 2023 sind die Geschäftsaktivitäten in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

Segment Linienschifffahrt

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 31. März 2024 aus 280 Containerschiffen (31. März 2023: 250) mit einer Transportkapazität von 2,1 Mio. TEU (31. März 2023: 1,8 Mio. TEU). Das Segment ist mit 400 Vertriebsstellen in 140 Ländern vertreten (31. März 2023: 401 Vertriebsstellen in 135 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 114 Diensten (31. März 2023: 119 Dienste) weltweit. In den ersten drei Monaten des Jahres 2024 betreute der Geschäftsbereich global rd. 19.200 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 21.000).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Kooperationen

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit ONE,

HMM und Yang Ming die „THE Alliance“. Zum 31. März 2024 deckte die „THE Alliance“ mit 250 Containerschiffen und 24 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (31. März 2023: 258 Containerschiffe und 30 Dienste). Daneben existieren noch zwei weitere global agierende Allianzen: die „2M Alliance“, bestehend aus den beiden Marktführern MSC und Maersk, sowie die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, COSCO, inklusive des Tochterunternehmens OOIL, und Evergreen. Am 17. Januar 2024 haben Hapag-Lloyd und Maersk bekannt gegeben, dass sie eine Vereinbarung für eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit mit dem Namen „Gemini Cooperation“ getroffen haben, die im Februar 2025 starten soll und sich auf die großen Ost-West-Fahrtgebiete zwischen Fernost, Nordamerika und Europa beschränkt. Im Zuge der neuen Kooperation wird Hapag-Lloyd „THE Alliance“ im Januar 2025 verlassen. Bereits im Januar 2023 hatten Maersk and MSC bekannt gegeben, dass die „2M Alliance“ im Januar 2025 beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fahrtgebiet Fernost	Fahrtgebiet Transpazifik	Fahrtgebiet Atlantik
2M	38	25	48
Ocean Alliance	33	37	16
THE ALLIANCE	24	27	28
Sonstige	5	12	8

Quelle: Alphaliner März 2024

Segment Terminal & Infrastruktur

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika. Darüber hinaus hält Hapag-Lloyd Beteiligungen an Terminals in Lateinamerika, Europa, Nordafrika und Indien. Neben den Terminalaktivitäten werden an einigen Standorten ergänzende Logistikdienstleistungen angeboten.

Hapag-Lloyd Terminals- und Terminalbeteiligungen



Funktionale Währung des Konzerns

Der Hapag-Lloyd Konzern ist in einem internationalen Geschäftsumfeld tätig. 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 Aktionarsvereinbarung (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 2024 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG (unverändert zum 31. Dezember 2023) wie folgt dar:

in %	31.3.2024
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren sowohl für den Hapag-Lloyd Konzern als auch für die beiden Segmenten sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind die Transportmenge und Frachtrate, der US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten, wie beispielsweise Transport- und Personalaufwendungen. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten drei Monaten des Jahres 2024 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns und Ertragslage in den Segmenten“ 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 Schifffahrts- und Terminalunternehmen erfolgt die Berechnung und Darstellung der Rendite auf das investierte Kapital ausschließlich auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar.

In den ersten drei Monaten 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 8,3 % (Vorjahreszeitraum: 45,7 %). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 9,4 %.

Die Berechnung des ROIC ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Rendite auf das investierte Kapital des Hapag-Lloyd Konzerns

	Mio. EUR		Mio. USD	
	Q1 2024	Q1 2023	Q1 2024	Q1 2023
Langfristige Vermögenswerte ¹	19.503,2	16.793,0	21.043,8	18.256,2
Vorräte	480,6	387,8	518,6	421,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.152,5	2.265,6	2.322,6	2.463,0
Übrige kurzfristige Vermögenswerte ¹	474,3	543,5	511,8	590,8
Summe Vermögenswerte	22.610,6	19.989,8	24.396,7	21.731,6
Rückstellungen	1.464,4	1.263,0	1.580,1	1.373,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.426,5	2.770,4	2.618,2	3.011,8
Sonstige Schulden	1.585,1	1.112,8	1.710,2	1.209,4
Summe Schulden	5.476,0	5.146,2	5.908,4	5.594,4
Investiertes Kapital				
zum Ende der Berichtsperiode	17.134,7	14.843,6	18.488,3	16.137,2
am Anfang der Berichtsperiode	16.142,3	15.324,0	17.880,0	16.358,4
Durchschnittlich investiertes Kapital	16.638,5	15.083,8	18.184,1	16.247,8
EBIT	364,6	1.746,8	395,7	1.874,0
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) ²	17,9	18,5	19,4	19,6
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	346,7	1.728,4	376,3	1.854,3
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			8,3	45,7

¹ Ohne zinstragende Vermögenswerte

² Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten sowie die Terminalauslastung und -produktivität 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 langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nicht-finanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Linienreederei und Terminalbetreiber ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 31. März 2024 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 280 Schiffen (31. März 2023: 250 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 2024 2.066 TTEU und ist somit gegenüber dem 31. März 2023 (1.818 TTEU) um 13,7 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2024 60 % der Flotte im Eigentum (31. März 2023: 62 %). Im ersten Quartal 2024 wurden drei Neubauten (zwei Schiffe im Eigentum und eines als Langfristcharter) mit einer Gesamtkapazität von 50 TTEU in Dienst gestellt.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 31. März 2024 acht Neubauten der Größe 23.664 TEU und einen Neubau von 13.288 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt 202,6 TTEU. Die Auslieferungen der Schiffe sind in den Jahren 2024 bis 2025 geplant.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 31. März 2024 (kapazitätsgewichtet) 11,2 Jahre (31. März 2023: 11,2 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,8 Jahren (31. März 2023: 10,9 Jahre). Mit 7,4 TTEU (31. März 2023: 7,3 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 8 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,8 TTEU (31. März 2023: 6,5 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 64 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,5 TTEU (31. März 2023: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd zum 31. März 2024 über 1,8 Mio. (31. März 2023: 1,7 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,1 Mio. TEU (31. März 2023: 2,9 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 31. März 2024 rd. 60 % (31. März 2023: rd. 58 %). In den ersten drei Monaten 2024 wurden Aufträge für den Neubau von 1.600 Special Purpose Containern mit einer Kapazität von 3.200 TEU und 53.750 General Purpose Containern mit einer Kapazität von 95.000 TEU vergeben.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. März 2024 114 Dienste (31. März 2023: 119 Dienste).

Struktur der Schiffs- und Containerflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2024	31.12.2023	31.3.2023
Anzahl der Schiffe	280	266	250
davon			
Eigene Schiffe ¹	124	123	122
Gecharterte Schiffe	156	143	128
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	2.066	1.972	1.818
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.065	2.975	2.892
Anzahl Dienste	114	113	119

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten drei Monaten 2024 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 1,2 Mio. Tonnen und lag somit um 12,6 % über Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 1,0 Mio. Tonnen). Der gestiegene Bunkerverbrauch ist insbesondere auf die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer und die damit notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen.

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 2024 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 83 % in Q1 2023 auf 76 % in Q1 2024. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) lag in den ersten drei Monaten 2024 mit 2,30 Tonnen auf einem ähnlichen Niveau wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum (Q1 2023: 2,29 Tonnen), jedoch deutlich über dem Wert von Q4 2023 mit 2,01 Tonnen. Nachdem der Verbrauch pro Slot im Jahresverlauf 2023 deutlich reduziert werden konnten, kam es wieder zu einem Anstieg in Q1 2024 wegen der längeren Strecken um das Kap der Guten Hoffnung. Pro transportiertem TEU erhöhte sich der Bunkerverbrauch entsprechend von 0,36 Tonnen pro TEU in Q1 2023 um 5,6 % auf 0,38 Tonnen in Q1 2024.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt 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 2024 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 19.200 Kunden durch (Q1 2023: rd. 21.000).

Die Kundenstruktur im Terminalsegment unterscheidet sich deutlich von der im Linienschifffahrtssegment. Die Kunden der Terminals sind hauptsächlich die weltweit operierenden Containerreedereien, die meist auch Teil von Allianzen sind. Zudem sind Hapag-Lloyd und die „THE Alliance“ ein wesentlicher Kunde des Terminalsegments.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 31. März 2024 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 16.576 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (31. März 2023: 14.108). Der Anstieg der Mitarbeitenden geht aus dem Aufbau des Terminal & Infrastruktur-Segments hervor. Auf das Segment Linienschifffahrt entfielen 13.721 Mitarbeitende (31. März 2023: 13.840), auf das Segment Terminal & Infrastruktur 2.855 Mitarbeitende (31. März 2023: 268). Der Anstieg der Mitarbeitenden im Linienschifffahrtssegment resultiert aus dem Ausbau des Hinterlandverkehrs sowie Investitionen in den Kundenservice im Rahmen der Strategy 2030.

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	31.3.2024	31.12.2023	31.3.2023
Linienschifffahrt	13.721	13.426	13.840
davon Seepersonal	1.319	1.305	1.609
Terminal & Infrastruktur	2.855	2.869	268
Gesamt	16.576	16.295	14.108

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Höhe des globalen Wirtschaftswachstums und die Entwicklung des Welthandels sind für die Nachfrage nach Containertransportleistungen und Terminaldienstleistungen von großer Bedeutung.

Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) verzeichnete die Weltwirtschaft zum Jahresanfang trotz der zahlreichen geopolitischen Krisen ein robustes Wachstum sowie einen weiteren Rückgang der Inflation (IWF World Economic Outlook, April 2024).

Die Wirtschaft der Volksrepublik China wuchs in den ersten drei Monaten 2024 um 5,3 % gegenüber dem Vorjahr, trotz der Belastungen aus der Immobilienkrise. Der Export von Gütern stieg um 4,9 %, die Importe erhöhten sich um 5 % gegenüber dem ersten Quartal 2023 (National Bureau of Statistics of China, April 2024). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2024 gegenüber dem ersten Quartal 2023 um 3,0 %. Das Wachstum war getrieben von Investitionen und steigenden Staatsausgaben. Im ersten Quartal 2024 steigen die Importe von Gütern um 1,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, die Exporte gingen dahingegen um 1,2 % zurück (U.S. Department of Commerce, Mai 2024). Die EU verzeichnete im ersten Quartal 2024 ein Wirtschaftswachstum von 0,5 % gegenüber Q1 2023. Der Export von Gütern aus der EU stieg leicht in den ersten beiden Monaten des Jahres 2024 um 0,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern reduzierte sich hingegen deutlich um 14,2 % (Eurostat, April 2024).

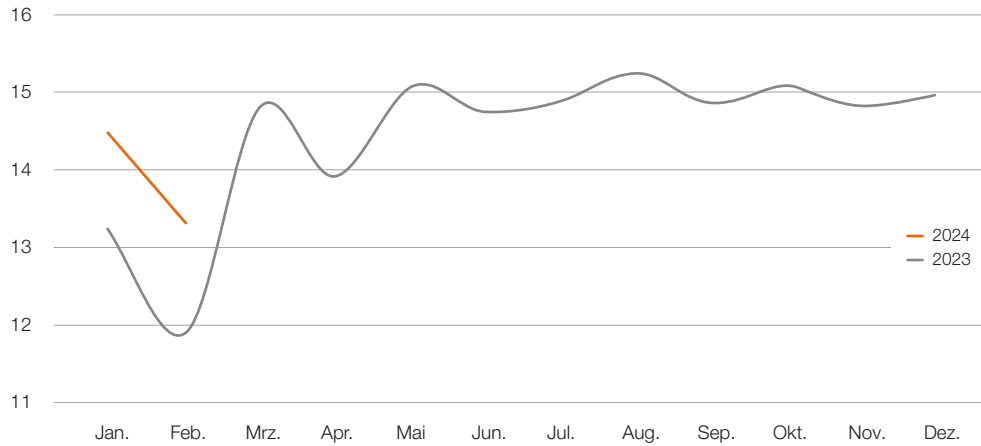
Wegen der Spannungen im Nahen Osten stiegen die Rohölpreise im ersten Quartal 2024 um 13,6 % auf 87,48 USD pro Barrel Brent Rohöl per 31. März 2024 gegenüber dem Stand von 77,04 USD pro Barrel per Ende Dezember 2023 (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Die weltweiten Containertransportmengen erholten sich im Zeitraum Januar bis Februar 2024 deutlich um 12,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (CTS, April 2024). Diese Entwicklung ist insbesondere auf eine schwache Vorjahresbasis zurückzuführen, die dem Abbau von zu hohen Lagerbeständen weltweit geschuldet war. Nahezu alle großen Fahrtgebiete verzeichneten deutliches Wachstum. Die Transportmenge im Fahrtgebiet von Fernost nach Nordamerika stieg um 25,4 % und von Fernost nach Europa um 11,5 %.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)

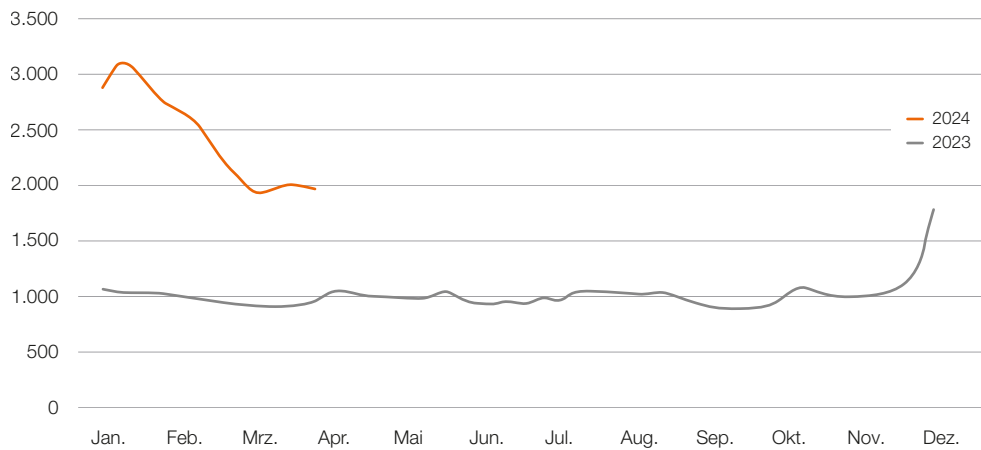


Quelle: CTS, April 2024

Segment Linienschifffahrt

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, lag im ersten Quartal 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl von Angriffen auf Schiffe im Roten Meer durch die Huthi-Rebellen haben viele Containerreedereien ab Mitte Dezember 2023 damit begonnen, ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung umzuleiten. Die längeren Fahrtzeiten führen zu einer Verknappung von Schiffskapazitäten und steigenden Transportkosten. Infolgedessen ist es seit dem Jahresende 2023 zu einem sprunghaften Anstieg der Spot-Frachraten gekommen. Der SCFI notierte Ende März 2024 bei 1.994 USD/TEU (Vorjahr: 863 USD/TEU).

Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index (in USD/TEU)



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, April 2024

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag per Ende März 2024 mit 0,25 Mio. TEU oder 0,9 % der Weltflotte unter dem Niveau des Vorjahres (31. März 2023: 0,60 Mio. TEU; 2,3 %, Alphaliner Weekly, März 2023). Grund ist der gestiegene Bedarf an Schiffskapazität wegen der längeren Strecken um das Kap der Guten Hoffnung.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten drei Monaten 2024 insgesamt 108 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 0,8 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 60 Schiffe, Transportkapazität: rd. 0,4 Mio. TEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 14 kleine Containerschiffe mit insgesamt 23 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: 19 Schiffe, 31 TTEU).

In den ersten drei Monaten 2024 wurden Aufträge für den Bau von 22 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 0,2 Mio. TEU vergeben, weniger als die 0,4 Mio. TEU im Vorjahreszeitraum (Clarksons Research, April 2024).

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende März 2024 auf rd. 6,1 Mio. TEU, nach rd. 7,1 Mio. TEU per Ende März 2023. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 21,4 % (per 31. März 2023: 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 2024 mit 588 USD/t um 12,4 % höher als zum Jahresschlusskurs 2023 von 523 USD/t (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Das erste Quartal des Geschäftsjahres 2024 war weiterhin von einer deutlich geringeren durchschnittlichen Frachtrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geprägt, was insbesondere auf die Normalisierung der Lieferketten zurückzuführen ist. Demgegenüber ist das Transportvolumen gestiegen, vor allem getrieben durch eine Belebung der Nachfrage. Infolge dieser Entwicklungen erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern im ersten Quartal 2024 ein niedrigeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 mit 867,5 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 2.217,3 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns sank ebenfalls deutlich auf 364,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.746,8 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 299,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.893,2 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Umsatzerlöse	4.260,0	5.619,0
Transport- und Terminalaufwendungen	3.040,3	3.038,2
Personalaufwendungen	239,8	241,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	502,9	470,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-106,6	-137,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	370,4	1.731,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-5,8	15,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	364,6	1.746,8
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	37,2	151,7
Übrige Finanzposten	-10,6	58,3
Ertragsteuern	92,2	63,6
Konzernergebnis	299,1	1.893,2
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	294,7	1.890,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,3	2,7
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,68	10,76
EBITDA	867,5	2.217,3
EBITDA-Marge (%)	20,4	39,5
EBIT	364,6	1.746,8
EBIT-Marge (%)	8,6	31,1

Umsatzerlöse im Konzern

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.359,1 Mio. EUR auf 4.260,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.619,0 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 24,2 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch die niedrigeren durchschnittlichen Frachtraten. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro trug ebenfalls zum Rückgang der Umsatzerlöse im Hapag-Lloyd Konzern bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse von 1.297,3 Mio. EUR bzw. 23,3 % ergeben. Entgegen wirkte ein um 6,8 % gestiegenes Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 um 2,0 Mio. EUR auf 3.040,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.038,2 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 0,1 %. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro entlastete hingegen die Aufwendungen im Hapag-Lloyd Konzern. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 37,0 Mio. EUR bzw. 1,2 % ergeben.

Die Personalaufwendungen verringerten sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 um 1,6 Mio. EUR auf 239,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 241,4 Mio. EUR). Der Rückgang ergibt sich im Wesentlichen aus einer geringeren Rückstellung für Bonuszahlungen. Insbesondere die erhöhten Kosten für die übernommenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften im dritten Quartal des Vorjahres hatten einen entgegengesetzten Effekt.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 erhöhten sich die Abschreibungen um 32,4 Mio. EUR auf 502,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 470,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container sowie aus dem Zugang von Abschreibungen durch die Übernahme von SAAM Terminals. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 258,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 265,9 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –106,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –137,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 auf insgesamt 135,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 158,7 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (63,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 66,4 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (15,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 10,7 Mio. EUR), Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (12,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 8,8 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (12,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 23,0 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 37,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 151,7 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 104,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 211,1 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Erträge in Höhe von 78,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 210,2 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 16,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –10,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 58,3 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die Bewertungseffekte aus den Derivaten im Zusammenhang mit den Dividendenausschüttungen in Euro für die Geschäftsjahre 2022 bzw. 2023.

Ertragsteuern

Der Anstieg der Steuern vom Einkommen und Ertrag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 um 28,5 Mio. EUR auf 92,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 63,6 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern um 50,3 Mio. EUR auf 12,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 63,2 Mio. EUR) gesunken sind, ist ein deutlicher Anstieg des Aufwands für latente Steuern auf 79,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,4 Mio. EUR) zu verzeichnen. Der Anstieg resultiert dabei im Wesentlichen aus dem Rückgang der aktiven latenten Steuern durch den Abbau von temporären Vorjahresdifferenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen in Höhe von 31,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie aus der Bildung passiver latenter Steuern auf unrealisierte Währungskurseffekte des ersten Quartals 2024 auf Kapitalanlagen in Höhe von 30,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) und auf Bewertungsunterschiede des Spezialfonds in Höhe von 23,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Konzernergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 299,1 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 1.893,2 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 verzeichnete das Segment Linienschifffahrt aufgrund einer deutlich gesunkenen durchschnittlichen Frachtrate einen starken Ergebnismrückgang. Die Umsatzerlöse sanken um 25,7 % auf 4.170,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.614,5 EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 835,1 Mio. EUR, nach 2.199,3 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 348,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.729,1 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Umsatzerlöse	4.170,8	5.614,5
Transportaufwendungen	3.027,9	3.039,3
davon		
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.094,2	3.075,1
Brennstoffe und Emissionen	653,2	622,5
Handling und Haulage	1.479,9	1.498,2
Container und Repositionierung ¹	400,3	391,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	560,7	562,6
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-66,3	-35,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	486,8	470,2
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-307,8	-375,9
EBITDA	835,1	2.199,3
EBITDA-Marge (%)	20,0	39,2
EBIT	348,3	1.729,1
EBIT-Marge (%)	8,4	30,8

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q1 2024	Q1 2023
Atlantik	531	527
Transpazifik	539	420
Fernost	559	482
Mittlerer Osten	276	369
Intra-Asien	185	163
Lateinamerika	763	711
Afrika	184	170
Gesamt	3.037	2.842

Die Transportmenge lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 mit 3.037 TTEU (Vorjahreszeitraum: 2.842 TTEU) über dem Vorjahresniveau (+6,8%).

Der Anstieg des Transportvolumens in den Fahrtgebieten Transpazifik, Fernost und Intra-Asien ist insbesondere auf eine erhöhte Transportkapazität zurückzuführen. Im Fahrtgebiet Mittlerer Osten reduzierte sich hingegen die Transportmenge vor allem aufgrund des herrschenden Konflikts im Roten Meer und den damit verbundenen zusätzlichen Transitzeiten und anteilig ausgesetzten Diensten.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q1 2024	Q1 2023
Atlantik	1.390	2.649
Transpazifik	1.600	2.176
Fernost	1.343	1.861
Mittlerer Osten	1.127	1.260
Intra-Asien	790	995
Lateinamerika	1.356	2.130
Afrika	1.550	1.955
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.359	1.999

Im ersten Quartal 2024 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.359 USD/TEU und lag damit um 640 USD/TEU bzw. 32,0% unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.999 USD/TEU).

Die niedrigere durchschnittliche Frachtrate resultiert hauptsächlich aus einer Normalisierung der globalen Lieferketten und der damit verbundenen Freisetzung von Transportkapazitäten.

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 1.443,7 Mio. EUR auf 4.170,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.614,5 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 25,7% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 32,0% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich ebenfalls mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Rückgang der Umsatzerlöse um 1.379,0 Mio. EUR bzw. 24,8% ergeben. Der Anstieg der Transportmenge um 6,8% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkte dieser Entwicklung leicht entgegen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Atlantik	679,6	1.300,3
Transpazifik	795,0	852,0
Fernost	691,3	836,7
Mittlerer Osten	286,3	434,0
Intra-Asien	134,8	150,9
Lateinamerika	953,3	1.410,4
Afrika	262,8	310,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	367,7	319,6
Gesamt	4.170,8	5.614,5

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

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 um 11,4 Mio. EUR auf 3.027,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.039,3 Mio. EUR) gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 0,4 %.

Der Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ist im Wesentlichen mit den erstmalig zu erfassenden Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate in Höhe von 22,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) zu begründen. Mit der Einbeziehung der Schifffahrtsemission in das EU Emissionshandelssystem ist Hapag-Lloyd seit dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtet, EU-Allowances (EUAs) für CO₂-Emissionen zu erwerben und einzureichen. Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für Hapag-Lloyd lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 mit 597 USD/t um 48 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 645 USD/t. Getrieben durch einen höheren Bunkerverbrauch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ergab sich jedoch ein Anstieg der Aufwendungen für Brennstoffe um 8,4 Mio. EUR auf 630,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 622,5 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Quartal des Berichtsjahres um 18,2 Mio. EUR auf 1.479,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.498,2 Mio. EUR) gesunken. Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Stand- und Lagergelder für Container zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung sind im Vergleich zur Vorjahresperiode im Wesentlichen durch die zusätzlichen Umschlagsaktivitäten im Zusammenhang mit dem Konflikt im Roten Meer gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus geringeren Kanalkosten im Zusammenhang mit der Umschiffung des Suezkanals. Insbesondere die Aufwendungen für kurzfristig eingecharterte Schiffe und Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sind hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen.

Abschreibungen

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 16,7 Mio. EUR auf 486,8 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 470,2 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für die planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 460,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 445,7 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 348,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 1.729,1 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Die Angaben zur Ertragslage des Segments Terminal & Infrastruktur sind für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2024 nur eingeschränkt mit den Werten des Vorjahreszeitraums vergleichbar, da die im Rahmen der neuen Segmentierung umgegliederten Aktivitäten in diesem Segment im Vorjahreszeitraum nur einen sehr geringen Umfang hatten. Aufgrund dessen wird auch von der Darstellung der operativen Entwicklung im Segment Terminal & Infrastruktur abgesehen.

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag im ersten Quartal des Berichtsjahres mit 32,4 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahreszeitraums von 18,0 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 16,3 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 17,7 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Umsatzerlöse	98,2	5,6
Terminalaufwendungen	22,7	–
davon		
Materialaufwendungen	5,1	–
Containerterminalaufwendungen	10,8	–
Terminalequipmentsaufwendungen	6,7	–
Übrige operative Terminalaufwendungen	0,1	–
Personalaufwendungen	28,6	1,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	3,9	15,7
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–34,6	–1,8
EBITDA	32,4	18,0
EBITDA-Marge (%)	33,0	322,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	16,1	0,3
EBIT	16,3	17,7
EBIT-Marge (%)	16,6	317,2

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 98,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,6 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet und entfielen im Wesentlichen auf die seit August 2023 im Konsolidierungskreis berücksichtigten SAAM Terminals-Gesellschaften.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im ersten Quartal des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 22,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie Personalaufwendungen mit einem Betrag von 28,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,8 Mio. EUR).

Übrige Erlöse und Aufwendungen

Weitere Erträge und Aufwendungen resultierten im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 im Wesentlichen aus dem sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von –18,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,5 Mio. EUR) und betrafen insbesondere administrative Aufwendungen. Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 16,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,3 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 16,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 17,7 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	560,7	2.566,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–355,2	661,3
Free Cashflow	205,5	3.227,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–340,5	–460,8
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–134,9	2.766,9

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal Geschäftsjahres 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 560,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.566,4 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bedingt durch das gesunkene Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 auf insgesamt 355,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelzufluss: 661,3 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 449,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 218,7 Mio. EUR) und Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe von 42,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 260,3 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 100,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 205,0 Mio. EUR). Die sich im Vorjahreszeitraum ergebenden Mittelzuflüsse resultierten im Wesentlichen aus der Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente für Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 340,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 460,8 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 in Höhe von 278,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 270,0 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Quartal des Geschäftsjahres 122,0 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 141,1 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 90,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Bestand am Anfang der Periode	5.809,8	15.236,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	153,7	-313,6
Zahlungswirksame Veränderungen	-134,9	2.766,9
Bestand am Ende der Periode	5.828,6	17.689,4

Insgesamt ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 ein Zahlungsmittelabfluss von 134,9 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 153,7 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2024 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 5.828,6 Mio. EUR (31. März 2023: 17.689,4 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 671,9 Mio. EUR (31. März 2023: 666,9 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.881,6 Mio. EUR (31. März 2023: Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds als sonstige finanzielle Vermögenswerte 1.861,8 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 8.382,1 Mio. EUR ergab (31. März 2023: 20.218,1 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.315,2	5.030,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.828,6	5.809,8
Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.881,6	1.845,5
Nettoliiquidität¹	2.395,0	2.624,7
Frei verfügbare Kreditlinien	671,9	654,5
Eigenkapitalquote (%)	64,4	64,7

¹ Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds sowie Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Zum 31. März 2024 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 2.395,0 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2023 ist die Nettoliiquidität somit um 229,7 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch den Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um 762,7 Mio. EUR und betrug zum 31. März 2024 19.529,7 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 64,4 % (31. Dezember 2023: 64,7 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzern Eigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns**Entwicklung der Vermögensstruktur**

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	19.506,1	18.779,9
davon Anlagevermögen	19.277,4	18.511,0
Kurzfristige Vermögenswerte	10.814,7	10.232,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.828,6	5.809,8
Bilanzsumme	30.320,8	29.012,4
Passiva		
Eigenkapital	19.529,7	18.766,9
Fremdkapital	10.791,1	10.245,5
davon langfristige Schulden	4.670,4	4.342,9
davon kurzfristige Schulden	6.120,8	5.902,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.315,2	5.030,6
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.053,2	3.772,8
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.261,9	1.257,8
Bilanzsumme	30.320,8	29.012,4
Nettoliiquidität	2.395,0	2.624,7
Eigenkapitalquote (%)	64,4	64,7

Zum 31. März 2024 lag die Bilanzsumme des Konzerns mit 30.320,8 Mio. EUR nur geringfügig über dem Wert zum Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 29.012,4 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus Investitionen in Schiffsneubauten und neu eingegangenen und verlängerten Leasing- und Charterverträgen sowie einem höherem Eigenkapital infolge des positiven Konzernergebnisses im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2024 bei 1,08 (31. Dezember 2023: 1,11).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 766,4 Mio. EUR auf 19.277,4 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 18.511,0 Mio. EUR) insbesondere durch Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 341,3 Mio. EUR sowie neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 421,2 Mio. EUR. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 473,1 Mio. EUR trugen zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 502,9 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 258,1 Mio. EUR enthalten.

Der Rückgang der aktiven latenten Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr auf 153,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 186,5 Mio. EUR) basiert im Wesentlichen auf dem Abbau von temporären Vorjahresdifferenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen in Höhe von 31,8 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten blieb nahezu unverändert bei 5.828,6 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2023 (5.809,8 Mio. EUR).

Auf der Passivseite erhöhte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 762,7 Mio. EUR auf 19.529,7 Mio. EUR. Die Erhöhung ist insbesondere auf die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 481,1 Mio. EUR sowie auf das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 299,1 Mio. EUR zurückzuführen.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2023 leicht um 545,7 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert aus dem Anstieg der Vertragsverbindlichkeiten infolge leicht gestiegener Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen in Höhe von 231,2 Mio. EUR sowie aus dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten im Wesentlichen aus neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 404,7 Mio. EUR. Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 354,4 Mio. EUR wirkten diesem Anstieg entgegen.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr auf 246,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 200,8 Mio. EUR) ergibt sich im Wesentlichen aus der Bildung passiver latenter Steuern auf unrealisierte Währungskurseffekte des ersten Quartals des Geschäftsjahres 2024 auf Kapitalanlagen in Höhe von 30,0 Mio. EUR sowie infolge des Bewertungsunterschieds des Spezialfonds in Höhe von 21,1 Mio. EUR.

Zum 31. März 2024 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in dem Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Wertpapiere des Spezialfonds sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 2.395,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 2.624,7 Mio. EUR).

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 lag die durchschnittliche Frachtrate deutlich unter der des Vorjahreszeitraums, vor allem durch die Normalisierung der Lieferketten. Das Transportvolumen stieg hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf eine Belebung der Nachfrage zurückzuführen. Das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd sank im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Die bestehenden geopolitischen Spannungen im Nahen Osten haben eine direkte Auswirkung auf die Entwicklung des Branchenumfelds. Aufgrund des Konflikts im Roten Meer werden Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet, was auf einigen Routen zu einer Verknappung der Schiffskapazitäten, gleichzeitig höheren Spot-Frachtraten und auch steigenden Transportkosten führt. Die Anzahl an geplanten Schiffsauslieferungen im Berichtsjahr wirkt dieser Entwicklung entgegen und dürfte nachhaltige Störungen der Lieferkette vermeiden. Die Indienststellung neuer Tonnage im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres könnte zu einem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage der zur Verfügung stehenden Transportkapazität führen. Insbesondere aus diesen Gründen stuft der Vorstand das verbleibende Geschäftsjahr 2024 als herausfordernd und mit einem hohen Maß an Unsicherheiten behaftet ein.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für das Jahr 2024 erwartet der Internationale Währungsfonds mit 3,2 % ein ähnliches globales Wirtschaftswachstum wie im Vorjahr. Damit bleibt die Prognose unter dem historischen Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2019 von 3,8 %. Dies wird insbesondere mit einer restriktiveren Geldpolitik, der Rücknahme der fiskalischen Unterstützung sowie einem niedrigeren Produktivitätswachstum begründet.

Das Wachstum des Welthandels wird für 2024 mit 3,0 % und damit unter dem historischen Durchschnittswert von 4,9 % erwartet. Die zunehmenden Handelsverzerrungen und die geökonomische Fragmentierung dürften das Niveau des Welthandels weiterhin belasten (IWF World Economic Outlook, April 2024).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Wachstum Weltwirtschaft	3,2	3,2	3,2	3,5	6,5
Industrienationen	1,8	1,7	1,6	2,6	5,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,2	4,2	4,3	4,1	7,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,3	3,0	0,3	5,6	11,0

Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2024

Branchenspezifischer Ausblick

Die beiden Segmente Linienschifffahrt und Terminal & Infrastruktur werden im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Entwicklungen, insbesondere dem internationalen Handel, bestimmt.

Der maritime Branchendienst Accenture Cargo erwartet für das Jahr 2024 einen Anstieg der globalen Containertransportmenge von 3,8 %, nach 0,5 % im Vorjahr. Alle Teilmärkte werden laut Prognose wachsen.

Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Containertransportmenge	3,0	3,8	0,5	-4,1	6,8

Quellen: CTS (April 2024: 2021 – 2023), Accenture Cargo (April 2024: 2024 – 2025)

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende März 2024 auf rd. 6,1 Mio. TEU, nach rd. 7,1 Mio. TEU per Ende März 2023. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 21,4 % (per 31. März 2023: 27,6 %) weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %. Für das Jahr 2024 wird erneut, ähnlich wie im Jahr 2023, eine sehr hohe Zahl an Schiffsauslieferungen erwartet. Drewry geht davon aus, dass die global verfügbare Containerschiffsflotte nach Verschiebung von Auslieferungen und Verschrotungen um 2,2 Mio. TEU bzw. 8,0 % gegenüber dem Vorjahr wachsen wird.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2025e	2024e	2023	2022	2021
Kapazität Jahresanfang	30,1	27,8	25,8	24,7	23,6
Geplante Auslieferungen	2,8	3,2	2,5	1,0	1,2
Erwartete Verschrottungen	0,5	0,2	0,2	0,0	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,7	0,8	0,3	-0,1	0,1
Nettokapazitätszuwachs	1,6	2,2	2,1	1,0	1,1
Nettokapazitätszuwachs (in %)	5,2	8,0	8,1	4,2	4,5

Quelle: Drewry Container Forecaster Q1 2024. 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 angesichts einer guten Nachfrageentwicklung und des gegenüber dem Vorquartal gestiegenen Frachtratenniveaus eine positive Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2024. Vor diesem Hintergrund konkretisiert der Vorstand seine am 14. März 2024 veröffentlichte Prognose für das laufende Geschäftsjahr und erwartet diese in der oberen Hälfte zu erreichen. Entsprechend wird das Konzern-EBITDA nun in der Bandbreite von 2,0 bis 3,0 Mrd. EUR (vorher: 1,0 bis 3,0 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 0,0 bis 1,0 Mrd. EUR (vorher: -1,0 bis 1,0 Mrd. EUR) erwartet. In US-Dollar entspricht dies einem Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,2 bis 3,3 Mrd. USD (vorher: 1,1 bis 3,3 Mrd. USD) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,0 bis 1,1 Mrd. USD (vorher: -1,1 bis 1,1 Mrd. USD). Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass ein Großteil des prognostizierten Ergebnisses in der ersten Jahreshälfte erwirtschaftet wird.

Die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge gegenüber dem Vorjahr leicht ansteigt, während die durchschnittliche Frachtrate moderat fallen dürfte (zuvor: deutlich). Die Transportkosten sollen durch aktives Kostenmanagement, beispielsweise im Bereich der Beschaffung oder dem Servicenetzwerk, nachhaltig gesenkt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass erhöhte Transportaufwendungen im Zusammenhang mit verlängerten Fahrtzeiten um das Kap der Guten Hoffnung sowie die erstmalige Einbeziehung der Schifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) diese Maßnahmen im laufenden Geschäftsjahr überkompensieren werden. Der Bunkerverbrauchspreis wird auf dem Vorjahresniveau erwartet. Die Ergebnisprognose basiert ferner auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,10 USD/EUR (Geschäftsjahr 2023: 1,08 USD/EUR).

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet. Die schwierige Sicherheitslage im Roten Meer wird wahrscheinlich weiterhin zu einer verstärkten Kapazitätsnachfrage führen und könnte die globalen Lieferketten beeinträchtigen. Die geplante Indienststellung neuer Tonnage im Jahresverlauf dürfte jedoch dabei helfen, die Versorgungsketten aufrechtzuerhalten und erhebliche Störungen zu vermeiden.

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 2024.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2024

	Ist 2023	Prognose 2024 (vom 14. März 2024)	Prognose 2024 (aktualisiert)
Wachstum Weltwirtschaft (IWF, Januar / April 2024)	3,2 %	3,1 %	3,2 %
Zunahme Welthandelsvolumen (IWF, Januar / April 2024)	0,3 %	3,3 %	3,0 %
Anstieg globales Containertransportvolumen (CTS, April 2024; Accenture Cargo, Dezember 2023 / April 2024)	0,5 %	3,8 %	3,8 %
Transportmenge ¹	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend
Durchschnittliche Frachtrate ¹	1.500 USD/TEU	Deutlich fallend	Moderat fallend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis ¹	614 USD/t	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau
Konzern-EBITDA	4,5 Mrd. EUR	1,0 bis 3,0 Mrd. EUR	2,0 bis 3,0 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,5 Mrd. EUR	-1,0 bis 1,0 Mrd. EUR	0,0 bis 1,0 Mrd. EUR

¹ Segment Linienschifffahrt

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 2023 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 2023 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2024 hat sich wie folgt geändert.

Vor dem Hintergrund der geopolitischen Konflikte, wie dem Russland-Ukraine-Krieg und insbesondere der derzeitigen Situation im Mittleren Osten, und der Unsicherheit bezogen auf deren 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 Beschaffungsmenge im verbleibenden Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, nun niedriger und somit 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	Wesentlich
Wertminderung von Geschäfts- und Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Niedrig	Kritisch
Risiken aus Beteiligungen	Niedrig	Kritisch
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Niedrig	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal des Jahres 2024 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 2024

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Umsatzerlöse	4.260,0	5.619,0
Transport- und Terminalaufwendungen	3.040,3	3.038,2
Personalaufwendungen	239,8	241,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	502,9	470,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-106,6	-137,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	370,4	1.731,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-5,8	15,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	364,6	1.746,8
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	104,6	211,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	67,4	59,4
Übrige Finanzposten	-10,6	58,3
Ergebnis vor Steuern	391,2	1.956,8
Ertragsteuern	92,2	63,6
Konzernergebnis	299,1	1.893,2
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	294,7	1.890,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,3	2,7
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,68	10,76

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2024

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Konzernergebnis	299,1	1.893,2
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	3,6	-4,7
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	3,5	-4,7
Steuereffekt	0,2	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	481,1	-519,9
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-3,6	-8,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-9,7	3,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	5,5	-11,4
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,6	-0,6
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	0,9	-1,5
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-0,5	-2,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,3	1,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	-
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	-5,1	-
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	-7,5	-
Steuereffekt	2,4	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	477,0	-534,6
Gesamtergebnis	776,1	1.358,6
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	769,8	1.356,2
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	6,2	2,4

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2024****Aktiva**

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.912,0	1.841,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.869,7	1.840,7
Sachanlagen	14.184,8	13.547,5
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.310,8	1.281,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	54,0	56,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	14,7	18,7
Derivative Finanzinstrumente	0,9	1,4
Ertragsteuerforderungen	5,6	6,1
Aktive latente Ertragsteuern	153,5	186,5
Langfristige Vermögenswerte	19.506,1	18.779,9
Vorräte	480,6	454,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.152,5	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.134,1	2.083,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	199,7	202,6
Derivative Finanzinstrumente	8,9	11,8
Ertragsteuerforderungen	10,2	13,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.828,6	5.809,8
Kurzfristige Vermögenswerte	10.814,7	10.232,5
Summe Aktiva	30.320,8	29.012,4

Passiva

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.600,3	15.305,6
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.047,0	571,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	19.460,4	18.690,6
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	69,3	76,4
Eigenkapital	19.529,7	18.766,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	245,8	247,0
Sonstige Rückstellungen	87,7	86,6
Finanzschulden	2.372,7	2.318,9
Leasingverbindlichkeiten	1.680,5	1.454,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	36,4	35,1
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,4	0,5
Passive latente Ertragsteuern	246,9	200,8
Langfristige Schulden	4.670,4	4.342,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12,4	12,4
Sonstige Rückstellungen	1.118,6	1.101,2
Ertragsteuerschulden	239,1	239,3
Finanzschulden	454,7	451,2
Leasingverbindlichkeiten	807,3	806,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.426,5	2.487,4
Vertragsverbindlichkeiten	797,6	566,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	188,4	176,0
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	49,6	51,3
Derivative Finanzinstrumente	26,5	10,8
Kurzfristige Schulden	6.120,8	5.902,6
Summe Passiva	30.320,8	29.012,4

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2024**

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Konzernergebnis	299,1	1.893,2
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	92,2	63,6
Übrige Finanzposten	10,6	-58,3
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-37,2	-151,7
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	502,9	470,5
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-6,0	-11,9
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	5,8	-15,5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-10,1	-4,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-14,0	44,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-431,5	560,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-18,8	49,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	182,5	-248,1
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-14,8	-26,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	560,7	2.566,4
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	20,6	24,8
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-449,6	-218,7
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	2,9	0,7
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-23,2	5,3
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-19,1	-265,6
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	12,5	909,8
Zinseinzahlungen	100,8	205,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-355,2	661,3

¹ Enthält auch Auszahlungen für Kapitaleinlagen in bereits bestehende nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Auszahlungen für Dividenden	-13,3	-
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	94,2	-
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-107,6	-121,7
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-246,8	-244,0
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-62,5	-51,8
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-4,6	-43,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-340,5	-460,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-134,9	2.766,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	5.809,8	15.236,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	153,7	-313,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-134,9	2.766,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	5.828,6	17.689,4

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2024

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2023	175,8	2.637,4	23.447,3
Gesamtergebnis	-	-	1.890,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	1.890,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Entkonsolidierung	-	-	-0,2
Stand 31.3.2023	175,8	2.637,4	25.337,5
Stand 1.1.2024	175,8	2.637,4	15.305,6
Gesamtergebnis	-	-	294,7
davon			
Konzernergebnis	-	-	294,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 31.3.2024	175,8	2.637,4	15.600,3

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-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
-52,3	21,8	3,3	5,3	593,6	-	571,8	18.690,6	76,4	18.766,9
3,6	-3,6	0,9	-5,1	479,2	-	475,1	769,9	6,2	776,1
-	-	-	-	-	-	-	294,7	4,3	299,1
3,6	-3,6	0,9	-5,1	479,2	-	475,1	475,1	1,9	477,0
-	-	-	-	-	-	-	-	-13,3	-13,3
-	-	-	-	-	-	-	-	-13,3	-13,3
-48,6	18,2	4,2	0,3	1.072,9	-	1.047,0	19.460,4	69,3	19.529,7

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte, alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte und Dienstleistungen sowie Umschlaganlagen (Terminals) 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 2024 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 7. Mai 2024 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 2024 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 2024 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2024 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 2023. Der Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2024 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 zu lesen.

Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 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 2024 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs mit 1,07900 USD/EUR (31. Dezember 2023: 1,10765 USD/EUR). Für das erste Quartal 2024 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,08530 USD/EUR (Vorjahreszeitraum: 1,07280 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 2024 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 132 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2023: 130) sowie 21 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2023: 21).

Im Rahmen des Erwerbs der britischen Gesellschaft ATL Haulage Contractors Limited geht eine vollkonsolidierte Gesellschaft im ersten Quartal 2024 in den Konsolidierungskreis ein. Weiterhin wurde eine vollkonsolidierte Gesellschaft im Geschäftsjahr 2024 neu gegründet.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungstrager wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitaten gliedern sich seit dem 30. September 2023 in die Segmente Linienschiffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Informationen für den Vorjahreszeitraum wurden entsprechend angepasst. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment Linienschiffahrt

Die Geschäftsaktivitat innerhalb des Segments Linienschiffahrt umfasst den Seetransport von Containern sowie den dazugehörigen Transport im Hinterland. Folglich resultieren die global generierten Umsatzerlöse aus der Verschiffung und dem Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen. 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 primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen Fahrtgebiete.

Segment Terminal & Infrastruktur

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur umfasst im Wesentlichen den Betrieb von Terminals, dem damit verbundenen Handling von Containern und anderen Frachten. Die relevanten Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns als Grundlage für die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind das EBIT und EBITDA.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen für die Segmentberichterstattung liegen die im Konzernabschluss verwendeten International Financial Reporting Standards (IFRS) zugrunde. Für weitere Erläuterungen wird auf das Kapitel Bilanzierung und Bewertung verwiesen.

Segmentberichtsinformationen

In der nachfolgenden Tabelle werden die vom Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns zur Beurteilung der Leistung der operativen Segmente herangezogenen Steuerungsgrößen und darüberhinausgehende segmentbezogene Größen dargestellt. Die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns ergeben sich aus den konsolidierten Umsatzerlösen der Einzelsegmente und der Bereinigung der Intersegmentumsatzerlöse.

Mio. EUR	1.1. – 31.3.2024			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	4.170,8	98,2	-9,1	4.260,0
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	9,0	-9,1	–
davon externe Umsatzerlöse	4.170,8	89,2	–	4.260,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-9,7	3,9	–	-5,8
EBITDA	835,1	32,4	-0,1	867,5
EBITDA-Marge (in %)	20,0	33,0	–	20,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-486,8	-16,1	–	-502,9
EBIT	348,3	16,3	-0,1	364,6
EBIT-Marge (in %)	8,4	16,6	–	8,6
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	103,5	2,2	-1,0	104,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-65,3	-3,2	1,0	-67,5
Ertragsteuern	-86,8	-5,4	–	-92,2
EAT	289,1	10,0	-0,1	299,1

Mio. EUR	1.1.–31.3.2023			
	Linienschiffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	5.614,5	5,6	-1,0	5.619,0
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	1,0	-1,0	–
davon externe Umsatzerlöse	5.614,5	4,5	–	5.619,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,2	15,7	–	15,5
EBITDA	2.199,3	18,0	–	2.217,3
EBITDA-Marge (in %)	39,2	322,6	–	39,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-470,2	-0,3	–	-470,5
EBIT	1.729,1	17,7	–	1.746,8
EBIT-Marge (in %)	30,8	317,2	–	31,1
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	211,1	0,1	–	211,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	-59,3	-0,1	–	-59,4
Ertragsteuern	-63,6	–	–	-63,6
EAT	1.875,7	17,4	–	1.893,2

Umsatzerlöse Linienschiffahrt pro Fahrtgebiet

Die Umsatzerlöse im Segment Linienschiffahrt pro Fahrtgebiet¹ werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Atlantik	679,6	1.300,3
Transpazifik	795,0	852,0
Fernost	691,3	836,7
Mittlerer Osten	286,3	434,0
Intra-Asien	134,8	150,9
Lateinamerika	953,3	1.410,4
Afrika	262,8	310,6
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	367,7	319,6
Gesamt	4.170,8	5.614,5

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

¹ Die dargestellten Umsatzerlöse betreffen das Segment Linienschiffahrt. Die externen Umsatzerlöse des Segments Terminal und Infrastruktur stellen im Berichtszeitraum mit 89,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,5 Mio. EUR) einen untergeordneten Anteil der Konzernumsatzerlöse dar.

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

Die Umsatzerlöse mit externen Kunden für die Gruppen vergleichbarer Produkte und Dienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	Q1 2024	Q1 2023
Segment Linienschifffahrt	4.170,8	5.614,5
Containertransportdienstleistung	3.842,1	5.181,5
Sonstige	328,7	433,0
Segment Terminal & Infrastruktur	89,2	4,5
Containerhandling	64,8	–
Sonstige	24,4	4,5
Hapag-Lloyd Konzern	4.260,0	5.619,0

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q1 2024	Q1 2023
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	294,7	1.890,4
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	1,68	10,76

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

In dem ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Schiffe	9.098,2	8.562,9
Container	3.573,5	3.456,0
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	615,2	602,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	898,0	926,3
Gesamt	14.184,8	13.547,5

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 736,7 Mio. EUR. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 359,1 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 470,0 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 637,3 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Finanzinstrumente des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.876,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel, ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	656,1	670,3
Geldmarktfonds	2.157,7	979,5
Reverse Repo-Geschäfte	2.068,8	2.920,3
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	946,0	1.239,7
Gesamt	5.828,6	5.809,8

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, die Rücklage für Spezialfonds Instrumente sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (31. März 2024: –48,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2023: –52,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Quartal 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 3,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verringerung um 4,7 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 18,2 Mio. EUR zum 31. März 2024 (31. Dezember 2023: 21,8 Mio. EUR). Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –9,7 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 3,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 5,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –11,4 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 4,2 Mio. EUR zum 31. März 2024 (31. Dezember 2023: 3,3 Mio. EUR). Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –0,5 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –2,5 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,0 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert umfasst die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der Spezialfonds Instrumente und beträgt zum 31. März 2024 0,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 5,3 Mio. EUR). Der im ersten Quartal 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt –5,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.072,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 593,6 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Quartal 2024 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 481,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –519,9 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	31.3.2024		31.12.2023	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.152,5	2.152,5	1.657,0	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.188,2	2.187,7	2.139,2	2.138,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	9,5	9,5	9,8	9,8
Eingebettete Derivate	0,9	0,9	1,4	1,4
Devisentermingeschäfte und -optionen	8,6	8,6	8,4	8,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	0,4	0,4	3,5	3,5
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	3,1	3,1
Zinsswaps	0,2	0,2	0,4	0,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.828,6	5.828,6	5.809,8	5.809,8
Passiva				
Finanzschulden	2.827,4	2.768,3	2.770,1	2.722,4
Leasingverbindlichkeiten	2.487,8	2.487,8	2.260,5	2.260,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.426,5	2.426,5	2.487,4	2.487,4
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	16,5	16,5	9,4	9,4
Devisentermingeschäfte	16,5	16,5	9,4	9,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	9,9	9,9	1,4	1,4
Devisentermingeschäfte	9,9	9,9	1,4	1,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	224,8	224,8	211,1	211,1

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

Die derivativen Finanzinstrumente wurden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sie dienen der Absicherung von Fremdwährungsrisiken und Zinsrisiken aus dem Finanzierungsbereich.

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.876,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.858,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.831,5 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 17,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 10,1 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie 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 2023: 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 der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, 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 14,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 13,7 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 2.157,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 979,5 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 281,4 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 282,0 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 2024 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	31.3.2024	31.12.2023
Finanzschulden	2.827,4	2.770,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.638,9	1.672,1
Anleihen	302,9	301,1
Sonstige Finanzschulden	885,5	797,0
Leasingverbindlichkeiten	2.487,8	2.260,5
Gesamt	5.315,2	5.030,6

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	31.3.2024	31.12.2023
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	4.816,2	4.548,2
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	404,3	406,2
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	109,8	92,2
Zinsverbindlichkeiten	19,7	19,5
Transaktionskosten	-34,9	-35,5
Gesamt	5.315,2	5.030,6

Zum 31. März 2024 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 671,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 654,5 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 6,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 6,6 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 182,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 189,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für das Absinken sind neue Erkenntnisse in Bezug auf den Anwendungsbereich neuer gesetzlicher Vorschriften sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen in den Regionen Südeuropa und Latein Amerika.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. März 2024 insgesamt 982,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 975 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von neun Containerschiffen in Höhe von 626,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 158,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 106,9 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbuchs von Containerschiffen in Höhe von 79,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,4 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 1,3 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,1 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 1.462,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.524,2 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den Konzernzwischenabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Insgesamt haben sich keine wesentlichen quantitativen Veränderungen im Umfang der Liefer- und Leistungsbeziehungen zum 31. Dezember 2023 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 7. Mai 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

FINANZKALENDER 2024

14. AUGUST 2024

Halbjahresfinanzbericht erstes Halbjahr 2024

14. NOVEMBER 2024

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2024

www.hapag-lloyd.com

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

Telefon: +49 40 3001 – 3705
E-Mail: ir@hlag.com

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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



www.hapag-lloyd.com

