

Hapag-Lloyd

Quartalsfinanzbericht

1. Januar bis 30. September 2026

INHALT

3 KENNZAHLENÜBERSICHT

4 HIGHLIGHTS Q3 & 9M 2026

5 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

5 Geschäftstätigkeit

5 Wesentliche Entwicklungen

7 Wirtschaftsbericht

9 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

16 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

20 VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

20 Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

21 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

22 Konzernbilanz

23 Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung

24 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

25 Verkürzter Konzernanhang

25 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

28 Segmentberichterstattung

31 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

31 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz

34 Sonstige Erläuterungen

35 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

36 VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2027

36 IMPRESSUM

Für eine einfache Orientierung steht eine Navigation mit drei Elementen zur Verfügung:

Zur Inhaltsübersicht

Zurück zum Kapitelanfang

Im Bericht navigieren



KENNZAHLENÜBERSICHT

		Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt						
Anzahl der Schiffe[1]	TTEU	301	305	301	305	–4
Kapazität der Schiffe[1]	TTEU	2.484	2.461	2.484	2.461	24
Kapazität der Container[1]	TTEU	3.737	3.781	3.737	3.781	–44
Frachtrate	USD/TTEU	1.808	1.413	1.541	1.421	120
Transportmenge	TTEU	3.383	3.401	10.068	9.989	79
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.825	4.578	14.791	14.077	715
EBITDA	Mio. EUR	1.442	710	2.488	2.396	92
EBIT	Mio. EUR	906	183	888	767	121
Segment Terminal & Infrastruktur						
Containerbewegung[2]	TTEU	3.928	3.560	11.360	10.283	1.077
Umsatzerlöse	Mio. EUR	171	112	479	335	144
EBITDA	Mio. EUR	49	26	137	98	39
EBIT	Mio. EUR	29	7	62	41	21
Konzern Finanzkennzahlen						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.968	4.665	15.190	14.350	840
EBITDA	Mio. EUR	1.491	735	2.625	2.495	130
EBIT	Mio. EUR	935	190	950	809	141
Konzernergebnis	Mio. EUR	860	138	712	846	–135
Ergebnis je Aktie	EUR	4,84	0,77	3,98	4,75	–0,77
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	1.471	694	2.199	2.362	–163

		Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025	Veränderung absolut
Konzern Renditekennzahlen						
EBITDA-Marge	%	25,0	15,8	17,3	17,4	–0,1
EBIT-Marge	%	15,7	4,1	6,3	5,6	0,6
ROIC[3]	%	18,3	4,0	6,0	5,4	0,6

		30.9.2026	31.12.2025	Veränderung absolut
Konzern Bilanzkennzahlen				
Eigenkapital	Mio. EUR	19.013	17.987	1.026
Eigenkapitalquote	%	59,8	62,2	-2,4
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	7.190	6.387	803
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	3.843	3.475	368
Nettoverschuldung	Mio. EUR	1.533	1.028	505

[1] Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende
[2] Containerbewegungen auf 100%-Basis aller dem Segment Terminal & Infrastruktur zugeordneten Beteiligungen und Investments, unabhängig von Beteiligungsquote und Konsolidierungsmethode
[3] Berechnung auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 12. November 2026 veröffentlicht.

HIGHLIGHTS Q3 & 9M 2026

- Hapag-Lloyd erzielte im dritten Quartal 2026 eine deutliche Umsatz- und Ergebnissteigerung. Wesentliche Treiber waren das höhere Frachtratenniveau und eine hohe Auslastung in der Linienschifffahrt sowie dynamisches Wachstum im Segment Terminal & Infrastruktur.
- Der Konzernumsatz stieg im dritten Quartal 2026 auf 6,0 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,7 Mrd. EUR). Das Konzern-EBITDA erhöhte sich auf 1.491 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 735 Mio. EUR) und das Konzern-EBIT auf 935 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 190 Mio. EUR).
- In den ersten neun Monaten 2026 stieg der Konzernumsatz um 5,9 % auf 15,2 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 14,4 Mrd. EUR). Das Konzern-EBITDA verbesserte sich auf 2.625 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.495 Mio. EUR) und das Konzern-EBIT auf 950 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 809 Mio. EUR).
- Kapazitätsengpässe infolge teilweise wetterbedingter Hafenstaus in Asien sowie eine anhaltend hohe Nachfrage führten zu einem deutlichen Anstieg der kurzfristigen Frachtraten im dritten Quartal. Gleichzeitig belasteten der Konflikt im Nahen Osten und Hafenstaus die Mengenentwicklung und die Transportkosten.
- Die Transportmenge im Segment Linienschifffahrt erhöhte sich in den ersten neun Monaten 2026 infolge der begrenzten Schiffskapazität lediglich leicht um 0,8 % auf 10,1 Mio. TEU. Die durchschnittliche Frachtrate stieg hingegen um 8,4 % auf 1.541 USD / TEU.
- Vor diesem Hintergrund verbesserte sich im Segment Linienschifffahrt das EBITDA auf 2.488 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.396 Mio. EUR) und das EBIT auf 888 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 767 Mio. EUR).
- Das Segment Terminal & Infrastruktur profitierte von Investitionen in neue und bestehende Terminalkapazitäten sowie einer verbesserten Ertragsdynamik in Lateinamerika.
- Die Containerbewegungen stiegen in den ersten neun Monaten 2026 um 10,5 % auf 11,4 Mio. TEU. Der Segmentumsatz erhöhte sich zudem aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung des Containergeschäfts von J M Baxi noch deutlicher um 42,9 % auf 479 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 335 Mio. EUR).
- Gleichzeitig erhöhte sich das EBITDA auf 137 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 98 Mio. EUR) und das EBIT auf 62 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 41 Mio. EUR).
- Infolge der verbesserten Ertragslage stieg der Free Cashflow des Konzerns in den ersten neun Monaten 2026 auf 2,1 Mrd. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,3 Mrd. EUR) und die Liquiditätsreserve auf 6,3 Mrd. EUR (31. Dezember 2025: 6,0 Mrd. EUR).
- Am 11. November 2026 hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr erneut angehoben und erwartet nun ein Ergebnis deutlich über dem Vorjahresniveau. Das Konzern-EBITDA wird in der Bandbreite von 4,0 bis 4,4 Mrd. EUR (2025: 3,2 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 1,7 bis 2,1 Mrd. EUR (2025: 0,9 Mrd. EUR) prognostiziert.
- Am 16. Februar 2026 hat Hapag-Lloyd eine Vereinbarung zum Erwerb der weltweit zehntgrößten Containerschifflinie, ZIM Integrated Shipping Services Ltd. unterzeichnet. Das Transaktionsvolumen beläuft sich auf mehr als 4 Mrd. USD. Mit der Transaktion würde Hapag-Lloyd seine Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit stärken. Der Abschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden, mit deren Erteilung im ersten Quartal 2027 gerechnet wird.

9M 2026 KPIs	
Umsatz **15,2 Mrd. EUR** **VJ: 14,4 Mrd. EUR**	Transportmenge **10,1 Mio. TEU (+0,8 %)**
EBIT **950 Mio. EUR** **VJ: 809 Mio. EUR**	EBITDA **2.625 Mio. EUR** **VJ: 2.495 Mio. EUR**
Eigenkapital **19,0 Mrd. EUR** **VJ: 18,0 Mrd. EUR**	Free Cashflow **2,1 Mrd. EUR** **VJ: 1,3 Mrd. EUR**
	Liquiditätsreserve **6,3 Mrd. EUR** **VJ: 6,0 Mrd. EUR**

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern zählt zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie die damit verbundenen Hinterlandtransporte im Rahmen integrierter Tür-zu-Tür-Lösungen. Darüber hinaus ist Hapag-Lloyd als global tätiger Terminalbetreiber aktiv. Die Geschäftsaktivitäten sind daher in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN

Flotten- und Kapazitätsentwicklung

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. September 2026 aus 301 Containerschiffen (31. Dezember 2025: 301) mit einer Transportkapazität von 2,5 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 2,4 Mio. TEU). Bezogen auf die Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. September 2026 59 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2025: 60 %). Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. September 2026 32 Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt 349 TTEU, deren Auslieferung bis 2029 vorgesehen ist.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. September 2026 über 2,1 Mio. (31. Dezember 2025: 2,1 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,7 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 3,7 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. September 2026 66 % (31. Dezember 2025: 69 %). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 123,4 TTEU bestellt.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2026	31.12.2025	30.9.2025
Anzahl der Schiffe	301	301	305
davon			
Eigene Schiffe[1]	135	135	135
Gecharterte Schiffe	166	166	170
Kapazität der Schiffe (TTEU)	2.484	2.450	2.461
Kapazität der Container (TTEU)	3.737	3.708	3.781

[1] Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption / -verpflichtung zum Laufzeitende

Liniennetzwerk

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wesentlicher Bestandteil der Containerlinienschifffahrt. Sie ermöglichen ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten und tragen durch eine verbesserte Auslastung der Schiffe zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen bei.

Hapag-Lloyd kooperiert mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten in der Gemini Cooperation. Das Hub-and-Spoke-Netzwerk verbindet große interkontinentale Dienste mit regionalen Shuttles und zeichnet sich durch eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit aus.

Zum 30. September 2026 umfasste das Servicenetzwerk 129 Dienste (31. Dezember 2025: 133 Dienste).

Geplante Übernahme von ZIM Integrated Shipping Services Ltd.

Am 16. Februar 2026 hat Hapag-Lloyd eine Vereinbarung über den Erwerb von 100 % der Aktien der ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (ZIM) unterzeichnet. Die Gegenleistung beträgt 35 USD je Aktie (insgesamt rund 4,2 Mrd. USD), finanziert aus liquiden Mitteln und einer kurzfristigen externen Finanzierung von bis zu 2,5 Mrd. USD. Durch die Übernahme würde Hapag-Lloyd seine Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit weiter stärken.

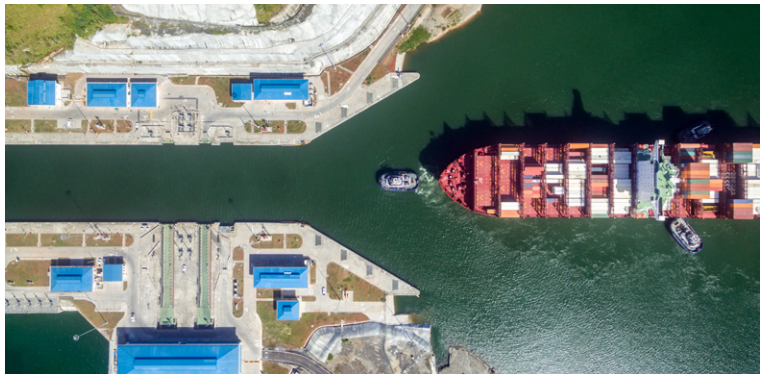
Am 30. April 2026 stimmten die Aktionäre von ZIM der Übernahme im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung zu. Der Vollzug der Transaktion steht weiterhin unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden, insbesondere der Zustimmung des Staates Israel als Inhaber von in der Satzung von ZIM vorgesehenen Sonderrechten. Zu diesem Zweck wurde eine Vereinbarung mit FIMI Opportunity Funds (FIMI) geschlossen, wonach eine von FIMI kontrollierte Gesellschaft bestimmte Verpflichtungen von ZIM gegenüber dem Staat Israel übernehmen und im Gegenzug zwölf Schiffe und weitere Vermögenswerte erhalten soll, um eine neue, eigenständige israelische Reederei zu gründen. Mit dem Erhalt der noch ausstehenden Genehmigungen wird im ersten Quartal 2027 gerechnet.

Terminalbeteiligungen

Hapag-Lloyd hielt seit 2023 eine Minderheitsbeteiligung an dem indischen Terminal- und Logistikunternehmen J M Baxi Ports & Logistics Limited (J M Baxi). Am 5. Februar 2026 wurde das Containerterminalgeschäft von J M Baxi in die neu gegründete J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH) eingebracht, an der Hapag-Lloyd nun mittelbar 51 % der Kapital- und Stimmrechtsanteile hält. Entsprechend wurden diese Aktivitäten seit dem ersten Quartal 2026 vollkonsolidiert, während die übrigen aus der Transaktion hervorgegangenen Beteiligungen weiterhin nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die Transaktion stärkt die strategische Position von Hapag-Lloyd im Wachstumsmarkt Indien.

Darüber hinaus nahm im Februar 2026 das neu errichtete Containerterminal in Damietta (Ägypten), an dem Hapag-Lloyd mittelbar mit 39 % beteiligt ist, den operativen Betrieb auf. Das primär auf Transshipment-Verkehre ausgerichtete Terminal mit einer geplanten Kapazität von bis zu 3,3 Mio. TEU stärkt die Position von Hapag-Lloyd im östlichen Mittelmeerraum und stellt eine wesentliche Erweiterung des globalen Terminalportfolios dar.

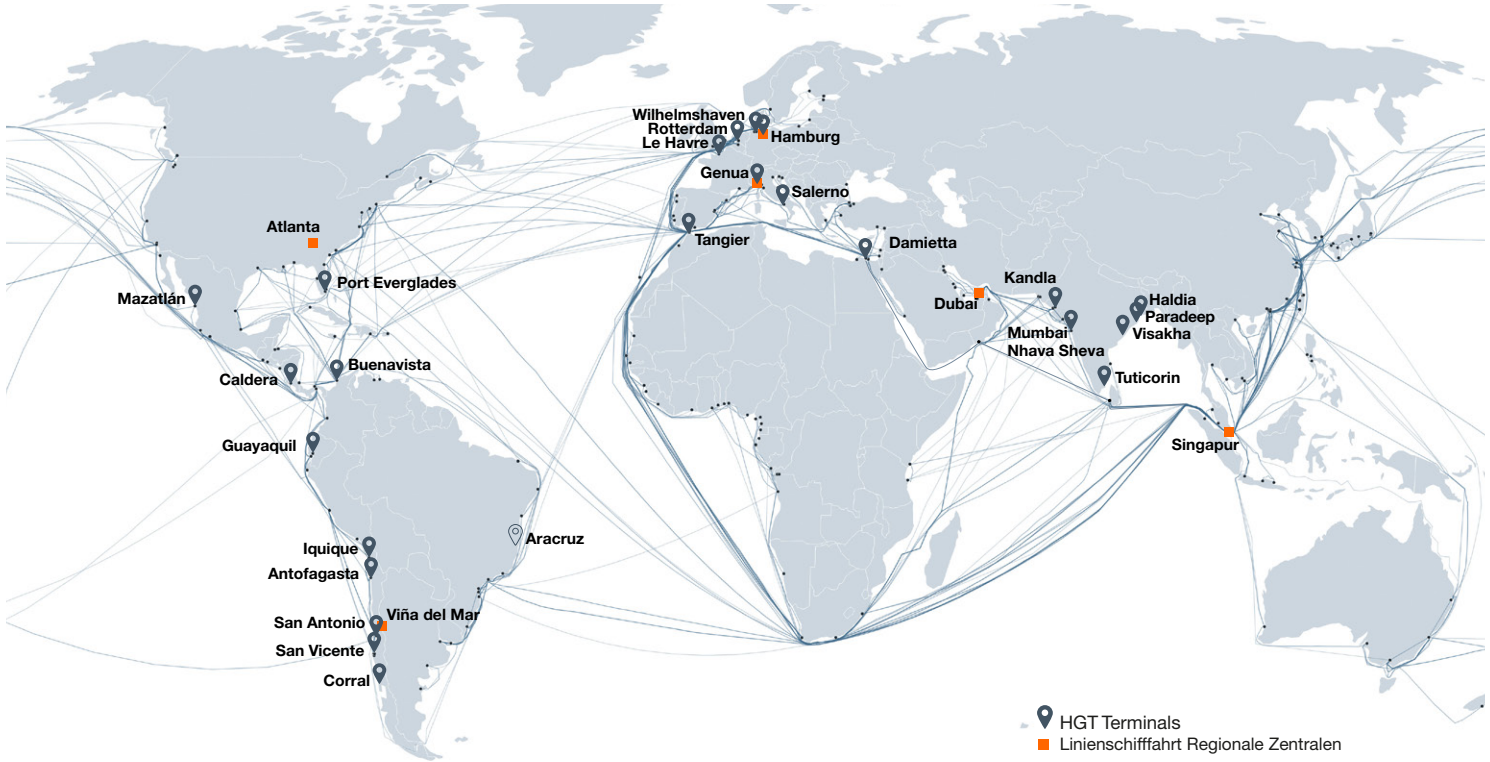
Am 3. Juni 2026 schlossen Hanseatic Global Terminals (HGT) und die Imetame Group die Gründung der Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A. ab. Damit haben beide Unternehmen ihre Partnerschaft zur Entwicklung und zum Betrieb des neuen Containerterminals Hanseatic Global Terminals Aracruz aufgenommen. Die Inbetriebnahme des Terminals ist für Mitte 2028 geplant. Die Transaktion folgt auf die zwischen den beiden Parteien im Dezember 2025 unterzeichnete Vereinbarung.



Am 29. Juni 2026 unterzeichnete Hanseatic Global Terminals (HGT) eine Vereinbarung, die wesentliche Bedingungen für den beabsichtigten Erwerb einer Beteiligung von 20 % am Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH) festlegt. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Anteil am Containerterminal TC3 im marokkanischen Hafen Tanger von 10 % auf 20 % zu erhöhen. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt der Verhandlung und Finalisierung verbindlicher Vereinbarungen.

Am 19. August unterzeichneten Hapag-Lloyd und APM Terminals eine Vereinbarung über den Erwerb einer 25%igen Beteiligung an APM Terminals Maasvlakte II B.V. Die Investition unterstreicht die Bedeutung von Maasvlakte II als wichtiges europäisches Drehkreuz der Gemini Cooperation von Hapag-Lloyd und Maersk. Mit der Transaktion sichert sich Hapag-Lloyd langfristig automatisierte Terminalumschlagskapazitäten und stärkt seine weltweite Terminalpräsenz im Bereich Terminal & Infrastruktur, die unter der Marke Hanseatic Global Terminals (HGT) gebündelt ist. APM Terminals behält die operative Verantwortung für Maasvlakte II. Die Transaktion wurde am 30. Oktober 2026 abgeschlossen (siehe Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag).

Hapag-Lloyd Liniennetzwerk und Terminals



Zum 30. September 2026 war Hapag-Lloyd im Segment Terminal & Infrastruktur an 26 Seehafen-Terminals in Europa, Lateinamerika, USA, Indien und Nordafrika beteiligt. Mit dem Abschluss der Beteiligung an APM Terminals Maasvlakte II B.V. hat Hapag-Lloyd sein Terminalportfolio auf 27 Seehafenterminals erweitert.

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels ist von wesentlicher Bedeutung für die Nachfrage nach Containertransport- und Terminaldienstleistungen.

Die Wirtschaft der Volksrepublik China wuchs in den ersten neun Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,6 %. Der Export von Gütern stieg um 16,4 %, während die Importe um 22,3 % gegenüber den ersten neun Monaten 2025 zulegten. Der deutliche Anstieg der Importe ist jedoch auch auf einen niedrigen Vergleichswert im Vorjahreszeitraum zurückzuführen, als die Importe um 0,2 % gesunken waren (National Bureau of Statistics of China, Oktober 2026). Zu den wichtigsten Absatzmärkten für chinesische Waren zählen die USA und Europa.

Die US-Wirtschaft wuchs im dritten Quartal 2026 um 2,1 % gegenüber dem Vorjahresquartal. In den ersten beiden Quartalen des Jahres 2026 war die amerikanische Wirtschaft bereits um 2,6 % sowie 2,2 % gegenüber den jeweiligen Vorjahresquartalen gewachsen. Insbesondere die gestiegenen Investitionen sowie der robuste private Konsum führten zu dem Wachstum. In den ersten acht Monaten des Jahres 2026 stiegen die Güterimporte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,5 %, nachdem sie im Vorjahreszeitraum bereits um 9,3 % gewachsen waren. Damit zeigt sich der Import weiterhin robust. Die Exporte erhöhten sich in den ersten acht Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 15,0 % (U.S. Department of Commerce, Oktober 2026).

Im dritten Quartal 2026 verzeichnete die EU ein Wirtschaftswachstum von 1,5 % gegenüber dem Vorjahresquartal. In den ersten beiden Quartalen des Jahres 2026 war die Wirtschaft der EU um 0,9 % und 1,4 % gegenüber den jeweiligen Vorjahresquartalen gewachsen. In den ersten acht Monaten des Jahres 2026 erhöhten sich die Güterexporte der EU leicht um 0,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, während die Importe von Gütern im gleichen Zeitraum um 7,7 % stiegen, vor allem aufgrund deutlich höherer Energieimporte (Eurostat, Oktober 2026).

Der Preis für Rohöl der Sorte Brent lag am 30. September 2026 bei 103,53 USD pro Barrel und damit 70,1 % über dem Schlusskurs zum Jahresende 2025 von 60,85 USD pro Barrel. Zwischenzeitlich war der Brent-Rohölpreis infolge des Konflikts im Nahen Osten auf 118,35 USD pro Barrel am 31. März 2026 gestiegen. Der Preis für schwefelarmes Bunkeröl (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) erhöhte sich ebenfalls deutlich. Am 30. September 2026 lag er bei 634 USD pro Tonne und damit 70,4 % über dem Niveau zum Jahresende 2025 von 372 USD pro Tonne (S&P Global Commodity Insights).

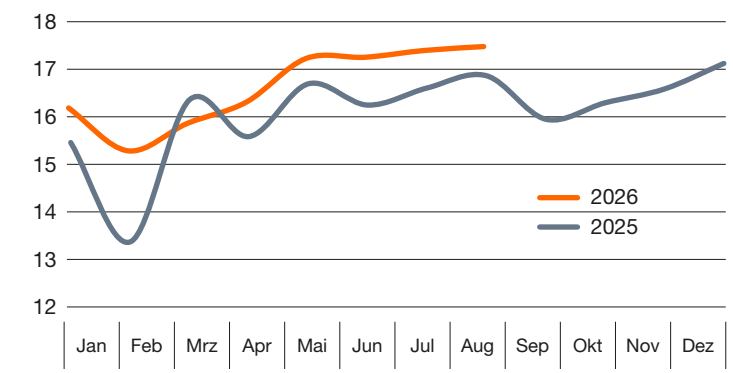
Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Geschäftsentwicklung der Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur wird im Wesentlichen von den gleichen volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Entwicklung des internationalen Handels, beeinflusst.

Die weltweite Containertransportmenge ist in den ersten acht Monaten des Jahres 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,7 % gestiegen (CTS, Oktober 2026). Wesentliche Wachstumstreiber waren die innerasiatischen Verkehre sowie die gestiegenen Exportvolumina aus Asien nach Europa und Nordamerika. Die faktische Sperrung der Straße von Hormus Ende Februar führte dagegen zu einem deutlichen Rückgang der Containertransportmengen von und zu den Staaten am Arabischen Golf. Das Transportvolumen zwischen Europa und Nord- sowie Lateinamerika blieb nahezu konstant.

Monatliche globale Containertransportmengen

in Mio. TEU

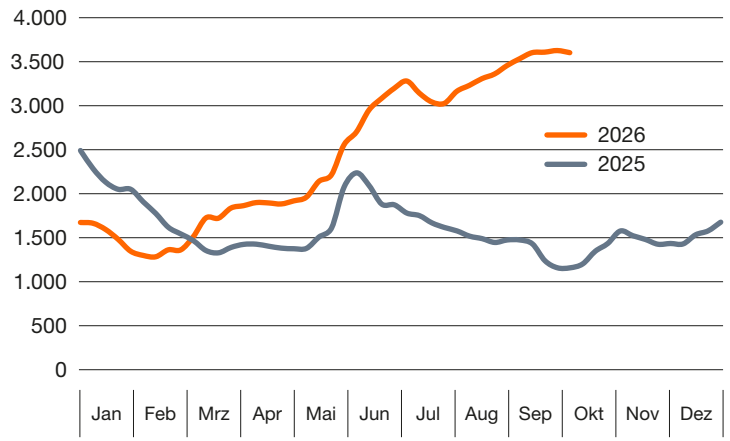


Quelle: CTS, Oktober 2026

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die Entwicklung der Spotfrachtraten auf den wichtigsten Handelsrouten ab Shanghai abbildet, lag zu Jahresbeginn unter dem Niveau des Vorjahres. Im Zuge des deutlichen Anstiegs der Ölpreise und der damit verbundenen höheren Transportkosten infolge des Konflikts im Nahen Osten verzeichnete der Index ab März einen Aufwärtstrend, der sich ab Juni nochmals verstärkte. Getrieben von Kapazitätsengpässen aufgrund teilweise wetterbedingter Hafenstaus in Asien sowie einer gleichzeitig hohen Nachfrage stieg der SCFI bis Ende September 2026 gegenüber dem Jahresende 2025 um 121 % auf 3.662 USD / TEU (31. Dezember 2025: 1.656 USD / TEU).

Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index

in USD / TEU



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Oktober 2026

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- Die verbesserte Marktnachfrage nach Containertransporten und die im Jahresverlauf gestiegene durchschnittliche Frachtrate wirkten sich in den ersten neun Monaten positiv auf die Ertragslage des Konzerns aus.
- Belastend auf die Ergebnisentwicklung wirkten geopolitische Spannungen im Nahen Osten sowie operative Hafenstörungen, die zu Netzwerkineffizienzen und zusätzlichen Kosten führten.
- Die positive Entwicklung im Terminal- und Infrastrukturgeschäft wurde insbesondere durch den Erwerb neuer Terminals in Indien sowie durch organisches Wachstum an ausgewählten Standorten getragen.
- Konzern-EBIT lag mit 950,3 Mio. EUR über dem Vorjahreszeitraum.

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Die Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2026 war durch ein im Vergleich zum Vorjahreszeitraum höheres Frachtratenniveau geprägt, das vor allem auf gestiegene Spotraten zurückzuführen war. Die Transportmenge blieb gegenüber dem Vorjahreszeitraum stabil. Gleichzeitig war das Marktumfeld weiterhin von geopolitischen Spannungen, Störungen in den globalen Lieferketten sowie operativen Herausforderungen in einzelnen Häfen geprägt. Insbesondere die Auswirkungen des Nahostkonflikts führten zu Umroutungen und verlängerten Transitzeiten, die mit zusätzlichen Kostenbelastungen verbunden waren. Das Terminal- und Infrastrukturgeschäft leistete infolge der Einbeziehung erworbener Terminals und organischen Wachstums in verschiedenen Terminals einen positiven Beitrag. Der Hapag-Lloyd Konzern erwirtschaftete in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 mit 711,8 Mio. EUR ein geringeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (846,3 Mio. EUR).

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Umsatzerlöse	5.968,3	4.665,2	15.189,6	14.350,1
Transport- und Terminalaufwendungen	–3.974,9	–3.511,1	–11.181,3	–10.590,7
Personalaufwendungen	–355,3	–279,6	–941,6	–845,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–556,3	–545,3	–1.674,3	–1.685,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–145,1	–134,3	–444,6	–423,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**936,6**	**194,8**	**947,8**	**805,3**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–1,9	–4,6	–1,4	–7,4
Ergebnis aus Beteiligungen	–	–0,3	3,9	10,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**934,7**	**190,0**	**950,3**	**808,8**
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	–41,0	–31,2	–116,5	–19,1
Ertragsteuern	–33,8	–21,2	–122,0	56,6
Konzernergebnis	**859,9**	**137,6**	**711,8**	**846,3**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	851,5	134,5	699,6	834,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	8,3	3,1	12,2	11,9
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	4,84	0,77	3,98	4,75
EBITDA	**1.491,0**	**735,3**	**2.624,6**	**2.494,6**
EBITDA-Marge (%)	**25,0**	**15,8**	**17,3**	**17,4**
EBIT	**934,7**	**190,0**	**950,3**	**808,8**
EBIT-Marge (%)	**15,7**	**4,1**	**6,3**	**5,6**

Umsatzerlöse im Konzern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 839,5 Mio. EUR auf 15.189,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.350,1 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 5,9 % entspricht. Die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich mindernd auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 1.370,8 Mio. EUR bzw. 9,9 % ergeben.

Der Anstieg ist insbesondere bedingt durch die gestiegene durchschnittliche Frachtrate (+8,4 %) 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 in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 um 590,6 Mio. EUR auf 11.181,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.590,7 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 5,6 % entspricht. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transport- und Terminalaufwendungen um 9,6 % ergeben. Dieser Anstieg ist vor allem auf den Konflikt im Nahen Osten sowie auf weitere operative Störungen in lokalen Seehäfen zurückzuführen.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 reduzierten sich die Abschreibungen um 11,5 Mio. EUR auf 1.674,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.685,8 Mio. EUR). Bereinigt um die Wechselkursveränderung hätte sich ein Anstieg von 50,9 Mio. EUR bzw. 3,1 % ergeben. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container. Die planmäßigen Abschreibungen der Nutzungsrechte an den Leasingvermögenswerten, insbesondere Schiffen und Containern, beliefen sich auf 896,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 919,2 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis setzt sich aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 803,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.056,9 Mio. EUR) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen mit einem Betrag von 358,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 633,5 Mio. EUR) zusammen. Die wesentlichen Aufwendungen betrafen Wechselkursverluste (266,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 590,7 Mio. EUR), IT- und Kommunikationskosten (224,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 206,4 Mio. EUR), Aufwendungen für Honorare, Beratung und Gutachten (68,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 41,9 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (46,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 41,0 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus Wechselkursgewinnen (270,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 541,8 Mio. EUR), Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (34,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 36,5 Mio. EUR) sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten (37,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 33,4 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf –116,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –19,1 Mio. EUR)*. Der Anstieg der Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzaufwendungen auf 295,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 270,2 Mio. EUR)* ergab sich im Wesentlichen aus höheren Zinsen und ähnlichen Aufwendungen an Banken. Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 178,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 251,1 Mio. EUR)* resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 90,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 141,2 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 51,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 52,8 Mio. EUR).

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

Ertragsteuern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 ergab sich ein Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 122,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steuerertrag 56,6 Mio. EUR). Die Veränderung von 178,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Die Veränderung im Bereich des latenten Steueraufwands um 202,6 Mio. EUR auf 62,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steuerertrag 139,7 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Bildung von passiven latenten und dem Verbrauch aktiver latenter Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen, die zu temporären Differenzen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage führen bzw. geführt haben. Gegenläufig reduzierten sich die laufenden Ertragsteuern auf 59,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 83,1 Mio. EUR).

Konzernergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 711,8 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 846,3 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Umsatzerlöse	5.825,1	4.577,7	14.791,2	14.076,5
Transportaufwendungen	–3.935,7	–3.496,5	–11.078,7	–10.535,3
davon				
Brennstoffe und Emissionen	–789,2	–596,3	–2.109,1	–1.895,6
Handling und Haulage	–1.979,7	–1.718,2	–5.606,5	–5.334,0
Container und Repositionierung[1]	–499,0	–485,5	–1.438,3	–1.392,1
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)[1]	–667,9	–686,6	–1.924,8	–1.953,4
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen[2]	–	–9,9	–	39,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–536,5	–527,0	–1.599,8	–1.628,7
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–446,9	–371,5	–1.224,3	–1.145,1
EBITDA	**1.442,4**	**709,7**	**2.488,2**	**2.396,1**
EBITDA-Marge (%)	24,8	15,5	16,8	17,0
EBIT	**906,0**	**182,7**	**888,4**	**767,3**
EBIT-Marge (%)	15,6	4,0	6,0	5,5

[1] Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge
[2] Die im Vorjahr als Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen dargestellten Beträge stellen den Unterschiedsbetrag zwischen den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der betrachteten und den Aufwendungen für nicht beendete Reisen der Vorperiode dar. Mit der geänderten Erfassung von laufenden Transportaufträgen ist die Darstellung ab dem 31. Dezember 2025 hinfällig.

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet[1, 2]

TTEU	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Asien – Europa	927	983	2.794	2.855
Asien – Amerika	1.235	1.270	3.708	3.726
Europa – Amerika	696	681	2.037	2.080
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	524	466	1.529	1.328
Gesamt	**3.383**	**3.401**	**10.068**	**9.989**

[1] Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.
[2] Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

Die Transportmenge lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 mit 10.068 TTEU (Vorjahreszeitraum: 9.989 TTEU) leicht über dem Vorjahresniveau (+0,8 %). Das Fahrtgebiet Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete verzeichnete einen Anstieg des Transportvolumens, unterstützt durch eine robuste Nachfrage und eine Ausweitung der verfügbaren Transportkapazitäten. In den Fahrtgebieten Europa – Amerika und Asien – Europa führten dagegen wetterbedingte Betriebsstörungen, Beeinträchtigungen in einzelnen Häfen sowie der Nahostkonflikt zu rückläufigen Transportmengen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet[1, 2]

USD / TEU	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Asien – Europa	1.803	1.275	1.512	1.313
Asien – Amerika	1.921	1.474	1.579	1.486
Europa – Amerika	1.598	1.538	1.512	1.538
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.828	1.353	1.541	1.289
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	**1.808**	**1.413**	**1.541**	**1.421**

[1] Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.
[2] Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 ist die durchschnittliche Frachtrate auf 1.541 USD / TEU angestiegen und lag damit über dem Vorjahreszeitraum (1.421 USD / TEU). Diese Entwicklung wurde insbesondere durch die gestiegene Marktnachfrage und das höhere Spotratenniveau unterstützt.

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 714,7 Mio. EUR auf 14.791,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.076,5 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 5,1 % entspricht. Die Entwicklung des US-Dollars im Vergleich zum Euro hat sich derweil negativ auf die Umsatzerlöse ausgewirkt. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 1.235,9 Mio. EUR bzw. 9,1 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet[1, 2]

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Asien – Europa	1.449,4	1.070,1	3.635,8	3.352,8
Asien – Amerika	2.057,5	1.599,5	5.039,8	4.951,9
Europa – Amerika	965,5	892,9	2.652,3	2.859,1
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	830,8	542,0	2.028,3	1.530,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	521,9	473,1	1.434,9	1.382,4
Gesamt	**5.825,1**	**4.577,7**	**14.791,2**	**14.076,5**

[1] Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.
[2] Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

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.

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 um 543,4 Mio. EUR auf 11.078,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.535,3 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg um 5,2 %. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich, bedingt durch den schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro, ein Anstieg der Transportaufwendungen um 933,4 Mio. EUR bzw. 9,2 % ergeben. Der Anstieg der operativen Kosten ergab sich insbesondere durch den Nahostkonflikt, die damit verbundenen Umroutungen und verlängerten Transitzeiten, zusätzlich vereinzelte operative Störungen in verschiedenen Seehäfen und gestiegene Bunkerpreise.

Die Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 213,5 Mio. EUR auf 2.109,1 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.895,6 Mio. EUR) und ergaben sich im Wesentlichen durch die Aufwendungen für Brennstoffe. Dies ist im Wesentlichen auf einen auf 635 USD / t gestiegenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 im Vergleich zu 535 USD / t im entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Der Bunkerverbrauch ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,8 % auf 3,6 Mio. Tonnen gesunken und wirkte sich mindernd aus. Die Aufwendungen für CO_2-Emissionszertifikate sind auf 146,3 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 100,0 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres um 272,5 Mio. EUR auf 5.606,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.334,0 Mio. EUR) gestiegen. Bereinigt um die Wechselkurseffekte hätte sich ein Anstieg um 470,0 Mio. EUR (9,1 %) ergeben. Der Anstieg ist insbesondere auf höhere Lagerkosten infolge verlängerter Transitzeiten für Container sowie auf gestiegene Aufwendungen für Inlandtransporte zurückzuführen. Ursachen hierfür waren im Wesentlichen der anhaltende Nahostkonflikt sowie Störungen der Lieferketten in verschiedenen Häfen. In diesem Zusammenhang sind auch die Aufwendungen für Container und Repositionierung um 46,2 Mio. EUR auf 1.438,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.392,1 Mio. EUR) gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) im Berichtszeitraum um 28,6 Mio. EUR auf 1.924,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.953,4 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf den schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro zurückzuführen. Bereinigt um Wechselkurseffekte hätten sich die Aufwendungen hingegen um 43,7 Mio. EUR (2,3 %) erhöht. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus

höheren Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sowie Hafengebühren gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Abschreibungen

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 28,9 Mio. EUR auf 1.599,8 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 1.628,7 Mio. EUR). Diese resultieren im Wesentlichen aus den planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.488,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.525,7 Mio. EUR). Bereinigt um die Wechselkursveränderung hätte sich ein Anstieg der Abschreibungen um 31,4 Mio. EUR ergeben.

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 888,4 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 767,3 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Umsatzerlöse	170,8	111,8	479,1	335,2
Terminalaufwendungen	–66,3	–39,7	–182,8	–115,3
Personalaufwendungen	–40,3	–34,1	–121,0	–101,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–19,8	–18,3	–74,5	–57,0
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	2,1	1,8	12,5	10,8
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–17,4	–14,3	–51,3	–30,9
EBITDA	**48,8**	**25,5**	**136,5**	**98,0**
EBITDA-Marge (%)	**28,6**	**22,8**	**28,5**	**29,2**
EBIT	**29,0**	**7,2**	**62,0**	**40,9**
EBIT-Marge (%)	**17,0**	**6,4**	**12,9**	**12,2**
Containerbewegung [TTEU][1]	**3.928**	**3.560**	**11.360**	**10.283**

[1] Containerbewegungen auf 100%-Basis aller dem Segment Terminal & Infrastruktur zugeordneten Beteiligungen und Investments, unabhängig von Beteiligungsquote und Konsolidierungsmethode

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 479,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 335,2 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet. Der Anstieg der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf die seit Februar 2026 bestehende Beherrschung und damit vollkonsolidierte Einbeziehung des Containergeschäfts der J M Baxi Container Holdings Private Limited sowie der gesteigerten Performance in einzelnen Terminals zurückzuführen.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 182,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 115,3 Mio. EUR) sowie durch Personalaufwendungen mit einem Betrag von 121,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 101,9 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 74,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 57,0 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 62,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 40,9 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.471,3	693,7	2.199,0	2.361,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	–196,5	–90,0	–81,3	–1.102,9
Free Cashflow	**1.274,8**	**603,7**	**2.117,6**	**1.258,8**
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–228,7	–280,2	–1.871,1	–2.236,6
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**1.046,1**	**323,5**	**246,6**	**–977,8**

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.199,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.361,7 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen auf die Veränderung des Working Capital zurückzuführen.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 auf insgesamt 81,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 1.102,9 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung sowie für Containerneubauten in Höhe von 393,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.286,5 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe und Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 32,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 44,3 Mio. EUR) getätigt. Dem gegenüber standen Einzahlungen aus zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 124,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 29,0 Mio. EUR) und Zinseinzahlungen von 148,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 201,1 Mio. EUR). Mittelzuflüsse aus Dividenden und Verkäufen von Sachanlagen bestanden in Höhe von 98,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 74,7 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.871,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.236,6 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten für Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 in Höhe von 994,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 991,7 Mio. EUR) und die Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 527,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.441,2 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 461,5 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 942,3 Mio. EUR). Für neue Schiffs- und Containerfinanzierungen bestanden Mittelzuflüsse in Höhe von 256,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Container- und Schiffsfinanzierungen: 1.131,3 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Bestand am Anfang der Periode	**2.763,8**	**3.595,8**	**3.475,1**	**5.480,6**
Wechselkursbedingte Veränderungen	33,1	–19,4	121,3	–602,9
Zahlungswirksame Veränderungen	1.046,1	323,5	246,6	–977,8
Bestand am Ende der Periode	**3.842,9**	**3.899,9**	**3.842,9**	**3.899,9**

Insgesamt ergab sich in ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 ein Zahlungsmittelzufluss von 246,6 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 121,3 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2026 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 3.842,9 Mio. EUR (30. September 2025: 3.899,9 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 637,9 Mio. EUR (30. September 2025: 617,6 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds, Termingelder und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.846,4 Mio. EUR (30. September 2025: 1.852,4 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 6.295,5 Mio. EUR ergab (30. September 2025: 6.369,9 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	7.190,4	6.387,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.842,9	3.475,1
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.814,6	1.884,3
Nettoverschuldung (+) / Nettoliquidität (–)[1]	**1.532,8**	**1.028,1**
Frei verfügbare Kreditlinien	**637,9**	**616,7**
Eigenkapitalquote (%)	**59,8**	**62,2**

[1] Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zzgl. Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) abzgl. Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Zum 30. September 2026 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 1.532,8 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung am 31. Dezember 2025 in Höhe von 1.028,1 Mio. EUR ist die Nettoverschuldung somit um 504,7 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch die gestiegenen Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2025 um 1.025,6 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2026 19.012,9 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 59,8 % (31. Dezember 2025: 62,2 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im verkürzten Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	21.788,9	20.472,1
davon Anlagevermögen	21.422,5	20.144,9
Kurzfristige Vermögenswerte	9.983,1	8.435,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.842,9	3.475,1
Bilanzsumme	**31.772,0**	**28.907,1**
Passiva		
Eigenkapital	19.012,9	17.987,3
Fremdkapital	12.759,1	10.919,8
davon langfristige Schulden	6.220,0	5.249,0
davon kurzfristige Schulden	6.539,2	5.670,8
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	7.190,4	6.387,5
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	5.607,7	4.752,8
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.582,7	1.634,7
Bilanzsumme	**31.772,0**	**28.907,1**

Zum 30. September 2026 stieg die Bilanzsumme des Konzerns von 28.907,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025 auf 31.772,0 Mio. EUR. Dies resultiert insbesondere aus neu eingegangenen und verlängerten Leasing- und Charterverträgen sowie dem Zugang von Anlagevermögen, Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen sowie einer Erhöhung der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter infolge von Investitionen im Segment Terminal & Infrastruktur. Die durch die positive operative Geschäftsentwicklung gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente trugen zu dem Anstieg bei. Die Veränderung wurde außerdem durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte beeinflusst. Der USD / EUR–Kurs notierte zum 30. September 2026 bei 1,14 (31. Dezember 2025: 1,18).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.277,7 Mio. EUR auf 21.422,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 20.144,9 Mio. EUR). Dies resultierte insbesondere aus neu eingegangenen und verlängerten Nutzungsrechten für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.343,9 Mio. EUR sowie aus dem Zugang von Anlagevermögen in Höhe von 1.086,3 Mio. EUR infolge des Erwerbs der J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH) und der Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A. (HGT Aracruz). Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 616,1 Mio. EUR sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 335,5 Mio. EUR trugen zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.674,3 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. Davon entfielen 896,7 Mio. EUR auf Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten. Ebenfalls gegenläufig wirkte sich die Verringerung der Buchwerte der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen in Höhe von 319,8 Mio. EUR infolge eines Wechsels der Konsolidierungsmethode aus.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von 1.966,3 Mio. EUR zum Vorjahresstichtag auf 2.855,0 Mio. EUR, im Wesentlichen begründet durch eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Frachtrate.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ist gegenüber dem Vorjahresstichtag (31. Dezember 2025: 3.475,1 Mio. EUR) auf 3.842,9 Mio. EUR gestiegen. Die Dividendenauszahlung für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von 527,3 Mio. EUR wurde durch den positiven operativen Cashflow kompensiert.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 1.025,6 Mio. EUR auf 19.012,9 Mio. EUR an. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnis in Höhe von 711,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 846,3 Mio. EUR) sowie den im sonstigen Ergebnis erfassten Effekten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 621,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: Verluste –2.395,3 Mio. EUR). Der Anstieg der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter infolge des Erwerbs der JMBCH und HGT Aracruz in Höhe von 315,0 Mio. EUR trug ebenfalls zu der Erhöhung bei. Die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 3,00 EUR (Vorjahr: 8,20 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 527,3 Mio. EUR, wirkte diesem Anstieg entgegen (Vorjahreszeitraum: 1.441,2 Mio. EUR).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2025 um 1.839,3 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert vor allem aus neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 1.328,1 Mio. EUR sowie dem Zugang von Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 365,6 Mio. EUR infolge des Erwerbs der JMBCH und der HGT Aracruz. Die Verbindlichkeiten

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.

aus Lieferungen und Leistungen stiegen stichtagsbedingt auf 2.606,7 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.203,8) und trugen damit, ebenso wie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 206,1 Mio. EUR, zu dem Anstieg bei. Planmäßige Tilgungsleistungen in Höhe von 1.372,6 Mio. EUR kompensierten diesen Anstieg teilweise.

Die Vertragsverbindlichkeiten stiegen auf 1.135,6 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 772,3 Mio. EUR) insbesondere infolge gestiegener Frachtraten für zum Stichtag nicht beendete Transportaufträge und trugen so ebenso zum Anstieg des Fremdkapitals bei.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern auf 273,4 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 137,0 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang übernommener passiver latenter Ertragsteuern infolge des Erwerbs von JMBCH und HGT Aracruz in Höhe von 107,7 Mio. EUR sowie aus Währungskurseffekten auf regelbesteuerte Kapitalanlagen.

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

Die Geschäftsentwicklung des Segments Linienschifffahrt war in den ersten neun Monaten 2026 von einem gegenüber dem Vorjahreszeitraum höheren Frachtratenniveau geprägt. Die durchschnittliche Frachtrate lag insbesondere aufgrund seit dem zweiten Quartal gestiegener Spotraten über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, während die Transportmenge stabil blieb. Die Auswirkungen des Nahostkonflikts belasteten die Geschäftsentwicklung weiterhin durch Umroutungen, verlängerte Transitzeiten sowie höhere operative Kosten. Darüber hinaus wirkten sich wetterbedingte Störungen und Herausforderungen in einzelnen Häfen belastend auf das Ergebnis aus. Das Segment Terminal & Infrastruktur leistete infolge der Einbeziehung erworbener Terminals sowie organischen Wachstums einen soliden Beitrag zur Geschäftsentwicklung. Insgesamt entwickelte sich das Geschäft des Hapag-Lloyd Konzerns in den ersten neun Monaten 2026 trotz der bestehenden Herausforderungen positiv.

Vor dem Hintergrund der anhaltend starken Marktnachfrage und der weiterhin gestiegenen Spotfrachtraten hat der Vorstand die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2026 am 11. November 2026 nochmals angehoben. Ungeachtet der positiven Geschäftsentwicklung und der angehobenen Ergebnisprognose ist die weitere Entwicklung des verbleibenden Geschäftsjahres weiterhin mit Unsicherheiten behaftet und von der Frachtratenentwicklung abhängig.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2026 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,1 %. Damit liegt die aktuelle Prognose um 0,2 %-Punkte unter der Prognose vom Januar 2026. Nach Einschätzung des IWF blieb das weltweite Wirtschaftswachstum trotz geopolitischer Spannungen und Handelskonflikte robust, gestützt durch starke Investitionen im Bereich der Künstlichen Intelligenz sowie durch den Technologiezyklus. Die Entwicklung verläuft jedoch weiterhin uneinheitlich, wobei energieimportierende und einkommensschwächere Volkswirtschaften mit höherer Inflation, einer schwächeren Nachfrage und angespannteren fiskalischen Rahmenbedingungen konfrontiert sind. Für die Industrieländer wird für 2026 ein Wirtschaftswachstum von 2,1 % prognostiziert, während für die Schwellen- und Entwicklungsländer ein Wachstum von 3,7 % erwartet wird.

Für die USA prognostiziert der IWF für das Jahr 2026 ein Wirtschaftswachstum von 2,3 %, gestützt durch eine expansive Fiskalpolitik, günstige Finanzierungsbedingungen und anhaltende technologiebezogene Investitionen. Für den Euroraum wird ein Wachstum von 1,1 % erwartet. Belastend wirken hier insbesondere höhere Energiepreise sowie ein verhaltenes Vertrauen von Unternehmen und Verbrauchern. Für China wird trotz anhaltender struktureller Herausforderungen ein Wirtschaftswachstum von 4,5 % prognostiziert, das insbesondere von dem Hightech-Sektor und den Exporten getragen wird.

Trotz geopolitischer und handelspolitischer Unsicherheiten erwartet der IWF für das Jahr 2026 einen Anstieg des globalen Handelsvolumens um 4,6 %, was einer deutlichen Aufwärtskorrektur um 2,0 %-Punkte gegenüber der im Januar 2026 veröffentlichten Prognose entspricht. Diese Entwicklung wird durch technologiebezogene Investitionen und eine durch Anwendungen der Künstlichen Intelligenz getriebene Nachfrage gestützt. Gleichzeitig dürften Zollmaßnahmen und Anpassungen der globalen Lieferketten das Handelswachstum weiterhin belasten (IWF-Weltwirtschaftsausblick, Oktober 2026).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2027e	2026e	2025	2024
Wachstum Weltwirtschaft	3,4	3,1	3,5	3,5
Industrienationen	1,8	2,1	2,0	2,0
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,4	3,7	4,5	4,5
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,7	4,6	5,0	3,8

Quelle: IWF World Economic Outlook, Oktober 2026

Branchenspezifischer Ausblick

Für das Gesamtjahr 2026 erwarten die Branchenanalysten von Clarksons einen Anstieg der globalen Containertransportmenge um 4,1 % (Clarksons, September 2026), nachdem im Vorjahr ein Wachstum von 4,6 % verzeichnet worden war (CTS, Oktober 2026).

Obwohl die Containerschifffahrtsmärkte angesichts der starken Nachfrage auf den Haupthandelsrouten eine positive Dynamik aufwiesen, bleibt der Marktausblick aufgrund der sich rasch verändernden Sicherheitslage in der Golfregion sowie weiterer geopolitischer Risiken unsicher. Darüber hinaus könnten steigende Energiepreise zusätzliche belastende Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und den internationalen Handel haben.

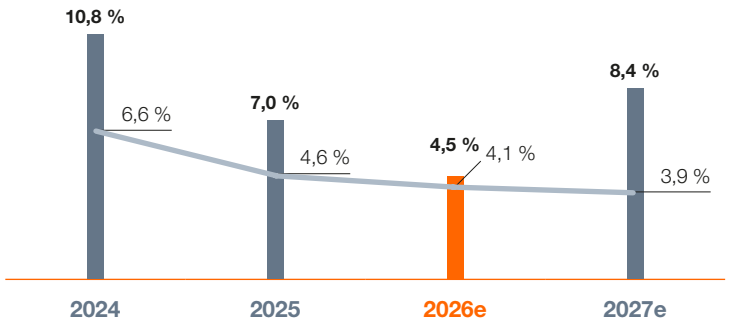
Nach Angaben von MDS Transmodal stieg die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe bis Ende September 2026 auf 14,2 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 10,3 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis des Auftragsbestands zur weltweiten Containerflottenkapazität von 41,8 % (31. Dezember 2025: 31,8 %).

Für das Jahr 2026 prognostiziert der Branchendienstleister Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 1,5 Mio. TEU, was einem Kapazitätszuwachs der weltweiten Containerschiffsflotte von 4,5 % entsprechen würde. Gleichzeitig wird auch für das laufende Jahr keine nennenswerte Verschrottung älterer Schiffe erwartet.

Bei der Beurteilung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage ist zu berücksichtigen, dass die tatsächlich verfügbare Transportkapazität regelmäßig durch wetterbedingte Störungen, Hafenengpässe oder Durchfahrtsbeschränkungen in wichtigen Schifffahrtswegen wie dem Panamakanal beeinflusst wird. Darüber hinaus lag das Transportmengenwachstum auf den wesentlichen Exportrouten aus Asien, die für den Einsatz und die Allokation der weltweiten Schiffskapazitäten von besonderer Bedeutung sind, in den vergangenen drei Jahren teilweise deutlich über dem globalen Marktwachstum.

Erwartete nominelle Angebots- und Nachfrageentwicklung

in %



Quellen: CTS, Oktober 2026; Clarksons, September 2026; Drewry Container Forecaster Q3 2026

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Aufgrund der anhaltend starken Marktnachfrage und einer über den Erwartungen liegenden Entwicklung der Spotfrachtraten erhöhte der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 28. September 2026 sowie erneut am 11. November 2026 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2026. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 4,6 bis 5,0 Mrd. USD und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 2,0 bis 2,4 Mrd. USD erwartet. In Euro entspricht dies einem Konzern-EBITDA von 4,0 bis 4,4 Mrd. EUR und einem Konzern-EBIT von 1,7 bis 2,1 Mrd. EUR.

Die gegenüber dem Vorjahr und der ursprünglichen Prognose erwartete Ergebnisverbesserung ist maßgeblich auf eine höhere durchschnittliche Frachtrate zurückzuführen. Gegenläufig wirken sich die zahlreichen Hafenstaus, wetterbedingte Einschränkungen sowie

die weiterhin angespannte Sicherheitslage im Nahen Osten aus, die das Transportmengenwachstum begrenzen und zu deutlich höheren Transportkosten führen.

Vor dem Hintergrund volatiler Frachtraten und anhaltender geopolitischer Herausforderungen ist die Prognose mit erheblicher Unsicherheit behaftet. Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen von Vermögenswerten im Verlauf des Geschäftsjahres 2026. Ebenfalls unberücksichtigt sind etwaige Konsolidierungseffekte aus der geplanten Übernahme von ZIM Integrated Shipping Services Ltd., da die Transaktion unter dem Vorbehalt regulatorischer Freigaben steht.

Prognose 2026

	Ist 2025	Prognose 2026 (vom 26. März 2026)	Prognose 2026 (vom 13. Juli 2026)	Prognose 2026 (vom 28. September 2026)	**Prognose 2026 (vom 11. November 2026)**
Konzern-EBITDA	**3,6 Mrd. USD 3,2 Mrd. EUR**	**1,1 bis 3,1 Mrd. USD 0,9 bis 2,6 Mrd. EUR**	**2,7 bis 3,7 Mrd. USD 2,3 bis 3,2 Mrd. EUR**	**3,9 bis 4,4 Mrd. USD 3,4 bis 3,8 Mrd. EUR**	**4,6 bis 5,0 Mrd. USD 4,0 bis 4,4 Mrd. EUR**
Konzern- EBIT	**1,1 Mrd. USD 1,0 Mrd. EUR**	**–1,5 bis 0,5 Mrd. USD –1,3 bis 0,4 Mrd. EUR**	**0,1 bis 1,1 Mrd. USD 0,1 bis 1,0 Mrd. EUR**	**1,25 bis 1,75 Mrd. USD 1,1 bis 1,5 Mrd. EUR**	**2,0 bis 2,4 Mrd. USD 1,7 bis 2,1 Mrd. EUR**

Risiko- und Chancenbericht

Die bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung sind im Geschäftsbericht 2025 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2026 hat sich wie folgt geändert.

Vor dem Hintergrund der geopolitischen Konflikte, wie dem Russland-Ukraine-Krieg und insbesondere der derzeitigen Situation im Nahen 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.

Durch die präventive Anpassung der Risikomodellierung werden die möglichen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch einen Cyberangriff nunmehr als kritisch eingestuft. Die Anpassung resultiert sowohl aus verschärften regulatorischen Rahmenbedingungen mit höheren potenziellen Sanktionen sowie der sich schnell verändernden Bedrohung durch neue Angriffstechnologien, die im globalen Marktumfeld zunehmend komplexere und kostenintensivere Ausfallszenarien verursachen.

Die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate werden vor dem Hintergrund der bereits kontrahierten Transportmengen für das verbleibende Geschäftsjahr nun niedriger und somit als wesentlich eingestuft. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird nun als niedrig eingestuft.

Unverändert besteht die Einschätzung aus dem zweiten Quartal 2026 fort, dass unter Berücksichtigung der bereits kontrahierten Transportmengen und verfügbaren Transportkapazitäten für das verbleibende Geschäftsjahr die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der Transportmengen als wesentlich eingestuft werden.

Aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten Rohstoffpreisniveaus sowie der erwarteten Beschaffungsmengen im verbleibenden Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, nun als tragbar eingestuft. Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit als mittel aus dem ersten Halbjahr 2026 besteht unverändert fort.

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**
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Kritisch
Risiken aus Beteiligungen	Mittel	Kritisch
Wertminderung von Geschäfts- oder Firmenwerten	Niedrig	Kritisch
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Wesentlich
Schwankung der durchschnittlichen Frachtrate	Niedrig	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Mittel	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2026 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 dem Kapitel „Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz“ im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.



VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

VERKÜRZTE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2026

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Umsatzerlöse	5.968,3	4.665,2	15.189,6	14.350,1
Transport- und Terminalaufwendungen	–3.974,9	–3.511,1	–11.181,3	–10.590,7
Personalaufwendungen	–355,3	–279,6	–941,6	–845,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–556,3	–545,3	–1.674,3	–1.685,8
Sonstige betriebliche Erträge[1]	97,2	183,6	358,7	633,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen[1]	–242,4	–318,0	–803,3	–1.056,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**936,6**	**194,8**	**947,8**	**805,3**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen[2]	–1,9	–4,6	–1,4	–7,4
Ergebnis aus Beteiligungen	–	–0,3	3,9	10,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**934,7**	**190,0**	**950,3**	**808,8**
Zinserträge und sonstige Finanzerträge[1]	51,8	61,7	178,6	251,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen[1]	–92,8	–92,9	–295,2	–270,2
Ergebnis vor Steuern	**893,7**	**158,8**	**833,8**	**789,7**
Ertragsteuern	–33,8	–21,2	–122,0	56,6
Konzernergebnis	**859,9**	**137,6**	**711,8**	**846,3**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	851,5	134,5	699,6	834,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	8,3	3,1	12,2	11,9
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	**4,84**	**0,77**	**3,98**	**4,75**

[1] Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.
[2] Der Posten enthält ein Ergebnis aus der Übergangskonsolidierung von J M Baxi Ports & Logistics Limited.



KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2026

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025 (angepasst)*	9M 2026	9M 2025 (angepasst)*
Konzernergebnis	**859,9**	**137,6**	**711,8**	**846,3**
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	18,7	4,7	21,1	14,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	18,7	4,8	21,0	14,5
Steuereffekt	–	–	0,1	-0,3
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)[1]	68,2	-30,6	621,7	-2.395,3
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-7,2	3,1	-1,6	-3,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-7,1	3,4	-13,4	41,2
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	–	-0,1	11,8	-43,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,2	-0,2	–	-0,9
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-0,8	-0,8	-2,5	0,2
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,1	-2,5	-2,7	-4,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,2	1,6	0,2	4,6
Währungsumrechnungsdifferenzen	–	0,1	0,1	-0,5
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	-8,3	1,6	-17,0	8,1
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	-12,1	1,2	-25,0	7,0
Steuereffekt	3,8	0,4	8,0	1,0
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)[1]	-11,9	-19,3	-44,2	60,7
Änderung der Periode	-12,0	-19,3	-73,2	60,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	–	–	29,0	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**58,6**	**-41,3**	**577,5**	**-2.315,6**
Gesamtergebnis	**918,5**	**96,3**	**1.289,2**	**-1.469,3**
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	909,8	93,7	1.279,5	-1.473,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	8,7	2,6	9,7	4,2

* Die Vergleichsinformationen wurden unwesentlich angepasst.
[1] Für eine Erläuterung zur Aufteilung des Postens wird auf den Abschnitt „Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss“ verwiesen.



KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2026

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	2.136,0	1.827,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.884,7	1.453,3
Sachanlagen	16.403,8	15.514,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	998,0	1.349,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	204,2	175,5
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	64,9	42,6
Derivative Finanzinstrumente	2,4	0,2
Ertragsteuerforderungen	5,8	6,8
Aktive latente Ertragsteuern	89,0	102,0
Langfristige Vermögenswerte	**21.788,9**	**20.472,1**
Vorräte	825,8	577,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.855,0	1.966,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.167,7	2.186,6
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	159,7	120,0
Derivative Finanzinstrumente	1,0	16,1
Ertragsteuerforderungen	131,0	93,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.842,9	3.475,1
Kurzfristige Vermögenswerte	**9.983,1**	**8.435,0**
Summe Aktiva	**31.772,0**	**28.907,1**

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.821,7	15.667,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	29,3	–550,7
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	**18.664,1**	**17.930,3**
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	348,7	57,0
Eigenkapital	**19.012,9**	**17.987,3**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	200,9	218,8
Sonstige Rückstellungen	133,1	136,4
Finanzschulden	2.466,6	2.191,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.141,1	2.561,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4,4	3,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,6	0,6
Passive latente Ertragsteuern	273,4	137,0
Langfristige Schulden	**6.220,0**	**5.249,0**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23,8	20,5
Sonstige Rückstellungen	811,2	756,6
Ertragsteuerschulden	26,7	35,6
Finanzschulden	441,7	559,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.141,0	1.075,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.606,7	2.203,8
Vertragsverbindlichkeiten	1.135,6	772,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	273,4	192,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	58,9	54,5
Derivative Finanzinstrumente	20,2	0,1
Kurzfristige Schulden	**6.539,2**	**5.670,8**
Summe Passiva	**31.772,0**	**28.907,1**

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2026

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Konzernergebnis	859,9	137,6	711,8	846,3
Steueraufwendungen (+) / -erträge (–)	33,8	21,2	122,0	–56,6
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	41,0	31,2	116,5	19,1
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (–)	556,3	545,3	1.674,3	1.685,8
Gewinn (–) / Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	–9,2	–10,9	–24,7	–31,4
Erträge (–) / Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	1,9	4,6	–2,5	3,9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (–)	1,6	12,3	3,5	33,9
Zunahme (–) / Abnahme (+) der Vorräte	47,8	75,1	–221,3	22,3
Zunahme (–) / Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	–232,6	74,3	–739,3	139,1
Zunahme (+) / Abnahme (–) der Rückstellungen	15,6	–102,5	–4,1	–342,4
Zunahme (+) / Abnahme (–) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	183,3	–112,0	641,7	43,3
Ertragsteuereinzahlungen (+) / -auszahlungen (–)	–28,2	17,5	–79,0	–1,7
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**1.471,3**	**693,7**	**2.199,0**	**2.361,7**
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	17,5	12,6	65,5	47,9
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	16,9	23,1	33,1	26,8
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–175,5	–184,7	–393,7	–1.286,5
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	2,7	0,7	11,4	8,5
Auszahlungen für gewährte Darlehen	–35,2	–27,4	–38,6	–27,4
Nettozahlungsmittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus Unternehmenserwerben	–	–	–12,7	–5,8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen[1]	–	–0,1	–20,2	–38,5
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	–65,6	29,2	124,7	–29,0
Zinseinzahlungen	42,7	56,6	148,9	201,1
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	**–196,5**	**–90,0**	**–81,3**	**–1.102,9**

[1] Enthält auch Auszahlungen für Kapitaleinlagen in bereits bestehende nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–	–	–37,1	–
Auszahlungen für Dividenden	–0,3	–0,3	–542,9	–1.455,6
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	321,6	753,1	336,7	1.146,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–175,8	–663,2	–532,2	–838,5
Auszahlung aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing	–282,3	–277,1	–836,5	–834,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	–2,1	–0,6	–3,8	–1,7
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–87,8	–91,9	–270,4	–285,3
Einzahlungen (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	0,1	1,0	24,1	45,9
Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	–2,1	–1,3	–8,9	–13,3
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	**–228,7**	**–280,2**	**–1.871,1**	**–2.236,6**
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.046,1	**323,5**	**246,6**	**–977,8**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	**2.763,8**	**3.595,8**	**3.475,1**	**5.480,6**
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33,1	–19,4	121,3	–602,9
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.046,1	323,5	246,6	–977,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	**3.842,9**	**3.899,9**	**3.842,9**	**3.899,9**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2026

	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG											
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrück-lagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewer-tungen aus leistungs-orientierten Pensions-plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögens-werte zum beizulegen-den Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungs-rücklage	Kumulier-tes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschen-der Gesell-schafter	Summe Eigenkapital
Stand 1.1.2025 (angepasst)*	**175,8**	**2.637,4**	**16.199,3**	**–40,8**	**9,1**	**3,9**	**4,0**	**1.806,0**	**1.782,3**	**20.794,7**	**69,4**	**20.864,1**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**834,4**	**14,2**	**–3,5**	**0,2**	**8,1**	**–2.326,9**	**–2.307,9**	**–1.473,4**	**4,2**	**–1.469,3**
davon												
Konzernergebnis	–	–	834,4	–	–	–	–	–	–	834,4	11,9	846,3
Sonstiges Ergebnis	–	–	–	14,2	–3,5	0,2	8,1	–2.326,9	–2.307,9	–2.307,9	–7,7	–2.315,6
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**	**–1.441,2**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–1.441,2**	**–15,8**	**–1.457,0**
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–1.441,2	–	–	–	–	–	–	–1.441,2	–	–1.441,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–13,7	–13,7
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–2,0	–2,0
Stand 30.9.2025*	**175,8**	**2.637,4**	**15.592,5**	**–26,6**	**5,7**	**4,1**	**12,1**	**–520,8**	**–525,6**	**17.880,0**	**57,8**	**17.937,8**
Stand 1.1.2026	**175,8**	**2.637,4**	**15.667,8**	**–13,6**	**1,6**	**4,0**	**6,2**	**–548,9**	**–550,7**	**17.930,3**	**57,0**	**17.987,3**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**699,6**	**21,1**	**–1,6**	**–2,5**	**–17,0**	**580,0**	**579,9**	**1.279,5**	**9,7**	**1.289,2**
davon												
Konzernergebnis	–	–	699,6	–	–	–	–	–	–	699,6	12,2	711,8
Sonstiges Ergebnis	–	–	–	21,1	–1,6	–2,5	–17,0	580,0	579,9	579,9	–2,5	577,5
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**	**–545,7**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–545,7**	**282,1**	**–263,6**
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–527,3	–	–	–	–	–	–	–527,3	–	–527,3
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–14,4	–14,4
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	315,0	315,0
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter ohne Kontrollwechsel	–	–	–18,4	–	–	–	–	–	–	–18,4	–18,6	–37,0
Stand 30.9.2026	**175,8**	**2.637,4**	**15.821,7**	**7,5**	**–0,1**	**1,5**	**–10,8**	**31,1**	**29,3**	**18.664,1**	**348,7**	**19.012,9**

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen

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 verkürzte Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2026 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 verkürzten Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 11. November 2026 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der verkürzte 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 Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2026 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 verkürzten Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2026 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2026 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 2025. Hapag-Lloyd ist verpflichtet, IFRS 18 zum 1. Januar 2027 anzuwenden. Im Berichtszeitraum 2026 hat Hapag-Lloyd die in den Vorperioden begonnene Auswirkungsanalyse des neuen Standards IFRS 18 fortgesetzt. Der Hapag-Lloyd Konzern hat keine spezifische Hauptgeschäftstätigkeit im Sinne des IFRS 18. Nach aktuellem Stand wird die Erstanwendung von IFRS 18 einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge haben. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Aufwendungen und Erträge den neu definierten Kategorien, betrieblicher Bereich (operating), Investitionsbereich (investing) und Finanzierungsbereich (financing), zuzuordnen sind. In Bezug auf Fremdwährungseffekte, welche aus konzerninternen Beziehungen entstehen, erfolgt die Zuordnung im Konzernabschluss automatisch zur betrieblichen Kategorie. Die Darstellung der Aufwendungen nach ihrer Art wird hingegen weiterhin als am aussagekräftigsten beurteilt und soll daher beibehalten werden. Zurzeit wird die Analyse der Auswirkungen des neuen Standards weiter konkretisiert. Zudem hat das IASB im ersten Halbjahr 2026 den neuen Standard IFRS 20 – Regulatorische Vermögenswerte und regulatorische Schulden – verabschiedet, dessen Übernahme durch die EU-Kommission ausstehend ist. Die Auswirkungen durch diesen neuen Standard werden derzeit untersucht. Nach aktuellem Stand wird kein wesentlicher Einfluss durch die Erstanwendung von IFRS 20 zum 1. Januar 2029 erwartet. Weiterhin gilt, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2026 im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zu lesen ist.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Für neu ausgeübte Ermessensentscheidungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt Unternehmenserwerbe verwiesen. 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.

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs und nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) designiert sind. Diese sind im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. September 2026 notierte der USD / EUR-Stichtagskurs bei 1,13655 (31. Dezember 2025: 1,17565 USD / EUR). Für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2026 ergibt sich ein USD / EUR-Durchschnittskurs von 1,16140 (Vorjahreszeitraum: 1,11840 USD / EUR).

Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2026 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 143 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2025: 135) sowie 23 nach der Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2025: 22).

Am 5. Februar 2026 erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über das Containergeschäft der J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL). Infolge dieser Transaktion gehen sechs vollkonsolidierte Gesellschaften sowie ein nach der Equity-Methode einbezogenes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein.

Im Rahmen des Erwerbs der brasilianischen Gesellschaft Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A. geht ein vollkonsolidiertes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein.

Weiterhin wurden drei vollkonsolidierte Gesellschaften in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 neu gegründet. Zwei unwesentliche Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr 2026 liquidiert.

Mit Wirkung zum 26. Oktober 2026 wurde die Gesellschaft KSH Distripark Private Limited in Indien erworben. Die Transaktion und der Kaufpreis sind von untergeordneter Bedeutung.

Unternehmenserwerb

J M Baxi Container Holdings Private Limited

Am 5. Februar 2026 erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über die J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH[2]). Im Rahmen dieser Transaktion gliederte die J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL) ihr Containergeschäft (Containerumschlag, Terminaldienste und damit zusammenhängende Dienstleistungen) in die JMBCH aus.

Im Gegenzug wurden Anteile an die bestehenden Gesellschafter der JMBPL ausgegeben. Hapag-Lloyd erwarb anschließend weitere Anteile, um die vereinbarte Zielstruktur zu erreichen und hält damit 51 % an JMBCH. Die verbleibende Beteiligung an JMBPL wird nach der Equity-Methode bilanziert.

Durch den Erwerb von JMBCH stärkt Hapag-Lloyd seinen Einfluss auf seine strategischen Terminalbeteiligungen im Wachstumsmarkt Indien, integriert sein globales Terminalportfolio weiter und unterstützt die Weiterentwicklung des Linienreedereigeschäfts in Indien. Investitionen in Terminalinfrastruktur sind ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Agenda von Hapag-Lloyd (Strategy 2030).

Die übertragene Gegenleistung umfasste den von Hapag-Lloyd gehaltenen Anteil am ausgegliederten Containergeschäft der JMBPL (beizulegender Zeitwert: 361,0 Mio. EUR) und Zahlungsmittel von 14,7 Mio. EUR.

Nachstehend werden die erfassten vorläufigen beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum Erwerbszeitpunkt nach Hauptgruppen zusammengefasst:

Mio. EUR	
Langfristige Vermögenswerte	626,8
Kurzfristige Vermögenswerte	86,1
Langfristige Schulden	325,8
Kurzfristige Schulden	51,2
Erworbenes Nettovermögen	**335,9**
Nicht beherrschende Anteile am erworbenen Nettovermögen	164,6
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	**171,3**
Übertragene Gegenleistung	**375,7**
Geschäfts- oder Firmenwert	204,4

[2] JMBCH bezeichnet im Folgenden auch den JMBCH Konzern (das ausgegliederte Containergeschäft).

Der Geschäfts- oder Firmenwert verkörpert hauptsächlich erwartete Synergien und Wachstumspotenzial und ist voraussichtlich nicht steuerlich abzugsfähig.

Die Neubewertung der zuvor von Hapag-Lloyd gehaltenen, nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung am ausgegliederten Containergeschäft führte zu einem Gewinn von 72,3 Mio. EUR. Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 27,2 Mio. EUR (zuvor im sonstigen Ergebnis erfasst) wurden erfolgswirksam umgegliedert. Der Buchwert von JMBPL wurde auf den beizulegenden Zeitwert abgeschrieben (Verlust von 41,9 Mio. EUR). Diese Ergebniskomponenten sind im Rahmen der Gesamttransaktion wirtschaftlich miteinander verbunden, wurden auf der Grundlage einer einheitlichen Bewertung zum Erwerbszeitpunkt ermittelt und führten zusammen zu einem Transaktionsgewinn von 3,2 Mio. EUR, der im Ergebnis aus nach der Equity Methode einbezogenen Unternehmen erfasst wurde.

Seit dem Erwerbszeitpunkt trug JMBCH mit einem Umsatz von 94,8 Mio. EUR und einem EBIT von 15,8 Mio. EUR zur konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung von Hapag-Lloyd bei.

Die Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses mit JMBCH ist noch vorläufig, da die Transaktionsstruktur komplex ist und die Aufbereitung sowie Prüfung der zugrunde liegenden finanziellen Informationen andauert.

Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A.

Am 3. Juni 2026 schlossen Hanseatic Global Terminals (HGT) und die Imetame-Gruppe die Gründung der Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A. (HGT Aracruz) ab. HGT erwarb eine Beteiligung von 50 % durch den Kauf von Anteilen von den bestehenden Gesellschaftern sowie durch Kapitaleinlagen zur Finanzierung des laufenden Baus des Containerterminals.

Obwohl HGT 50 % der Anteile und Stimmrechte an der Gesellschaft hält, kam die Geschäftsführung zu dem Schluss, dass der Konzern die Beherrschung über HGT Aracruz ausübt und das Unternehmen daher konsolidiert, und zwar auf der Grundlage der Rechte und Entscheidungsmechanismen in der Gesellschaftervereinbarung und den damit verbundenen Vereinbarungen. Die Geschäftsführung stellte fest, dass HGT Verfügungsgewalt über HGT Aracruz besitzt, da die Unternehmensführung weitgehend an den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung delegiert ist und HGT die maßgeblichen Tätigkeiten durch seine Rechte zur Besetzung der Mehrheit der Verwaltungsratsmitglieder und der wichtigsten Führungspositionen lenken kann, wobei Beschlüsse des Verwaltungsrats in der Regel mit einfacher Mehrheit gefasst werden. Bei der Beurteilung, ob die Vorbehalts- und Vetorechte des anderen Gesellschafters HGT daran hindern, Beherrschung auszuüben, gelangte die Geschäftsleitung zu dem Schluss, dass diese Rechte in erster Linie Schutzcharakter haben und keine wesentlichen Rechte zur Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten von HGT Aracruz gewähren. Dementsprechend schlussfolgerte die Geschäftsleitung, dass HGT seine Beherrschung nutzen kann, um die schwankenden Renditen aus seiner Beteiligung an HGT Aracruz zu beeinflussen.

Das Terminal wird so entwickelt, dass es die neueste Generation großer Containerschiffe aufnehmen kann und als moderner Umschlagknotenpunkt sowie als Tor zur brasilianischen Ostküste fungiert. Die Investition stärkt die strategische Präsenz von HGT in Lateinamerika und steht im Einklang mit dem Ziel des Unternehmens, das Terminalportfolio bis 2030 auf über 30 Standorte auszubauen. Der neue Knotenpunkt an der Ostküste soll die knappen regionalen Terminalkapazitäten entlasten, die Anbindung verbessern, den Umschlag steigern und einen effizienteren Zugang zu den globalen Märkten ermöglichen. Die Aufnahme des kommerziellen Betriebs ist für Mitte 2028 geplant.

Die übertragene Gegenleistung in Höhe von 95,8 Mio. EUR setzt sich aus bereits zum Abschlussstichtag geleisteten Barzahlungen sowie zusätzlichen Kapitaleinlagen zusammen, die nach dem Abschlussstichtag entsprechend dem weiteren Baufortschritt zu leisten sind. Die übertragene Gegenleistung erfolgte teilweise als Kapitaleinlage in die Gesellschaft, die im Cashflow ausgewiesene externen Auszahlung weicht daher ab.

Zwischen Hapag-Lloyd und der Imetame-Gruppe wurde ein Nutzungsvertrag vereinbart, der unabhängig vom Unternehmenszusammenschluss besteht und für Hapag-Lloyd vorteilhaft ist. Der Vertrag wird als separate Transaktion und nicht als Bestandteil der übertragenen Gegenleistung behandelt. Er wurde mit Anschaffungskosten von 14,5 Mio. EUR als immaterieller Vermögenswert angesetzt.

Die vorläufigen beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Verbindlichkeiten zum Erwerbszeitpunkt sind nach wesentlichen Klassen im Folgenden zusammengefasst:

Mio. EUR	
Langfristige Vermögenswerte	219,6
Kurzfristige Vermögenswerte	5,0
Langfristige Schulden	15,2
Kurzfristige Schulden	109,5
Erworbenes Nettovermögen	**99,9**
Nicht beherrschende Anteile am erworbenen Nettovermögen	49,9
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	**49,9**
Übertragene Gegenleistung	**95,8**
Geschäfts- oder Firmenwert	45,8

Der zum Erwerbszeitpunkt angesetzte Betrag des nicht beherrschenden Anteils an HGT Aracruz beträgt 150,5 Mio. EUR und entfällt mit 49,9 Mio. EUR auf das erworbene Nettovermögen und mit 100,6 Mio. EUR auf Kapitalerhöhungen, die Teil der übertragenen Gegenleistung sind.

Der Geschäfts- oder Firmenwert spiegelt im Wesentlichen erwartete Synergien wider und wird voraussichtlich nicht steuerlich abzugsfähig sein.

Aufgrund der kurzen Zeitspanne zwischen dem Erwerbszeitpunkt und dem Stichtag der Erstellung des Konzernzwischenabschlusses erfolgt die Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses mit HGT Aracruz vorläufig.

Unter der Annahme, dass alle in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 erworbenen Gesellschaften bereits zum 1. Januar 2026 erworben worden wären, würden sich die ausgewiesenen Konzernumsätze und -ergebnisse nicht wesentlich ändern.

Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen

Im Rahmen der digitalen Transformation von Hapag-Lloyd wurde der systemgestützte Prozess zur Umsatzrealisierung von laufenden Transportaufträgen im Geschäftsjahr 2025 überarbeitet. Für weitere Einzelheiten wird auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2025 verwiesen.

Die sich aus der Einführung der SAP Module RAR und PAPM ergebenden Schätzungsänderungen in Bezug auf die Umsatzrealisierung und die Berechnung von Drohverlustrückstellung wurden prospektiv in der Gewinn- und Verlustrechnung des vierten Quartals 2025 erfasst. Im Übrigen wäre eine retrospektive Anpassung vor dem Hintergrund der erst im Verlauf des Jahres 2025 eingeführten SAP-Module ohnehin undurchführbar. Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch die Änderungen keine Auswirkungen auf die Vergleichsperiode der ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2025.

Im Rahmen der Umstellung wurden darüber hinaus Anpassungen in Bezug auf die Berücksichtigung von Repositionierungskosten bei der Ermittlung von Drohverlustrückstellungen und der bisherigen inputorientierten Ermittlung des Leistungsfortschritts bei der Umsatzrealisierung sowie die Erfassung von Drohverlustrückstellungen und deren Ausweis in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung gemäß IAS 8 rückwirkend vorgenommen, indem die entsprechenden Posten im Konzernabschluss des Vorjahres angepasst wurden. Auf eine Anpassung der Vergleichsperiode der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurde aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss

Im Rahmen der Analyse der Auswirkung der Effekte nach IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“, welcher ab dem 1. Januar 2027 in Kraft tritt, wurde die Darstellung von Posten im Konzernabschluss überprüft. Diese Überprüfung führte zu einer Änderung in der Darstellung der folgenden Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Gesamtergebnisrechnung des Konzerns für das Geschäftsjahr 2025:

- Die im Vorjahresbericht genannte Position „Sonstiges betriebliches Ergebnis“ wird fortan in die separaten Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ und „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ aufgeteilt.
- Die im Vorjahresbericht genannte Position „Übrige Finanzposten“ wird fortan in den Posten „Zinserträge und sonstige Finanzerträge“ sowie „Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen“ ausgewiesen.
- In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung fortan in die Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden und die erfolgswirksam umgegliedert werden, unterteilt. Für weitere Informationen verweisen wir auf den Abschnitt „Kumuliertes übriges Eigenkapital“.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitäten gliedern sich in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment Linienschifffahrt

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Linienschifffahrt 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 Absatzmarktes 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. Damit verbunden ist das 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.

Segmentberichtsinformationen

In der nachfolgenden Tabelle werden die vom Vorstand der Hapag-Lloyd AG 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.



				1.1.–30.9.2026
Mio. EUR	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	**14.791,2**	**479,1**	**–80,6**	**15.189,6**
davon Intersegmentumsatzerlöse	2,1	78,5	–80,6	–
davon externe Umsatzerlöse	14.789,1	400,6	–	15.189,6
Transport- und Terminalaufwendungen	–11.078,7	–182,8	80,1	–11.181,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–13,9	12,5	–	–1,4
EBITDA	**2.488,2**	**136,5**	**–0,1**	**2.624,6**
EBITDA-Marge (in %)	16,8	28,5	–	17,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.599,8	–74,5	–	–1.674,3
EBIT	**888,4**	**62,0**	**–0,1**	**950,3**
EBIT-Marge (in %)	6,0	12,9	–	6,3
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	166,4	12,3	–	178,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	–269,2	–26,0	–	–295,2
Ertragsteuern	–107,8	–14,3	–	–122,0
EAT	**677,8**	**34,1**	**–0,1**	**711,8**

Mio. EUR	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
				1.1.–30.9.2025
Umsatzerlöse	**14.076,5**	**335,2**	**–61,6**	**14.350,1**
davon Intersegmentumsatzerlöse	3,0	58,6	–61,6	–
davon externe Umsatzerlöse	14.073,5	276,6	–	14.350,1
Transport- und Terminalaufwendungen	–10.535,3	–115,3	59,8	–10.590,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–18,1	10,8	–	–7,4
EBITDA	**2.396,1**	**98,0**	**0,6**	**2.494,6**
EBITDA-Marge (in %)	17,0	29,2	–	17,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.628,7	–57,0	–	–1.685,8
EBIT	**767,3**	**40,9**	**0,6**	**808,8**
EBIT-Marge (in %)	5,5	12,2	–	5,6
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	246,8	4,3	–	251,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	–260,7	–9,5	–	–270,2
Ertragsteuern	63,1	–6,5	–	56,6
EAT	**816,6**	**29,2**	**0,6**	**846,3**

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

Die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet[1, 2] werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Asien – Europa	1.449,4	1.070,1	3.635,8	3.352,8
Asien – Amerika	2.057,5	1.599,5	5.039,8	4.951,9
Europa – Amerika	965,5	892,9	2.652,3	2.859,1
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	830,8	542,0	2.028,3	1.530,4
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	521,9	473,1	1.434,9	1.382,4
Gesamt	**5.825,1**	**4.577,7**	**14.791,2**	**14.076,5**

[1] Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.

[2] Im ersten Quartal 2026 wurden die Fahrtgebiete „Atlantik“ in „Europa – Amerika“ und „Pazifik“ in „Asien – Amerika“ umbenannt. Das Fahrtgebiet Intra Amerika wird nicht länger dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“ zugeordnet, sondern dem Fahrtgebiet „Asien – Amerika“. Die Anpassung erfolgte aufgrund der intern geänderten Abgrenzung der Fahrtgebiete. Die Vorjahresangabe berücksichtigt die Anpassung der Fahrtgebiete.

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.

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	9M 2026	9M 2025
Segment Linienschifffahrt	**14.789,1**	**14.073,5**
Containertransportdienstleistung[1]	13.354,1	12.632,7
Sonstige[1]	1.434,9	1.440,8
Segment Terminal & Infrastruktur	**400,6**	**276,6**
Containerhandling	297,1	209,2
Sonstige	103,5	67,4
Hapag-Lloyd Konzern	**15.189,6**	**14.350,1**

[1] Ab dem ersten Quartal 2026 wird die Kennzahl anhand der Transportaufträge nach Erreichen des Ladehafens in der jeweiligen Berichtsperiode errechnet. Zuvor basierte die Kennzahl auf abgeschlossenen Schiffsreisen. Die Vorjahresangaben wurden im Zuge dieser Umstellung angepasst.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q3 2026	Q3 2025	9M 2026	9M 2025
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	851,5	134,5	699,6	834,4
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	**4,84**	**0,77**	**3,98**	**4,75**

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Schiffe	10.779,5	10.326,9
Container	4.003,0	4.112,2
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	876,2	657,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	745,1	418,3
Gesamt	**16.403,8**	**15.514,9**

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 führten Investitionen und Abgänge von Schiffen, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 1.546,6 Mio. EUR. Dieser resultiert im Wesentlichen aus einer Vertragsverlängerung für geleaste Schiffe. Zudem erhöhten sich die Sachanlagen durch den Unternehmenserwerb von JMBCH in Höhe von 626,8 Mio. EUR sowie der HGT Aracruz in Höhe von 219,6 Mio. EUR. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 523,6 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.560,7 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 888,9 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.781,3 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.880,1 Mio. EUR).

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. Im Mai 2026 wurden Anteile im Wert von 300 Mio. USD zurückgegeben.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	459,0	650,0
Reverse Repo-Geschäfte	2.486,6	2.363,2
Geldmarktfonds	493,2	145,7
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	404,0	316,1
Gesamt	**3.842,9**	**3.475,1**

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 (30. September 2026: 7,5 Mio. EUR; 31. Dezember 2025: -13,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten

Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens veränderte die negative Rücklage um 21,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14,2 Mio. EUR) und führt im Ergebnis zu einer positiven Rücklage.

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt -0,1 Mio. EUR zum 30. September 2026 (31. Dezember 2025: 1,6 Mio. EUR). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt -13,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 41,2 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 11,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -43,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 1,5 Mio. EUR zum 30. September 2026 (31. Dezember 2025: 4,0 Mio. EUR). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt -2,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -4,0 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 0,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,6 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 30. September 2026 -10,8 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 6,2 Mio. EUR). Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt -17,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,1 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 31,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: -548,9 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung.
Die in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 621,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: -2.395,3 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und bestimmter Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese 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. Die in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von -44,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 60,7 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse weiterer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von diesen Tochtergesellschaften mit einer anderen Funktionalwährung als die Muttergesellschaft recycelt werden.*

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen“ im Konzernanhang des Konzernabschlusses verwiesen.



Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

	30.9.2026		31.12.2025	
Mio. EUR	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.855,0	2.855,0	1.966,3	1.966,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.371,9	2.371,6	2.362,1	2.361,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	1,1	1,1	0,2	0,2
Eingebettete Derivate	0,1	0,1	0,2	0,2
Devisentermingeschäfte und -optionen	1,0	1,0	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)[1]	2,3	2,3	16,1	16,1
Devisentermingeschäfte	–	–	16,1	16,1
Zinsswaps	2,3	2,3	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.842,9	3.842,9	3.475,1	3.475,1
Passiva				
Finanzschulden	2.908,3	2.866,9	2.750,1	2.767,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.606,7	2.606,7	2.203,8	2.203,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	–	–	–	–
Devisentermingeschäfte	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)[1]	20,1	20,1	0,1	0,1
Devisentermingeschäfte	20,1	20,1	0,1	0,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	277,7	277,7	196,1	196,1

[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 1.781,3 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.880,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.665,2 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.870,7 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 116,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 9,4 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1,9 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 0,5 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören und 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. Diese Beteiligungen sind der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen. Die Beteiligung an der Tanger Alliance S.A. wird zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 24,9 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 24,1 Mio. EUR) bewertet. Darüber hinaus bestehen Beteiligungen, für die nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen. Diese werden zu Anschaffungskosten in Höhe von 4,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 3,9 Mio. EUR) angesetzt, da dies als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts gilt. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 493,2 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 145,7 Mio. EUR) enthalten. Für diese Geldmarktfonds erfolgt die Bewertung anhand ihrer notierten Marktpreise und sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an.

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 291,6 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 296,3 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.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Buchwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Finanzschulden	2.908,3	2.750,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten[1]	1.711,2	1.528,0
Anleihen	303,3	301,3
Sonstige Finanzschulden	893,7	920,7
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.282,1	3.637,4
Gesamt	**7.190,4**	**6.387,5**

[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 Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen nach Währungen

Mio. EUR	30.9.2026	31.12.2025
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	6.476,0	5.921,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	431,8	430,9
Auf INR lautend (ohne Transaktionskosten)	261,3	8,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	51,9	57,9
Zinsverbindlichkeiten	20,6	21,2
Transaktionskosten	–51,2	–52,2
Gesamt	**7.190,4**	**6.387,5**

Zum 30. September 2026 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 637,9 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 616,7 Mio. EUR).

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 hat Hapag-Lloyd vier Sale-and-Lease-Back-Transaktionen zur Refinanzierung eines im Bestand befindlichen Portfolios von Standard-Kühlcontainern durchgeführt (sog. Japanese Operating Lease with Call Option („JOLCO“)). Die Leasingvereinbarungen enthalten jeweils eine substanzielle Kaufoption, die das Recht einräumt, das jeweilige Portfolio an Containern nach acht bis achteinhalb Jahren zurückzukaufen. Es handelt sich folglich um sogenannte unechte Sale-and-Leaseback-Transaktionen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Regelungen IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 als Darlehensfinanzierungen bilanziert. Das mit diesen Transaktionen verbundene Refinanzierungsvolumen beträgt insgesamt 262,0 Mio. EUR. Die Verbindlichkeit aus den jeweiligen JOLCO-Transaktionen ist in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten, da die Verbindlichkeit jeweils gegenüber einer Zweckgesellschaft besteht, die von Kreditinstituten aufgesetzt und durch diese fremdfinanziert ist.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 169,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 7,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einer möglichen Zollstrafe in Kamerun. Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betrugen zum Stichtag 295,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 268,4 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für die Veränderung sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen in den Regionen Mittlerer

Osten und Europa, teilweise kompensiert durch eine Reduktion von Risiken in den Regionen Lateinamerika und Asien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrugen zum 30. September 2026 insgesamt 4.400,8 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 3.763,6 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 32 Containerschiffen in Höhe von 3.699,6 Mio. EUR,
- für Investitionen in neue Container in Höhe von 142,6 Mio. EUR,
- für die Beschaffung neuer Containerumschlaggeräte, darunter Ship-to-Shore-Krane (STS) sowie gummibereifte Portalkrane (RTG) in Höhe von 84,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in Höhe von 39,2 Mio. EUR, die im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Umrüstung von fünf Containerschiffen auf methanolbetriebene Motoren standen,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen und in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen sowie in Effizienzmaßnahmen für die Hauptmaschinen von Containerschiffen in Höhe von 26,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 3,9 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 9,2 Mio. EUR.

Darüber hinaus besteht im Rahmen der Dekarbonisierung ein Abnahmevertrag über 15 Jahre mit einem globalen, strategischen Partner für die Lieferung von 250.000 Tonnen grünem Methanol pro Jahr.

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 2.005,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.480,2 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den verkürzten 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 im Berichtszeitraum verglichen zum Geschäftsjahr 2025 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 30. Oktober 2026 hat die Hapag-Lloyd AG 25 % der Anteile an APM Terminals Maasvlakte II in Rotterdam erworben. Die Investition stärkt das globale Terminalportfolio von Hapag-Lloyd, das über den Geschäftsbereich Terminal & Infrastruktur von der Hanseatic Global Terminals (HGT) gesteuert wird, und sichert langfristigen Zugang zu Umschlagkapazitäten an einem der modernsten Containerterminals Europas.

Hamburg, 11. November 2026

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer | Dheeraj Bhatia | Anders Boenaes | Mark Frese

VORLÄUFIGER FINANZ-KALENDER 2027

März 2027
Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2026

April 2027
Ordentliche Jahreshauptversammlung

Mai 2027
Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2027

August 2027
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2027

November 2027
Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2027

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
Berichtsmanufaktur GmbH, Hamburg
www.berichtsmanufaktur.de

www.hapag-lloyd.com