

9M 2025

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
30. September 2025



 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2025

		Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt						
Anzahl der Schiffe ¹		305	292	305	292	13
Kapazität der Schiffe ¹	TTEU	2.461	2.253	2.461	2.253	208
Kapazität der Container ¹	TTEU	3.781	3.409	3.781	3.409	372
Frachtrate	USD/TEU	1.391	1.612	1.397	1.467	-70
Transportmenge	TTEU	3.425	3.227	10.170	9.323	847
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.578	5.167	14.077	13.790	287
EBITDA	Mio. EUR	710	1.444	2.396	3.200	-803
EBIT	Mio. EUR	183	951	767	1.733	-966
Segment Terminal & Infrastruktur						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	112	100	335	301	35
EBITDA	Mio. EUR	26	39	98	105	-7
EBIT	Mio. EUR	7	21	41	51	-10
Konzern Finanzkennzahlen						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.665	5.257	14.350	14.061	289
EBITDA	Mio. EUR	735	1.483	2.495	3.305	-810
EBIT	Mio. EUR	190	971	809	1.784	-975
Konzernergebnis	Mio. EUR	138	955	846	1.687	-840
Ergebnis je Aktie	EUR	0,77	5,43	4,75	9,55	-4,80
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	694	1.578	2.362	2.840	-478
Konzern Renditekennzahlen						
EBITDA-Marge	%	15,8	28,2	17,4	23,5	-6,1
EBIT-Marge	%	4,1	18,5	5,6	12,7	-7,1
ROIC ²	%	4,0	21,0	5,5	13,1	-7,6

		30.9.2025	31.12.2024	Veränderung absolut
Konzern Bilanzkennzahlen				
Eigenkapital	Mio. EUR	17.813	20.723	-2.910
Eigenkapitalquote	%	61,0	61,6	-0,6
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.319	6.608	-290
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	3.900	5.481	-1.581
Nettoverschuldung	Mio. EUR	566	-910	1.476

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende

² 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 13. November 2025 veröffentlicht.

HIGHLIGHTS 9M 2025

- Die neue Zollpolitik der USA führte in den ersten neun Monaten 2025 zu einer volatilen Entwicklung von Nachfrage und Frachtraten. Gleichzeitig beeinträchtigten Probleme in wichtigen Seehäfen sowie die weiterhin angespannte Sicherheitslage im Roten Meer die operative Entwicklung.
- In diesem anspruchsvollen Marktumfeld stieg der Hapag-Lloyd Konzernumsatz um 2,1 % auf 14,4 Mrd. EUR (9M 2024: 14,1 Mrd. EUR).
- Höhere Kosten und negative Währungseffekte führten jedoch zu einem Rückgang des Konzern-EBITDA auf 2.495 Mio. EUR (9M 2024: 3.305 Mio. EUR) und des Konzern-EBIT auf 809 Mio. EUR (9M 2024: 1.784 Mio. EUR).
- Im Segment Linienschifffahrt stieg die Transportmenge in den ersten neun Monaten 2025 um 9,1 % auf 10,2 Mio. TEU, während die durchschnittliche Frachtrate mit 1.397 USD/TEU um 4,8 % unter dem Vorjahreszeitraum lag.
- Trotz der positiven Nachfrageentwicklung führten höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit operativen Problemen in den Häfen, den anhaltenden Umleitungen von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung sowie Anlaufkosten des neuen Gemini-Netzwerks zu einem Rückgang des operativen Ergebnisses.
- Das EBITDA im Segment Linienschifffahrt lag in den ersten neun Monaten 2025 bei 2.396 Mio. EUR (9M 2024: 3.200 Mio. EUR) und das EBIT bei 767 Mio. EUR (9M 2024: 1.733 Mio. EUR).
- Am 1. Februar wurde die „Gemini Cooperation“ gemeinsam mit dem Partner Maersk erfolgreich gestartet. Gemini deckt die bedeutenden Ost-West-Fahrtgebiete ab und zeichnet sich durch eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit von 90 % aus.
- Im Segment Terminal&Infrastruktur stieg der Umsatz in den ersten neun Monaten 2025 um 11,5 % auf 335 Mio. EUR. Gleichzeitig lag das EBITDA mit 98 Mio. EUR (9M 2024: 105 Mio. EUR) und das EBIT mit 41 Mio. EUR (9M 2024: 51 Mio. EUR) unter dem Vorjahresniveau.
- Nach der Ausschüttung einer Dividende von 8,20 EUR je Aktie im zweiten Quartal (Vorjahr: 9,25 EUR) und weiteren Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Flotte stieg die Nettoverschuldung des Konzerns zum 30. September 2025 auf 566 Mio. EUR (31. Dezember 2024: Nettoliquidität von 910 Mio. EUR).
- Der Free Cashflow war mit 1.259 Mio. EUR erneut positiv (9M 2024: 1.519 Mio. EUR).
- Aufgrund der im Rahmen der Erwartungen liegenden Geschäftsentwicklung hat der Vorstand die Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr weiter eingegrenzt. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 2,8 bis 3,2 Mrd. EUR (vorher: 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,5 bis 1,0 Mrd. EUR (vorher: 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts großer geopolitischer Herausforderungen und volatiler Frachtraten ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

3 Wesentliche Entwicklungen

5 Wirtschaftsbericht

5 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

6 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

7 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

7 Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

10 Ertragslage in den Segmenten

14 Finanzlage des Konzerns

16 Vermögenslage des Konzerns

17 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

18 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

21 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

22 VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

22 Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

23 Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung

24 Konzernbilanz

26 Konzernkapitalflussrechnung

28 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

30 Verkürzter Konzernanhang

43 Vorläufiger Finanzkalender 2026

44 Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört zu den weltweit führenden Containerlinienreedereien. Das Kerngeschäft umfasst den Seetransport von Containern von Hafen zu Hafen mittels eigener und gecharterter Schiffe sowie den dazugehörigen Hinterlandtransport von Tür zu Tür. Darüber hinaus ist Hapag-Lloyd ein global agierender Terminalbetreiber. Die Geschäftsaktivitäten sind daher in die Segmente Linienschiffahrt sowie Terminal & Infrastruktur gegliedert.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN

Flotten- und Kapazitätsentwicklung

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. September 2025 aus 305 Containerschiffen (31. Dezember 2024: 299) mit einer Transportkapazität von 2,5 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 2,3 Mio. TEU). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden vier Neubauten mit einer Gesamtkapazität von 95 TTEU in Dienst gestellt. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. September 2025 60 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2024: 58 %).

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. September 2025 24 Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt 312 TTEU, die bis 2029 ausgeliefert werden sollen.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. September 2025 über 2,2 Mio. (31. Dezember 2024: 2,1 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,8 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 3,7 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. September 2025 68 % (31. Dezember 2024: 65 %). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 230 TTEU bestellt.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2025	31.12.2024	30.9.2024
Anzahl der Schiffe	305	299	292
davon			
Eigene Schiffe ¹	135	131	130
Gecharterte Schiffe	170	168	162
Kapazität der Schiffe (TTEU)	2.461	2.346	2.253
Kapazität der Container (TTEU)	3.781	3.654	3.409
Anzahl Dienste	130	113	113

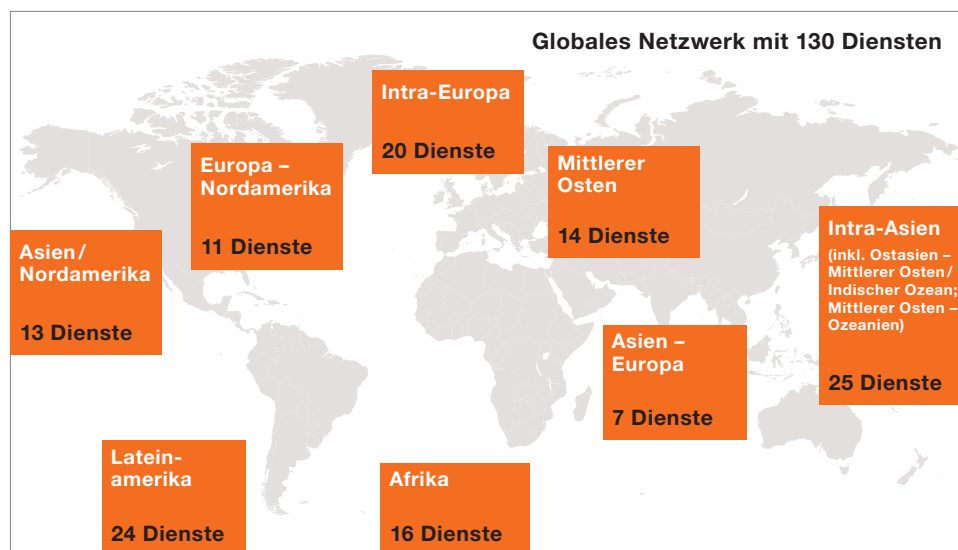
¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Start der „Gemini Cooperation“

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Bis zum 31. Januar 2025 arbeitete Hapag-Lloyd im Rahmen der „THE Alliance“ gemeinsam mit ONE, HMM und Yang Ming zusammen. Ab dem 1. Februar 2025 wurde diese Partnerschaft durch die „Gemini Cooperation“ abgelöst, in der Hapag-Lloyd nun gemeinsam mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten kooperiert. Im Zuge der neuen Partnerschaft wurde eine umfassende Überarbeitung des Liniennetzwerks durchgeführt. Das neue Hub-and-Spoke-Netzwerk verbindet große interkontinentale Dienste mit regionalen Shuttles und zeichnet sich durch eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit von rund 90 % aus.

Das gesamte Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd, inklusive der „Gemini Cooperation“, umfasste zum 30. September 2025 130 Dienste (31. Dezember 2024: 113 Dienste). Der deutliche Anstieg ist primär auf die neue Netzwerkstruktur der „Gemini Cooperation“ zurückzuführen.

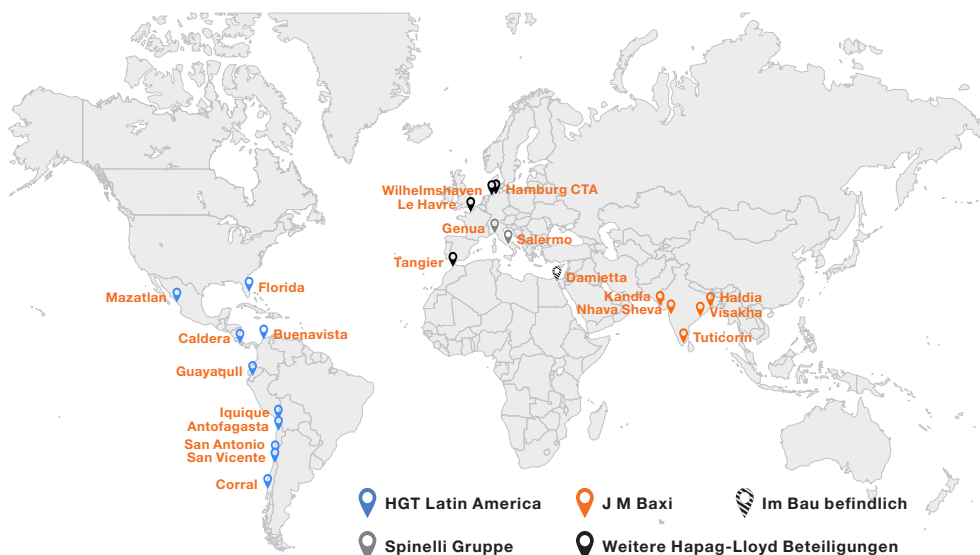
Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Terminalbeteiligungen

Zum 30. September 2025 war Hapag-Lloyd im Segment Terminal&Infrastruktur an 21 Terminals in Europa, Lateinamerika, USA, Indien und Nordafrika beteiligt. Zuletzt wurde im März 2025 eine 60 %-Beteiligung an CNMP LH erworben, dem Betreiber des Atlantique Container Terminals in Le Havre. Dadurch wurde ein strategisch wichtiger Zugang zum französischen Markt gesichert. Zudem ist Hapag-Lloyd an dem im Bau befindlichen Terminal in Damietta, Ägypten, beteiligt.

Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen



WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Wirtschaft der Volksrepublik China ist in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 um 5,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gewachsen. Dabei stieg der Export von Gütern um 7,1 %, während die Importe geringfügig um 0,2 % zurückgingen (National Bureau of Statistics of China, Oktober 2025). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2025 um 2,0 % und im zweiten Quartal 2025 um 2,1 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal (US Bureau of Economic Analysis, September 2025). Für das dritte Quartal lagen wegen des Shutdowns der US-Regierung noch keine Daten vor. Die Federal Reserve Bank der USA geht auf Basis der verfügbaren Indikatoren davon aus, dass die Wirtschaft moderat gewachsen ist (Federal Reserve FOMC Statement, Oktober 2025). Die EU verzeichnete im dritten Quartal 2025 ein Wirtschaftswachstum von 1,5 % gegenüber Q3 2024. Im ersten Quartal 2025 war die Wirtschaft der EU um 1,7 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen, im zweiten Quartal um 1,6 %. In den ersten acht Monaten des Jahres 2025 stieg der Export von Gütern aus der EU um 2,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund höherer Exporte in die USA im ersten Quartal 2025. Die Importe von Gütern stiegen im gleichen Zeitraum um 4,0 % (Eurostat, Oktober 2025).

Der Preis für Rohöl der Sorte Brent lag am 30. September 2025 bei 67,02 USD pro Barrel und damit 10,2 % unter dem Jahresschlusskurs 2024 von 74,64 USD pro Barrel. Der Preis für schwefelarmes Bunkeröl (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) lag am 30. September 2025 bei 424 USD pro Tonne und damit um 15,9 % unter dem Jahresendpreis 2024 von 504 USD pro Tonne (S&P Global Commodity Insights).

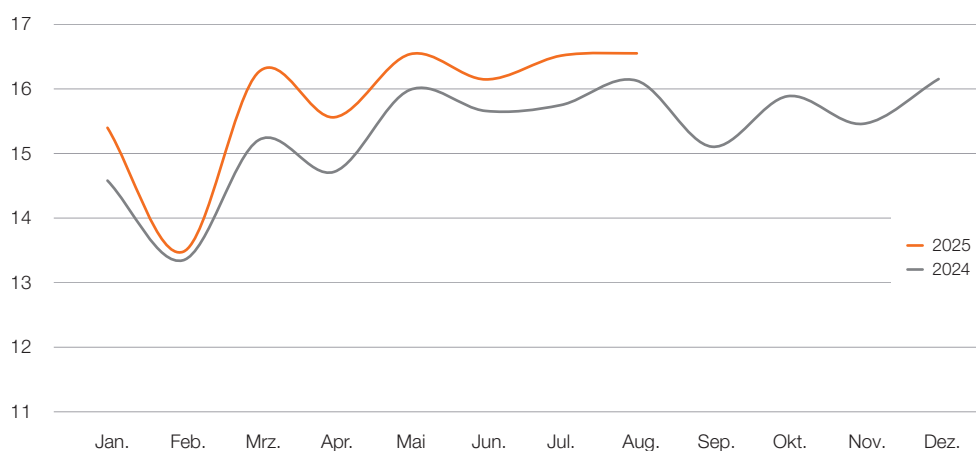
Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

Die weltweite Containertransportmenge ist in den ersten acht Monaten 2025 um 4,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen (CTS, Oktober 2025). Besonders die Exporte aus Fernost trugen maßgeblich zu diesem Wachstum bei. Allerdings zeigte sich auf der wichtigen Route von Fernost nach Nordamerika ein abweichender Trend: Hier lag das Transportvolumen um 2,7 % unter dem Vorjahresniveau. Verantwortlich für diese Entwicklung ist vor allem die neue US-Zollpolitik, die im Jahresverlauf zu einer volatilen Nachfrage mit teils erheblichen monatlichen Schwankungen geführt hat.

Mit einem Plus von 8,9 % in den ersten acht Monaten 2025 entwickelten sich die Transporte zwischen Europa und Lateinamerika ebenfalls sehr positiv. Die Verkehre zwischen Europa und Nordamerika stiegen dagegen mit 1,5 % nur leicht an.

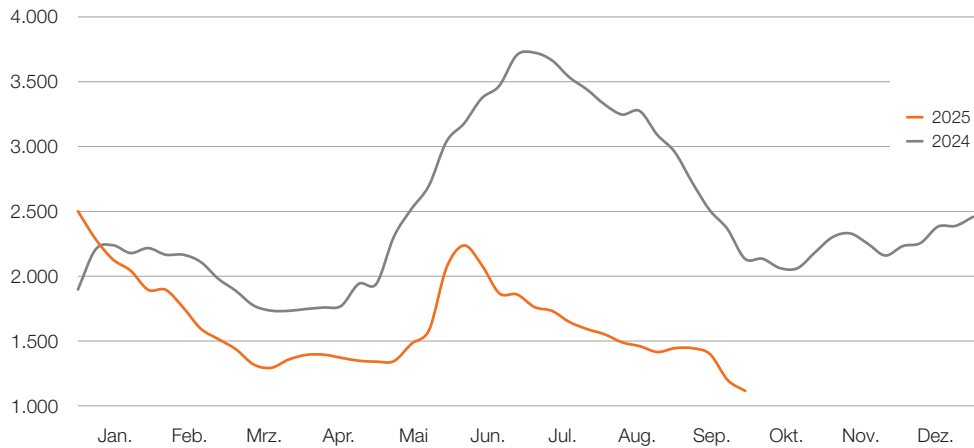
Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, Oktober 2025

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, zeigte sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 ebenfalls sehr volatil. Nach einem starken Rückgang im ersten Quartal 2025 stabilisierte sich der Index zunächst im April, ehe die temporäre Reduzierung der US-Einfuhrzölle im Mai zu einem deutlichen Anstieg der Transportnachfrage und folglich zu einem Anstieg der Frachtraten führte. Mit der Normalisierung der Nachfrage sowie der gleichzeitigen Erhöhung der Transportkapazität zwischen Fernost und Nordamerika gingen die Spot-Frachtraten wieder zurück. Ende September 2025 notierte der Index bei 1.115 USD/TEU und damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs (Ende September 2024: 2.135 USD/TEU). Im Vorjahr hatte eine unerwartet hohe Nachfrage die verfügbare Transportkapazität überstiegen, was zu einem starken Anstieg der Spot-Frachtraten geführt hatte.

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



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Oktober 2025

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2025 waren von einer guten, aber über den Jahresverlauf leicht abschwächenden Nachfrageentwicklung geprägt. Die durchschnittliche Frachtrate lag im Berichtszeitraum leicht unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Operative Störungen in Seehäfen und eine angespannte geopolitische Lage führten zu deutlich höheren Transportaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Außerdem trugen Anlaufkosten des neuen Gemini-Netzwerks erwartungsgemäß zu einer Kostensteigerung bei. Der Hapag-Lloyd Konzern erwirtschaftete demzufolge in den ersten neun Monaten 2025 trotz einer Steigerung des Transportvolumens mit 846,3 Mio. EUR ein geringeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (1.686,7 Mio. EUR).

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 mit 2.494,6 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 3.304,6 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns betrug 808,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.784,2 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Umsatzerlöse	4.665,2	5.257,2	14.350,1	14.060,8
Transport- und Terminalaufwendungen	3.511,1	3.354,5	10.590,7	9.564,4
Personalaufwendungen	279,6	307,4	845,0	854,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	545,3	511,7	1.685,8	1.520,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-134,3	-114,9	-423,4	-326,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	194,8	968,7	805,3	1.794,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-4,6	-0,1	-7,4	-12,9
Ergebnis aus Beteiligungen	-0,3	2,6	10,9	2,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	190,0	971,2	808,8	1.784,2
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-31,4	0,4	-48,9	48,5
Übrige Finanzposten	0,2	-4,4	29,8	-14,6
Ertragsteuern	21,2	12,0	-56,6	131,4
Konzernergebnis	137,6	955,1	846,3	1.686,7
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	134,5	954,5	834,4	1.677,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,1	0,6	11,9	8,9
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,77	5,43	4,75	9,55
EBITDA	735,3	1.482,9	2.494,6	3.304,6
EBITDA-Marge (%)	15,8	28,2	17,4	23,5
EBIT	190,0	971,2	808,8	1.784,2
EBIT-Marge (%)	4,1	18,5	5,6	12,7

Umsatzerlöse im Konzern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 289,3 Mio. EUR auf 14.350,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.060,8 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 2,1 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch das gestiegene Transportvolumen (+9,1 %), während die durchschnittlichen Frachtraten unter dem Vorjahreszeitraum lagen (-4,8 %). 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 2025 um 1.026,4 Mio. EUR auf 10.590,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.564,4 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 10,7 % und liegt damit über dem Anstieg der Umsatzerlöse im Konzern und ist auf die anhaltenden operativen Störungen in lokalen Seehäfen sowie erwartungsgemäß angefallene Anlaufkosten des Gemini-Netzwerks zurückzuführen. Kompensiert wurde dies teilweise von einem außerordentlichen Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 112,9 Mio. EUR, welcher auf in den Vorjahren zurückgestellte Steuerabzugsbeträge in den operativen Aufwendungen entfällt, mit deren Inanspruchnahme in künftigen Perioden nicht mehr zu rechnen ist.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 erhöhten sich die Abschreibungen um 165,4 Mio. EUR auf 1.685,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.520,4 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den Leasingvermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 919,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 789,6 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –423,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –326,9 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 auf insgesamt 515,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 425,1 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (206,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 201,2 Mio. EUR), Wechselkursverluste (48,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 8,9 Mio. EUR), Aufwendungen für Honorare, Beratung und Gutachten (41,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 41,5 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (41,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 36,0 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge belaufen sich auf 91,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 98,2 Mio. EUR) und enthalten im Wesentlichen Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (36,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 19,1 Mio. EUR) sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten (33,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 18,5 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf –48,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 48,5 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen auf 270,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 230,7 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Zinsaufwendungen aus Charter-, Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 155,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 110,2 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 221,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 279,3 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 141,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 197,1 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 52,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 52,3 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten 29,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –14,6 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen realisierte Kursgewinne (Vorjahreszeitraum: Kursverluste) der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2025 (bzw. im Mai 2024) ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsgewinne (Vorjahreszeitraum: Fremdwährungsverluste) aus der entsprechenden Dividendenzahlung. Darüber hinaus ergaben sich Bewertungseffekte aus der Bondsicherung.

Ertragsteuern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 ergab sich ein Steuerertrag in Höhe von 56,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steueraufwand 131,4 Mio. EUR). Die Veränderung von 188,0 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern auf 83,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 31,3 Mio. EUR) gestiegen sind, ist ein deutlicher Anstieg des Ertrags für latente Steuern auf 139,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steueraufwand 100,1 Mio. EUR) zu verzeichnen. Der Anstieg des latenten Steuerertrags resultiert im Wesentlichen aus der Reduktion von passiven und der Bildung von aktiven latenten Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen, die zu temporären Differenzen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage führen.

Konzernergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 846,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 1.686,7 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 verzeichnete das Segment Linienschifffahrt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Ergebnismrückgang. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 2.396,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.199,6 Mio. EUR) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 767,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.733,3 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Umsatzerlöse	4.577,7	5.167,2	14.076,5	13.789,8
Transportaufwendungen	3.496,5	3.321,8	10.535,3	9.504,9
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.486,6	3.279,3	10.575,1	9.498,7
Brennstoffe und Emissionen	596,3	678,8	1.895,6	1.995,7
Handling und Haulage	1.718,2	1.611,5	5.334,0	4.596,0
Container und Repositionierung ¹	485,5	423,3	1.392,1	1.219,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	686,6	565,7	1.953,4	1.687,2
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	9,9	42,5	-39,9	6,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	527,0	493,0	1.628,7	1.466,3
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-371,5	-401,5	-1.145,1	-1.085,4
EBITDA	709,7	1.443,8	2.396,1	3.199,6
EBITDA-Marge (%)	15,5	27,9	17,0	23,2
EBIT	182,7	950,8	767,3	1.733,3
EBIT-Marge (%)	4,0	18,4	5,5	12,6

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Asien – Europa	983	974	2.929	2.668
Pazifik	1.020	856	2.962	2.505
Atlantik	692	698	2.097	2.071
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	730	699	2.182	2.079
Gesamt	3.425	3.227	10.170	9.323

¹ Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammengefasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

Die Transportmenge lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 mit 10.170 TTEU (Vorjahreszeitraum: 9.323 TTEU) über dem Vorjahresniveau (+9,1%). Der Anstieg des Transportvolumens in den Fahrtgebieten Pazifik und Asien – Europa ist insbesondere auf die gesteigerte Transportkapazität zurückzuführen. Die erhöhte Transportmenge im Fahrtgebiet Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete basiert hingegen überwiegend auf einer soliden Nachfragesituation nach Containertransporten, vor allem in Afrika.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Asien – Europa	1.244	1.699	1.273	1.493
Pazifik	1.531	1.888	1.547	1.678
Atlantik	1.498	1.422	1.497	1.452
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.292	1.344	1.266	1.197
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.391	1.612	1.397	1.467

¹ Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammengefasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.397 USD/TEU und lag damit unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.467 USD/TEU).

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 286,7 Mio. EUR auf 14.076,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 13.789,8 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 2,1 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine im Vergleich zur Vorjahresperiode um 9,1 % höhere Transportmenge. Die durchschnittliche Frachtrate lag hingegen unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Die Entwicklung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich negativ auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 388,4 Mio. EUR bzw. 5,0 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Asien – Europa	1.042,8	1.511,1	3.333,3	3.663,4
Pazifik	1.335,0	1.472,9	4.097,4	3.867,1
Atlantik	883,3	902,1	2.806,8	2.766,9
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	806,2	856,7	2.469,1	2.289,1
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	510,3	424,4	1.369,9	1.203,3
Gesamt	4.577,7	5.167,2	14.076,5	13.789,8

¹ Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammenfasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

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

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 um 1.030,3 Mio. EUR auf 10.535,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.504,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 10,8 %. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro minderte den Anstieg der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen um 267,7 Mio. EUR bzw. 14,1 % ergeben.

Die gesunkenen Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 136,9 Mio. EUR auf 1.795,6 Mio. EUR gesunkene Aufwendungen für Brennstoffe (Vorjahreszeitraum: 1.932,6 Mio. EUR). Dies ist trotz eines um 6,7 % auf 3,7 Mio. Tonnen gestiegenen Bunkerverbrauchs im Wesentlichen auf einen auf 535 USD/t gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 im Vergleich zu 598 USD/t im entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Demgegenüber standen gestiegene Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate in Höhe von 100,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 63,1 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres um 738,0 Mio. EUR auf 5.334,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.596,0 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Lagerkosten für Container und gestiegene Aufwendungen für Inlandtransporte zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung in Höhe von 1.392,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.219,8 Mio. EUR) sind im Wesentlichen aufgrund lokaler Störungen in den Lieferketten sowie Anlaufkosten des Gemini-Netzwerks gestiegen.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 266,2 Mio. EUR auf 1.953,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.687,2 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus den Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen, dem erhöhten Anteil mittelfristig eing charterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) sowie gestiegenen Kanalkosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Abschreibungen

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 162,4 Mio. EUR auf 1.628,7 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.466,3 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.525,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.354,3 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurde im Segment Linienschiffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 767,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 1.733,3 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres mit 98,0 Mio. EUR leicht unter dem Wert des Vorjahreszeitraums von 105,3 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag bei 40,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 51,2 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Umsatzerlöse	111,8	99,7	335,2	300,7
Terminalaufwendungen	39,7	44,1	115,3	90,9
Personalaufwendungen	34,1	30,1	101,9	88,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	18,3	18,6	57,0	54,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,8	5,2	10,8	10,4
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-14,3	8,4	-30,9	-26,7
EBITDA	25,5	39,2	98,0	105,3
EBITDA-Marge (%)	22,8	39,3	29,2	35,0
EBIT	7,2	20,5	40,9	51,2
EBIT-Marge (%)	6,4	20,6	12,2	17,0

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 335,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 300,7 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 115,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 90,9 Mio. EUR) sowie durch Personalaufwendungen mit einem Betrag von 101,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 88,4 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 57,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 54,1 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 40,9 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 51,2 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	693,7	1.577,8	2.361,7	2.839,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-90,0	-514,7	-1.102,9	-1.320,7
Free Cashflow	603,7	1.063,1	1.258,8	1.518,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-280,2	-495,6	-2.236,6	-2.714,1
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	323,5	567,5	-977,8	-1.195,2

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.361,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.839,6 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen bedingt durch ein gesunkenes Ergebnis. Gegenläufig wirkte sich die positive Veränderung des Working Capitals aus.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 auf insgesamt 1.102,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.320,7 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 1.286,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.445,0 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 44,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 202,1 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 201,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 255,9 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 2.236,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.714,1 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.625,8 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 991,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 864,7 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 942,3 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 445,5 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffs- und Containerneubauten in Höhe von 1.131,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 273,1 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Bestand am Anfang der Periode	3.595,8	4.240,2	5.480,6	5.809,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	-19,4	-198,4	-602,9	-5,3
Zahlungswirksame Veränderungen	323,5	567,5	-977,8	-1.195,2
Bestand am Ende der Periode	3.899,9	4.609,3	3.899,9	4.609,3

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 ein Zahlungsmittelabfluss von 977,8 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 602,9 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2025 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 3.899,9 Mio. EUR (30. September 2024: 4.609,3 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 617,6 Mio. EUR (30. September 2024: 647,9 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.852,4 Mio. EUR (30. September 2024: 1.881,2 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 6.369,9 Mio. EUR ergab (30. September 2024: 7.138,4 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.318,5	6.608,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.899,9	5.480,6
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.852,4	2.037,8
Nettoverschuldung (+)/Nettoliquidität (-)¹	566,3	-910,1
Frei verfügbare Kreditlinien	617,6	697,6
Eigenkapitalquote (%)	61,0	61,6

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

Zum 30. September 2025 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 566,3 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoliquidität am 31. Dezember 2024 in Höhe von 910,1 Mio. EUR ist die Nettoverschuldung somit um 1.476,4 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung und die Entwicklung der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen im Zusammenhang mit Wechselkurseffekten.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 2.910,1 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2025 17.813,1 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 61,0 % (31. Dezember 2024: 61,6 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im verkürzten Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	20.452,6	22.591,2
davon Anlagevermögen	20.198,4	22.427,2
Kurzfristige Vermögenswerte	8.768,0	11.025,8
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.899,9	5.480,6
Bilanzsumme	29.220,6	33.617,1
Passiva		
Eigenkapital	17.813,1	20.723,2
Fremdkapital	11.407,5	12.893,8
davon langfristige Schulden	5.307,2	5.731,9
davon kurzfristige Schulden	6.100,3	7.162,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.318,5	6.608,2
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.789,2	5.086,6
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.529,3	1.521,6
Bilanzsumme	29.220,6	33.617,1

Zum 30. September 2025 sank die Bilanzsumme des Konzerns von 33.617,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024 auf 29.220,6 Mio. EUR. Die Veränderung wurde insbesondere durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte beeinflusst. Gleichzeitig führte die Dividendenzahlung zu einem Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und einem niedrigeren Eigenkapital. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2025 bei 1,17 (31. Dezember 2024: 1,04).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.228,8 Mio. EUR auf 20.198,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 22.427,2 Mio. EUR) insbesondere durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 2.525,1 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.685,8 Mio. EUR. Davon entfielen 919,2 Mio. EUR auf Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten. Gegenläufig wirkten sich Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 1.021,5 Mio. EUR sowie neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.018,3 Mio. EUR aus.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2024 am 6. Mai 2025 in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR auf 3.899,9 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2024 (5.480,6 Mio. EUR).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen fielen stichtagsbedingt um 429,7 Mio. EUR auf 2.017,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.447,1 Mio. EUR).

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 2.910,1 Mio. EUR auf 17.813,1 Mio. EUR zurück. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2.318,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 173,2 Mio. EUR) sowie der Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 8,20 EUR (Vorjahr: 9,25 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 1.441,2 Mio. EUR. Das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 846,3 Mio. EUR wirkte diesem Rückgang entgegen (Vorjahreszeitraum: 1.686,7 Mio. EUR).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2024 um 1.486,3 Mio. EUR gesunken. Dies resultiert vor allem aus Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.674,5 Mio. EUR und stichtagsbedingten Wechselkurseffekten der Finanzschulden in Höhe von 730,6 Mio. EUR. Zum Rückgang trugen darüber hinaus die Abnahme der sonstigen Rückstellungen auf 1.086,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.541,4 Mio. EUR) im Wesentlichen infolge des Verbrauchs von Bonusrückstellungen für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 130,4 Mio. EUR und Auflösung von in Vorjahren zurückgestellten Steuerabzugsbeträgen in Höhe von 112,9 Mio. EUR sowie die Reduktion der Vertragsverbindlichkeiten um 361,4 Mio. EUR auf 676,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.037,9 Mio. EUR) infolge rückläufiger Frachtraten und eines rückläufigen Transportvolumens für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen bei. Neu eingegangene oder verlängerte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 1.021,8 Mio. EUR sowie die Aufnahme neuer Bankdarlehen im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in Höhe von 625,2 Mio. EUR kompensierten diesen Rückgang teilweise.

Der Rückgang der passiven latenten Ertragsteuern auf 135,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 255,1 Mio. EUR) resultiert hauptsächlich aus der Reduktion von passiven latenten Steuern aufgrund von 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

Hapag-Lloyd verzeichnete in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 – auch dank der neuen Gemini-Kooperation – einen spürbaren Zuwachs beim Transportvolumen. Gleichzeitig blieb die Nachfrage infolge der veränderten US-Zollpolitik volatil. Operative Störungen in verschiedenen Seehäfen sowie geopolitische Spannungen belasteten das Marktumfeld zusätzlich und führten gemeinsam mit den erwarteten Anlaufkosten für das neue Gemini-Netzwerk zu einem Anstieg der Transportaufwendungen. In Verbindung mit einer niedrigeren durchschnittlichen Frachtrate führte dies zu einem Rückgang des Konzernergebnisses gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Zollpolitik der USA trägt weiterhin maßgeblich zu einer erhöhten Unsicherheit und Schwankungsbreite bei Nachfrage und Frachtraten bei. Insbesondere aus diesen Gründen und der angespannten geopolitischen Lage beurteilt der Vorstand das verbleibende Geschäftsjahr 2025 als herausfordernd und mit hohen Unsicherheiten behaftet.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2025 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,2 %. Die aktuelle Prognose für das Wirtschaftswachstum liegt 0,2 %-Punkte unter der Erwartung vom Januar 2025. Grund dafür sind die Auswirkungen der von den USA verhängten Zölle, die Reaktionen der Handelspartner und die hohe Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Handelspolitik. Für die Industrieländer wird ein Wirtschaftswachstum von 1,6 % erwartet und für die Entwicklungs- und Schwellenländer von 4,2 %. Insbesondere das überdurchschnittliche Wachstum von Indien mit 6,6 % und China mit 4,8 % trägt zu diesem Anstieg bei. Die negativen Auswirkungen des Handelskonflikts mit den USA werden in China in der ersten Jahreshälfte durch Vorzieheffekte und staatliche Stützungsmaßnahmen ausgeglichen. Die Wirtschaft der USA wird laut IWF im Jahr 2025 um 2,0 % wachsen. Dies sind 0,7 %-Punkte weniger als noch zu Jahresbeginn erwartet und 0,8 %-Punkte weniger als im Vorjahr.

Trotz des anhaltenden Handelskonflikts der USA mit ihren Handelspartnern rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Wachstum des Welthandels von 3,6 % im Jahr 2025, insbesondere wegen Vorzieheffekten im ersten Halbjahr. Allerdings weist der IWF auf ein deutlich erhöhtes Risiko hin, dass sich die Weltwirtschaft und der Welthandel bei weiteren handelspolitischen Spannungen sowie geopolitischen Krisen abschwächen könnten (IWF World Economic Outlook, Oktober 2025).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2026e	2025e	2024	2023	2022
Wachstum Weltwirtschaft	3,1	3,2	3,3	3,5	3,6
Industrienationen	1,6	1,6	1,8	1,8	2,9
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,0	4,2	4,3	4,7	4,1
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	2,3	3,6	3,5	1,0	5,7

Quelle: IWF World Economic Outlook, Oktober 2025

Branchenspezifischer Ausblick

Nach einer positiven Nachfrageentwicklung im ersten Halbjahr, bedingt auch durch Vorzieheffekte im Zusammenhang mit höheren US-Einfuhrzöllen, erwartet der maritime Branchendienst Accenture Cargo eine Abschwächung der Wachstumsdynamik in der zweiten Jahreshälfte. Für das Gesamtjahr 2025 erwartet Accenture Cargo einen Anstieg der globalen Containertransportmenge von 3,2 % (Accenture Cargo, August 2025). Im Vorjahr war das weltweite Containeraufkommen noch um 6,6 % gestiegen (CTS, Oktober 2025).

Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2026e	2025e	2024	2023	2022
Wachstumsrate	2,9	3,2	6,6	0,6	-4,4

Quellen : 2022 – 2024: CTS, Oktober 2025; 2025 – 2026: Accenture Cargo, August 2025

Die Tonnage der bestellten Containerschiffe stieg laut MDS Transmodal bis Ende September 2025 auf 8,8 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 7,5 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur weltweiten Containerflottenkapazität von 27,1 % (31. Dezember 2024: 24,6 %). Für 2025 prognostiziert der Branchendienst Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 2,1 Mio. TEU, was einem Zuwachs von 6,9 % entsprechen würde. Gleichzeitig wird auch in diesem Jahr keine nennenswerte Verschrottung älterer Schiffe erwartet.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2026e	2025e	2024	2023	2022
Kapazität am Jahresanfang	33,0	30,8	27,8	25,8	24,7
Geplante Auslieferungen am Jahresanfang	1,7	2,1	3,2	2,5	1,0
Verschrottungen	0,7	0,0	0,1	0,2	0,0
Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,3	0,0	0,1	0,3	-0,1
Nettokapazitätszuwachs	0,7	2,1	3,0	2,1	1,0
Nettokapazitätszuwachs (in %)	2,2	6,9	10,8	8,1	4,2

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 2025, Oktober 2025

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Die Geschäftsentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns lag in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 im Rahmen der zu Jahresbeginn kommunizierten Erwartungen. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand die im Geschäftsbericht 2024 veröffentlichte und am 14. August 2025 konkretisierte Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr weiter eingegrenzt. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 3,1 bis 3,6 Mrd. USD (vorher: 2,8 bis 3,8 Mrd. USD) und das Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,6 bis 1,1 Mrd. USD (vorher: 0,25 bis 1,25 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,8 bis 3,2 Mrd. EUR (vorher: 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,5 bis 1,0 Mrd. EUR (vorher: 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR). Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2025 basiert insbesondere auf der Annahme, dass die Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr moderat gesteigert werden kann, während die durchschnittliche Frachtrate voraussichtlich moderat fallen wird. Für den Bunkerverbrauchspreis wird ebenfalls ein moderater Rückgang prognostiziert.

Angesichts großer geopolitischer Herausforderungen und volatiler Frachtraten ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet. Sowohl die weiterhin angespannte Situation im Roten Meer als auch der weltweite Handelskonflikt könnten die Angebots- und Nachfragesituation in der Containerschifffahrt und damit auch die Ergebnisentwicklung von Hapag-Lloyd erheblich beeinflussen.

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Vermögenswerte im Verlauf des Geschäftsjahres 2025.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2025

	Ist 2024	Prognose 2025 (vom 20. März 2025)	Prognose 2025 (vom 14. August 2025)	Prognose 2025
Transportmenge ¹	12,5 Mio. TEU	Deutlich steigend	Moderat steigend	Moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate ¹	1.492 USD/TEU	Moderat fallend	Moderat fallend	Moderat fallend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis ¹	588 USD/t	Auf Vorjahresniveau	Moderat fallend	Moderat fallend
Konzern-EBITDA		2,5 bis 4,0 Mrd. USD 5,0 Mrd. USD 4,6 Mrd. EUR	2,8 bis 3,8 Mrd. USD 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR	3,1 bis 3,6 Mrd. USD 2,8 bis 3,2 Mrd. EUR
Konzern- EBIT		0,0 bis 1,5 Mrd. USD 2,8 Mrd. USD 2,6 Mrd. EUR	0,25 bis 1,25 Mrd. USD 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR	0,6 bis 1,1 Mrd. USD 0,5 bis 1,0 Mrd. EUR

¹ Segment Linienschifffahrt

Risiko- und Chancenbericht

Die bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung sind im Geschäftsbericht 2024 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2025 hat sich wie folgt geändert.

Vor dem Hintergrund der geopolitischen Konflikte, wie dem Russland-Ukraine-Krieg und insbesondere der derzeitigen Situation im Mittleren Osten, und der Unsicherheit bezogen auf deren weitere Entwicklung, unter anderem den Umfang bestehender Sanktionen und Embargos und deren unmittelbare Auswirkung auf Versorgungsketten und Industrieproduktion, lassen sich mögliche Folgewirkungen weder hinsichtlich des Ausmaßes noch in Bezug auf die Dauer abschließend abschätzen.

Unter Berücksichtigung der bereits kontrahierten Transportmengen und verfügbaren Transportkapazitäten für das verbleibende Geschäftsjahr werden die negativen Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage durch eine Schwankung der Transportmengen nun als tragbar eingestuft.

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

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

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2025 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 2025

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Umsatzerlöse	4.665,2	5.257,2	14.350,1	14.060,8
Transport- und Terminalaufwendungen	3.511,1	3.354,5	10.590,7	9.564,4
Personalaufwendungen	279,6	307,4	845,0	854,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	545,3	511,7	1.685,8	1.520,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-134,3	-114,9	-423,4	-326,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	194,8	968,7	805,3	1.794,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-4,6	-0,1	-7,4	-12,9
Ergebnis aus Beteiligungen	-0,3	2,6	10,9	2,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	190,0	971,2	808,8	1.784,2
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	61,5	84,4	221,3	279,3
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	92,9	84,0	270,2	230,8
Übrige Finanzposten	0,2	-4,4	29,8	-14,6
Ergebnis vor Steuern	158,8	967,1	789,7	1.818,1
Ertragsteuern	21,2	12,0	-56,6	131,4
Konzernergebnis	137,6	955,1	846,3	1.686,7
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	134,5	954,5	834,4	1.677,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	3,1	0,6	11,9	8,9
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,77	5,43	4,75	9,55

VERKÜRZTE KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2025**

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Konzernergebnis	137,6	955,1	846,3	1.686,7
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	4,7	-12,9	14,2	2,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	4,8	-12,7	14,5	2,7
Steuereffekt	-	-0,3	-0,3	-0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-49,6	-788,0	-2.318,4	-173,2
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	3,1	-3,9	-3,5	-10,8
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	3,4	14,5	41,2	2,4
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-0,1	-17,8	-43,8	-13,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,2	-0,6	-0,9	0,1
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-0,8	-0,8	0,2	1,2
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,5	-2,1	-4,0	-3,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,6	1,5	4,6	4,2
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	-0,2	-0,5	-0,1
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	1,6	13,0	8,1	8,5
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	1,2	19,4	7,0	12,7
Steuereffekt	0,4	-6,4	1,0	-4,2
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-41,1	-792,6	-2.299,4	-171,8
Gesamtergebnis	96,5	162,5	-1.453,1	1.514,9
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	94,0	164,9	-1.457,3	1.506,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	2,6	-2,4	4,2	8,2

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2025****Aktiva**

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.831,0	2.057,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.470,5	1.725,9
Sachanlagen	15.542,6	17.179,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.354,3	1.464,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	106,6	71,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	36,2	22,5
Derivative Finanzinstrumente	0,3	0,8
Ertragsteuerforderungen	6,6	7,4
Aktive latente Ertragsteuern	104,5	62,4
Langfristige Vermögenswerte	20.452,6	22.591,2
Vorräte	538,1	630,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.017,4	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.154,2	2.307,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	127,8	146,4
Derivative Finanzinstrumente	15,8	–
Ertragsteuerforderungen	14,8	14,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.899,9	5.480,6
Kurzfristige Vermögenswerte	8.768,0	11.025,8
Summe Aktiva	29.220,6	33.617,1

Passiva

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.457,1	16.063,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-515,0	1.776,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	17.755,3	20.653,8
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	57,8	69,4
Eigenkapital	17.813,1	20.723,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	228,1	240,7
Sonstige Rückstellungen	150,4	143,6
Finanzschulden	2.365,4	2.370,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	2.423,8	2.715,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3,3	4,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,4	1,2
Passive latente Ertragsteuern	135,7	255,1
Langfristige Schulden	5.307,2	5.731,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14,1	13,2
Sonstige Rückstellungen	935,8	1.397,8
Ertragsteuerschulden	154,0	134,6
Finanzschulden	476,3	480,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.053,0	1.040,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.531,6	2.765,9
Vertragsverbindlichkeiten	676,5	1.037,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	208,3	201,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	50,3	70,4
Derivative Finanzinstrumente	0,4	19,1
Kurzfristige Schulden	6.100,3	7.162,0
Summe Passiva	29.220,6	33.617,1

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2025**

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Konzernergebnis	137,6	955,1	846,3	1.686,7
Steueraufwendungen (+) / -erträge (-)	21,2	12,0	-56,6	131,4
Übrige Finanzposten	-0,2	4,4	-29,8	14,6
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	31,4	-0,4	48,9	-48,5
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)	545,3	511,7	1.685,8	1.520,4
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-10,9	-4,7	-31,4	-16,3
Erträge (-) / Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	4,6	-2,5	3,9	10,3
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)	12,3	10,8	33,9	-14,4
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte	75,1	-27,5	22,3	-99,2
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	74,3	-300,0	139,1	-897,2
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen	-102,5	174,9	-342,4	-19,5
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	-112,0	266,7	43,3	627,1
Ertragsteuereinzahlungen (+) / -auszahlungen (-)	17,5	-22,8	-1,7	-55,8
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	693,7	1.577,8	2.361,7	2.839,6
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	12,6	16,2	47,9	56,1
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	23,1	27,9	26,8	40,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-184,7	-498,5	-1.286,5	-1.445,0
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	0,7	1,5	8,5	4,3
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-27,4	-4,6	-27,4	-6,2
Nettozahlungsmittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-	-5,8	-23,2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-0,1	-113,0	-38,5	-178,9
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	29,2	-20,2	-29,0	-23,7
Zinseinzahlungen	56,6	75,9	201,1	255,9
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-90,0	-514,7	-1.102,9	-1.320,7

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

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–	–1,0	–	–1,0
Auszahlungen für Dividenden	–0,3	–	–1.455,6	–1.639,2
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	753,1	0,6	1.146,1	276,3
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–663,2	–168,7	–838,5	–376,7
Auszahlung aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	–277,7	–251,9	–836,0	–754,4
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–91,9	–75,6	–285,3	–208,2
Einzahlungen (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	1,0	2,7	45,9	24,0
Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	–1,3	–1,6	–13,3	–34,9
Mittelzufluss (+) / -abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	–280,2	–495,6	–2.236,6	–2.714,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	323,5	567,5	–977,8	–1.195,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente am Anfang der Periode	3.595,8	4.240,2	5.480,6	5.809,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–19,4	–198,4	–602,9	–5,3
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	323,5	567,5	–977,8	–1.195,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente am Ende der Periode	3.899,9	4.609,3	3.899,9	4.609,3

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2025**

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2024 (angepasst) *	175,8	2.637,4	15.304,5
Gesamtergebnis	–	–	1.677,8
davon			
Konzernergebnis	–	–	1.677,8
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–	–1.625,7
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–1.625,8
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–
Zugang Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	–	–	–0,3
Effekt aus der Verschmelzung nicht konsolidierter Tochterunternehmen	–	–	–0,1
Abgang von Anteilen und sonstige Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	–	–	0,5
Stand 30.09.2024	175,8	2.637,4	15.356,6
Stand 1.1.2025	175,8	2.637,4	16.063,9
Gesamtergebnis	–	–	834,4
davon			
Konzernergebnis	–	–	834,4
Sonstiges Ergebnis	–	–	–
Transaktionen mit Gesellschaftern	–	–	–1.441,2
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–1.441,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	–	–	–
Stand 30.9.2025	175,8	2.637,4	15.457,1

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst, da im zweiten Quartal 2024 Anpassungen an der Erwerbsbilanzierung der am 1. August 2023 erworbenen chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A., SAAM Logistics S.A. sowie des dazugehörigen Immobilienportfolios (zusammen SAAM Terminals) im Bewertungszeitraum vorgenommen wurden.

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungs- orientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegen- den Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungs- rücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-52,3	21,8	3,3	5,3	593,7	571,9	18.689,5	73,2	18.762,7
2,6	-10,8	1,2	8,5	-172,5	-171,1	1.506,6	8,2	1.514,9
-	-	-	-	-	-	1.677,8	8,9	1.686,7
2,6	-10,8	1,2	8,5	-172,5	-171,1	-171,1	-0,7	-171,8
-	-	-	-	-	-	-1.625,7	-14,0	-1.639,7
-	-	-	-	-	-	-1.625,8	-	-1.625,8
-	-	-	-	-	-	-	-13,3	-13,3
-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,7	-1,0
-	-	-	-	-	-	-0,1	-	-0,1
-	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5
-49,7	11,1	4,5	13,8	421,1	400,7	18.570,5	67,4	18.637,8
-40,8	9,1	3,9	4,0	1.800,5	1.776,8	20.653,8	69,4	20.723,2
14,2	-3,5	0,2	8,1	-2.310,7	-2.291,7	-1.457,3	4,2	-1.453,1
-	-	-	-	-	-	834,4	11,9	846,3
14,2	-3,5	0,2	8,1	-2.310,7	-2.291,7	-2.291,7	-7,7	-2.299,4
-	-	-	-	-	-	-1.441,2	-15,8	-1.457,0
-	-	-	-	-	-	-1.441,2	-	-1.441,2
-	-	-	-	-	-	-	-13,7	-13,7
-	-	-	-	-	-	-	-2,0	-2,0
-26,6	5,7	4,1	12,1	-510,2	-515,0	17.755,3	57,8	17.813,1

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

Hapag-Lloyd ist ein international aufgestellter Konzern, der im Wesentlichen die Containerlinienschifffahrt auf See, die Vornahme logistischer Geschäfte, 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 2025 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 7. November 2025 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 Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2025 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 2025 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2025 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 2024. Der verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2025 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zu lesen.

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

Der Bundestag sowie Bundesrat haben dem Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zugestimmt. Dieses Gesetz ist seit dem 19. Juli 2025 in Kraft und beinhaltet die Senkung der deutschen Körperschaftsteuer ab 2028 in fünf Schritten von 15 % auf 10 %. Hapag-Lloyd hat eine erste Analyse hinsichtlich der Auswirkungen der ab 2028 beschlossenen Senkung der deutschen Körperschaftsteuer auf aktivierte und passivierte latente Steuern durchgeführt. Da es sich gemäß der Analyse hauptsächlich um kurzfristige latente Steuern handelt, ist derzeit keine Neubewertung von aktivierten und passivierten latenten Steuern im laufenden Geschäftsjahr 2025 zu erwarten.

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 2025 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs bei 1,17385 (31. Dezember 2024: 1,03935 USD/EUR). Für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2025 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,11840 (Vorjahreszeitraum: 1,08690 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2025 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 138 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2024: 132) sowie 22 nach der Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2024: 21).

Im Rahmen des Erwerbs der französischen Gesellschaft CNMP LH SAS, deren Kaufpreis für den Konzern von untergeordneter Bedeutung ist, gehen vier vollkonsolidierte sowie ein nach der Equity-Methode einbezogenes Unternehmen in den Konsolidierungskreis ein. Weiterhin wurden drei vollkonsolidierte Gesellschaften neu gegründet.

Eine unwesentliche Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2025 liquidiert.

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 seit dem 30. September 2023 in die Segmente Linienschiffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment Linienschiffahrt

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Linienschiffahrt umfasst den Seetransport von Containern sowie den dazugehörigen Transport im Hinterland. Folglich resultieren die global generierten Umsatzerlöse aus der Verschiffung und dem Handling von Containern und damit verbundenen Leistungen und Kommissionen. Die Ressourcenallokation (Einsatz von Schiffen und Containern) sowie die Steuerung des Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen Fahrtgebiete.

Segment Terminal & Infrastruktur

Die Geschäftsaktivität innerhalb des Segments Terminal & Infrastruktur umfasst im Wesentlichen den Betrieb von Terminals. 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.–30.9.2025				
Mio. EUR	Linien-schifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
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 sonstiges Finanzerträge	217,0	4,3	–	221,3
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

1.1.–30.9.2024				
Mio. EUR	Linien-schifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	13.789,8	300,7	-29,8	14.060,8
davon Intersegmentumsatzerlöse	0,1	29,7	-29,8	–
davon externe Umsatzerlöse	13.789,8	271,1	–	14.060,8
Transport- und Terminalaufwendungen	9.504,9	90,9	-31,4	9.564,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-23,4	10,4	–	-12,9
EBITDA	3.199,6	105,3	-0,3	3.304,6
EBITDA-Marge (in %)	23,2	35,0	–	23,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.466,3	54,1	–	1.520,4
EBIT	1.733,3	51,2	-0,3	1.784,2
EBIT-Marge (in %)	12,6	17,0	–	12,7
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	273,3	6,4	-0,4	279,3
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	222,1	9,0	-0,4	230,7
Ertragsteuern	115,1	16,3	-0,1	131,4
EAT	1.654,6	32,3	-0,2	1.686,7

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

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

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Asien – Europa	1.042,8	1.511,1	3.333,3	3.663,4
Pazifik	1.335,0	1.472,9	4.097,4	3.867,1
Atlantik	883,3	902,1	2.806,8	2.766,9
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	806,2	856,7	2.469,1	2.289,1
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	510,3	424,4	1.369,9	1.203,3
Gesamt	4.577,7	5.167,2	14.076,5	13.789,8

¹ Seit dem vierten Quartal 2024 werden die Fahrtgebiete Fernost und Mittlerer Osten zu dem Fahrtgebiet „Asien – Europa“, das Fahrtgebiet Transpazifik und alle übrigen Asien bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Pazifik“, das Fahrtgebiet Atlantik und alle übrigen Europa bezogenen Services zu dem Fahrtgebiet „Atlantik“ sowie das Fahrtgebiet Afrika und sämtliche intraregionale Fahrtgebiete zu dem Fahrtgebiet „Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete“, zusammenfasst. Die Anpassung erfolgte aus Gründen der Relevanz. Die Vergleichsinformationen wurden entsprechend angepasst.

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

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Segment Linienschifffahrt	4.577,7	5.167,2	14.073,5	13.789,8
Containertransportdienstleistung	4.120,7	4.828,2	12.645,2	12.790,0
Sonstige	457,0	338,9	1.428,3	999,7
Segment Terminal & Infrastruktur	87,5	90,0	276,6	271,1
Containerhandling	64,3	67,2	209,2	199,6
Sonstige	23,1	22,9	67,4	71,5
Hapag-Lloyd Konzern	4.665,2	5.257,2	14.350,1	14.060,8

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Mio. EUR	30.9.2025	30.9.2024
Sonstige betriebliche Erträge	91,7	98,2
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	36,5	19,1
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	33,4	19,6
Erträge aus der Ausbuchung von verjährten Verbindlichkeiten	–	8,1
Übrige betriebliche Erträge	21,9	51,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	515,1	425,1
IT- und Kommunikationskosten	206,4	201,2
Wechselkursgewinne/-verluste	48,9	8,9
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	41,9	41,5
Büro- und Verwaltungskosten	41,0	36,0
Training und sonstige Personalkosten	29,2	26,5
Sonstige Steuern	23,7	23,1
Versicherungsaufwendungen	20,6	18,9
Fahrt- und Reisekosten	15,5	14,4
Marketingaufwendungen	13,8	14,5
Übrige betriebliche Aufwendungen	74,0	40,1
Gesamt	–423,4	–326,9

Die Wechselkursgewinne und -verluste sind saldiert unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Darin enthalten sind Wechselkursgewinne in Höhe von 541,8 Mio. EUR sowie Wechselkursverluste in Höhe von 590,7 Mio. EUR.

Die übrigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen enthalten Posten, die sich keiner der oben genannten Positionen zuordnen lassen.

Ergebnis je Aktie

	Q3 2025	Q3 2024	9M 2025	9M 2024
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	134,5	954,5	834,4	1.677,8
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	0,77	5,43	4,75	9,55

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 2025 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Schiffe	10.273,3	11.101,6
Container	4.201,3	4.608,5
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	654,3	715,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	413,6	754,0
Gesamt	15.542,6	17.179,6

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 führten Investitionen und Abgänge von Schiffen, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 1.907,0 Mio. EUR. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.582,8 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 1.972,9 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich ein Rückgang der Sachanlagen um 1.637,0 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.848,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	484,1	665,3
Reverse Repo-Geschäfte	2.432,3	2.603,5
Geldmarktfonds	646,0	1.428,3
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	337,4	783,4
Gesamt	3.899,9	5.480,6

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 2025: –26,6 Mio. EUR; 31. Dezember 2024: –40,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 14,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,6 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 5,7 Mio. EUR zum 30. September 2025 (31. Dezember 2024: 9,1 Mio. EUR). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 41,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,4 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von –43,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –13,3 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 4,1 Mio. EUR zum 30. September 2025 (31. Dezember 2024: 3,9 Mio. EUR). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –4,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –3,0 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 4,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,2 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 2025 12,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4,0 Mio. EUR). Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt 8,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,5 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von –510,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.800,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –2.318,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –173,2 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

Mio. EUR	30.9.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.017,4	2.017,4	2.447,1	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.260,8	2.260,5	2.378,1	2.377,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,3	0,3	0,8	0,8
Eingebettete Derivate	0,3	0,3	0,8	0,8
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	15,8	15,8	–	–
Devisentermingeschäfte	15,8	15,8	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.899,9	3.899,9	5.480,6	5.480,6
Passiva				
Finanzschulden	2.841,7	2.859,6	2.851,5	2.827,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.531,6	2.531,6	2.765,9	2.765,9
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	0,4	0,4	19,1	19,1
Devisentermingeschäfte	0,4	0,4	19,1	19,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	211,6	211,6	206,1	206,1

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 1.848,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.832,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.015,1 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 15,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 17,0 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 0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,6 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 12,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 6,0 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 4,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4,5 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 646,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.428,3 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 296,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 290,7 Mio. EUR) auf.

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

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 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	30.9.2025	31.12.2024
Finanzschulden	2.841,7	2.851,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.600,4	1.519,6
Anleihen	303,2	301,1
Sonstige Finanzschulden	938,2	1.030,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.476,8	3.756,7
Gesamt	6.318,5	6.608,2

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

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen nach Währungen

Mio. EUR	30.9.2025	31.12.2024
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.862,0	6.121,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	423,0	400,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	66,8	101,7
Zinsverbindlichkeiten	22,0	20,1
Transaktionskosten	-55,3	-36,1
Gesamt	6.318,5	6.608,2

Zum 30. September 2025 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 617,6 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 697,6 Mio. EUR).

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2025 hat Hapag-Lloyd Darlehensfinanzierungen und Sale-and-Leaseback-Transaktionen, die gemäß den Bestimmungen von IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 als Darlehensfinanzierungen bilanziert worden sind, in Höhe von 480,3 Mio. EUR vorzeitig zurückgezahlt.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd eine Container-Sale-and-Leaseback-Transaktion zur Refinanzierung von Standard- und Kühlcontainern im Bestand durchgeführt (sog. Chinese Lease). Das Finanzierungsvolumen beläuft sich auf insgesamt 142,2 Mio. EUR. Die Leasingvereinbarung enthält eine Verpflichtung für Hapag-Lloyd, die Container nach sechs Jahren zurückzukaufen. Es handelt sich folglich um eine sogenannte unechte Sale-and-Leaseback-Transaktion. Die Transaktion wird vor diesem Hintergrund entsprechend den Bestimmungen von IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 wie eine Darlehensfinanzierung bilanziert.

Des Weiteren hat Hapag-Lloyd Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Refinanzierung von drei eigenen Containerschiffen abgeschlossen (sog. Chinese Leases). Das Finanzierungsvolumen beläuft sich auf insgesamt 339,8 Mio. EUR. Die Leasingvereinbarungen enthalten jeweils eine Verpflichtung für Hapag-Lloyd, die Schiffe nach zehn Jahren zurückzukaufen. Es handelt sich folglich um sogenannte unechte Sale-and-Leaseback-Transaktionen. Die Transaktionen werden vor diesem Hintergrund entsprechend den Bestimmungen von IFRS 16 in Verbindung mit IFRS 15 ebenfalls wie Darlehensfinanzierungen bilanziert.

Die Verbindlichkeiten aus den dargestellten Chinese Leases sind unter „sonstige Finanzschulden“ ausgewiesen, da die Verbindlichkeiten gegenüber Zweckgesellschaften bestehen, die von einer Leasinggesellschaft ohne direkte Beteiligung von Banken gegründet und finanziert wurden.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 6,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2,1 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betrugen zum Stichtag 245,3 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 218,3 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für die Erhöhung sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen in den Regionen Mittlerer Osten, Asien und Nordeuropa. Diese konnte teilweise durch eine Reduktion von Risiken in den Regionen Lateinamerika und Südeuropa kompensiert werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrugen zum 30. September 2025 insgesamt 3.306,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4.086,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 24 Containerschiffen in Höhe von 3.168,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 80,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen in Höhe von 24,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 9,7 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 7,1 Mio. EUR,
- für den Erwerb von 14 Portalhubwagen in Höhe von 6,2 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,0 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,1 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 864,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.116,6 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 2024 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 7. November 2025

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2026

MÄRZ 2026

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2025

MAI 2026

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2026

MAI 2026

Ordentliche Jahreshauptversammlung

AUGUST 2026

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2026

NOVEMBER 2026

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2026

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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

www.hapag-lloyd.com

www.hapag-lloyd.com

