

Halbjahresfinanzbericht

1. Januar bis 30. Juni 2026

INHALT

3 KENNZAHLENÜBERSICHT

4 HIGHLIGHTS H1 2026

5 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

5 Geschäftstätigkeit

5 Wesentliche Entwicklungen

7 Wirtschaftsbericht

8 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

15 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

17 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

18 VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

18 Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

19 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

20 Konzernbilanz

21 Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung

22 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

23 Verkürzter Konzernanhang

23 Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

26 Segmentberichterstattung

28 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

28 Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz

31 Sonstige Erläuterungen

32 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

32 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

33 FINANZKALENDER 2026

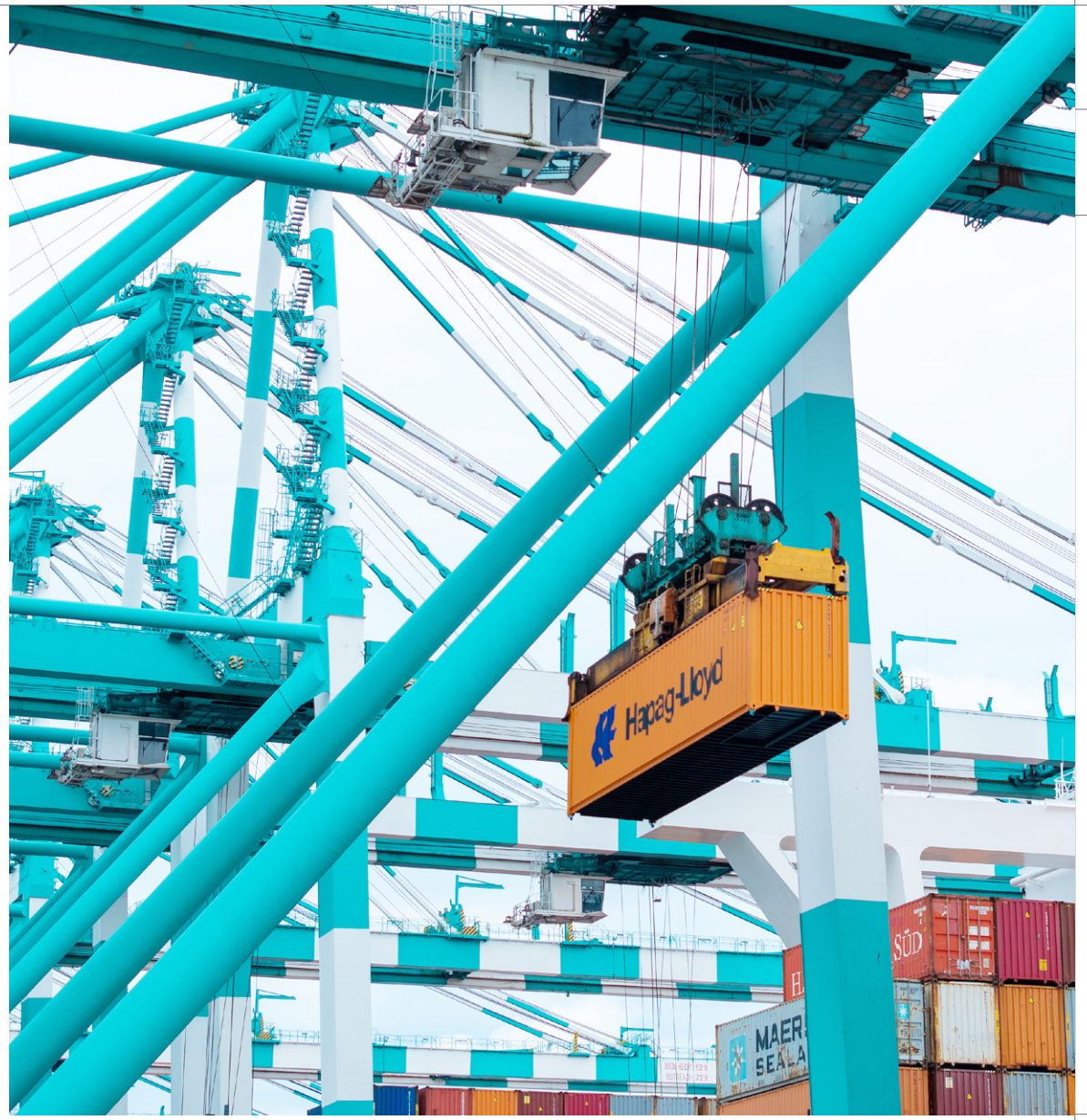
33 IMPRESSUM

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

Zur Inhaltsübersicht

Zurück zum Kapitelanfang

Im Bericht navigieren



KENNZAHLENÜBERSICHT

		Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt						
Anzahl der Schiffe[1]		300	313	300	313	–13
Kapazität der Schiffe[1]	TTEU	2.458	2.481	2.458	2.481	–23
Kapazität der Container[1]	TTEU	3.620	3.717	3.620	3.717	–97
Frachtrate	USD/TTEU	1.475	1.354	1.406	1.411	–5
Transportmenge	TTEU	3.481	3.362	6.684	6.588	96
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.885	4.540	8.966	9.499	–533
EBITDA	Mio. EUR	664	673	1.046	1.686	–641
EBIT	Mio. EUR	131	136	–18	585	–602
Segment Terminal & Infrastruktur						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	165	119	308	223	85
EBITDA	Mio. EUR	47	39	88	72	15
EBIT	Mio. EUR	18	20	33	34	–1
Konzern Finanzkennzahlen						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.020	4.633	9.221	9.685	–464
EBITDA	Mio. EUR	712	711	1.134	1.759	–626
EBIT	Mio. EUR	150	156	16	619	–603
Konzernergebnis	Mio. EUR	71	263	–148	709	–857
Ergebnis je Aktie	EUR	0,39	1,47	–0,86	3,98	–4,85
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	303	497	731	1.668	–937

		Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025	Veränderung absolut
Konzern Renditekennzahlen						
EBITDA-Marge	%	14,2	15,3	12,3	18,2	–5,9
EBIT-Marge	%	3,0	3,4	0,2	6,4	–6,2
ROIC[2]	%	2,7	3,3	–0,2	6,1	–6,3

		30.6.2026	31.12.2025	Veränderung absolut
Konzern Bilanzkennzahlen				
Eigenkapital	Mio. EUR	18.145	17.987	158
Eigenkapitalquote	%	60,8	62,2	–1,4
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.277	6.387	–110
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	2.764	3.475	–711
Nettoverschuldung	Mio. EUR	1.728	1.028	700

[1] Stichtagswerte zum jeweiligen Halbjahresende
[2] Berechnung auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar

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

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 13. August 2026 veröffentlicht.

HIGHLIGHTS H1 2026

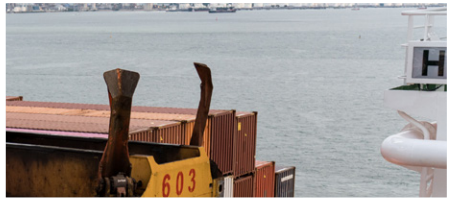
- Ein anspruchsvolles Marktumfeld sowie operative Störungen prägten das erste Halbjahr 2026 und belasteten die Umsatz- und Ergebnisentwicklung.
- Die Umsatzerlöse im Konzern gingen aufgrund negativer Wechselkurseffekte auf 9,2 Mrd. EUR zurück (Vorjahreszeitraum: 9,7 Mrd. EUR).
- Das Konzern-EBITDA lag bei 1.134 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.759 Mio. EUR), das Konzern-EBIT bei 16 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 619 Mio. EUR).
- Maßgeblich für diese Entwicklung waren wetterbedingte Störungen zu Jahresbeginn sowie die faktische Sperrung der Straße von Hormus ab Ende Februar, die zu höheren Transportaufwendungen im Segment Linienschifffahrt führten und das Mengenwachstum beeinträchtigten.
- Die Transportmenge erhöhte sich im ersten Halbjahr 2026 um 1,5 %, während die durchschnittliche Frachtrate trotz starker Schwankungen im Jahresverlauf mit 1.406 USD / TEU auf dem Niveau des Vorjahres lag.
- Entsprechend verzeichnete das Segment Linienschifffahrt im ersten Halbjahr 2026 einen Rückgang des EBITDA auf 1.046 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.686 Mio. EUR) und des EBIT auf –18 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 585 Mio. EUR).
- Im Segment Terminal & Infrastruktur stieg der Umsatz im ersten Halbjahr 2026 insbesondere aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung des Containergeschäfts von J M Baxi auf 308 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 223 Mio. EUR). Gleichzeitig erhöhte sich das EBITDA auf 88 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 72 Mio. EUR) während das EBIT leicht auf 33 Mio. EUR zurückging (Vorjahreszeitraum: 34 Mio. EUR).
- Der Free Cashflow des Konzerns war mit 846 Mio. EUR erneut positiv (Vorjahreszeitraum: 655 Mio. EUR). Die Liquiditätsreserve betrug zum 30. Juni 2026 5,2 Mrd. EUR (31. Dezember 2025: 6,0 Mrd. EUR).
- Aufgrund der verbesserten Marktnachfrage und der positiven Entwicklung der Spotfrachtraten hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 13. Juli 2026 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2026 angehoben. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 2,3 bis 3,2 Mrd. EUR (vorher: 0,9 bis 2,6 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 0,1 bis 1,0 Mrd. EUR (vorher: –1,3 bis 0,4 Mrd. EUR) erwartet. Die Prognose bleibt aufgrund der sehr volatilen Entwicklung der Frachtraten und des Konflikts im Nahen Osten mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.
- Am 16. Februar 2026 hat Hapag-Lloyd eine Vereinbarung zum Erwerb der weltweit zehntgrößten Containerschifflinie, ZIM Integrated Shipping Services Ltd., für 4,2 Mrd. USD unterzeichnet. Mit der Transaktion würde Hapag-Lloyd seine Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit stärken. Der Abschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden.

Transportmenge
6,7 Mio. TEU (+1,5 %)

Umsatz
9,2 Mrd. EUR
VJ: 9,7 Mrd. EUR

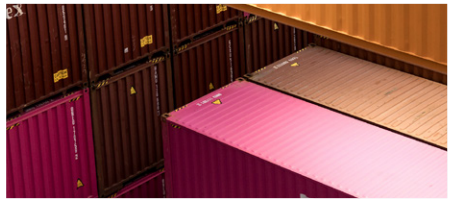
EBITDA
1.134 Mio. EUR
VJ: 1.759 Mio. EUR

EBIT
16 Mio. EUR
VJ: 619 Mio. EUR









Free Cashflow
846 Mio. EUR
VJ: 655 Mio. EUR

Eigenkapital
18,1 Mrd. EUR
31.12.2025: 18,0 Mrd. EUR

Liquiditätsreserve
5,2 Mrd. EUR
31.12.2025: 6,0 Mrd. EUR

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN

Flotten- und Kapazitätsentwicklung

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. Juni 2026 aus 300 Containerschiffen (31. Dezember 2025: 301) mit einer Transportkapazität von 2,5 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 2,4 Mio. TEU). Bezogen auf die Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. Juni 2026 60 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2025: 60 %). Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. Juni 2026 32 Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt 349 TTEU, deren Auslieferung bis 2029 vorgesehen ist.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2026 über 2,1 Mio. (31. Dezember 2025: 2,1 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,6 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 3,7 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. Juni 2026 69 % (31. Dezember 2025: 69 %). Im ersten Halbjahr 2026 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 400 TEU bestellt.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2026	31.12.2025	30.6.2025
Anzahl der Schiffe	300	301	313
davon			
Eigene Schiffe[1]	135	135	135
Gecharterte Schiffe	165	166	178
Kapazität der Schiffe (TTEU)	2.458	2.450	2.481
Kapazität der Container (TTEU)	3.620	3.708	3.717

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

Liniennetzwerk

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

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

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

Geplante Übernahme von ZIM Integrated Shipping Services Ltd.

Am 16. Februar 2026 hat Hapag-Lloyd eine Vereinbarung über den Erwerb der weltweit zehntgrößten Containerschifffahrtslinie, der ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (ZIM), unterzeichnet. Das Transaktionsvolumen beläuft sich auf mehr als 4 Mrd. USD. Durch die Übernahme würde Hapag-Lloyd seine Position als fünftgrößte Linienreederei weltweit weiter stärken.

Am 30. April 2026 stimmten die Aktionäre von ZIM der Übernahme im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung zu. Der Vollzug der Transaktion steht weiterhin unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden, mit deren Erteilung bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres gerechnet wird.

Terminalbeteiligungen

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

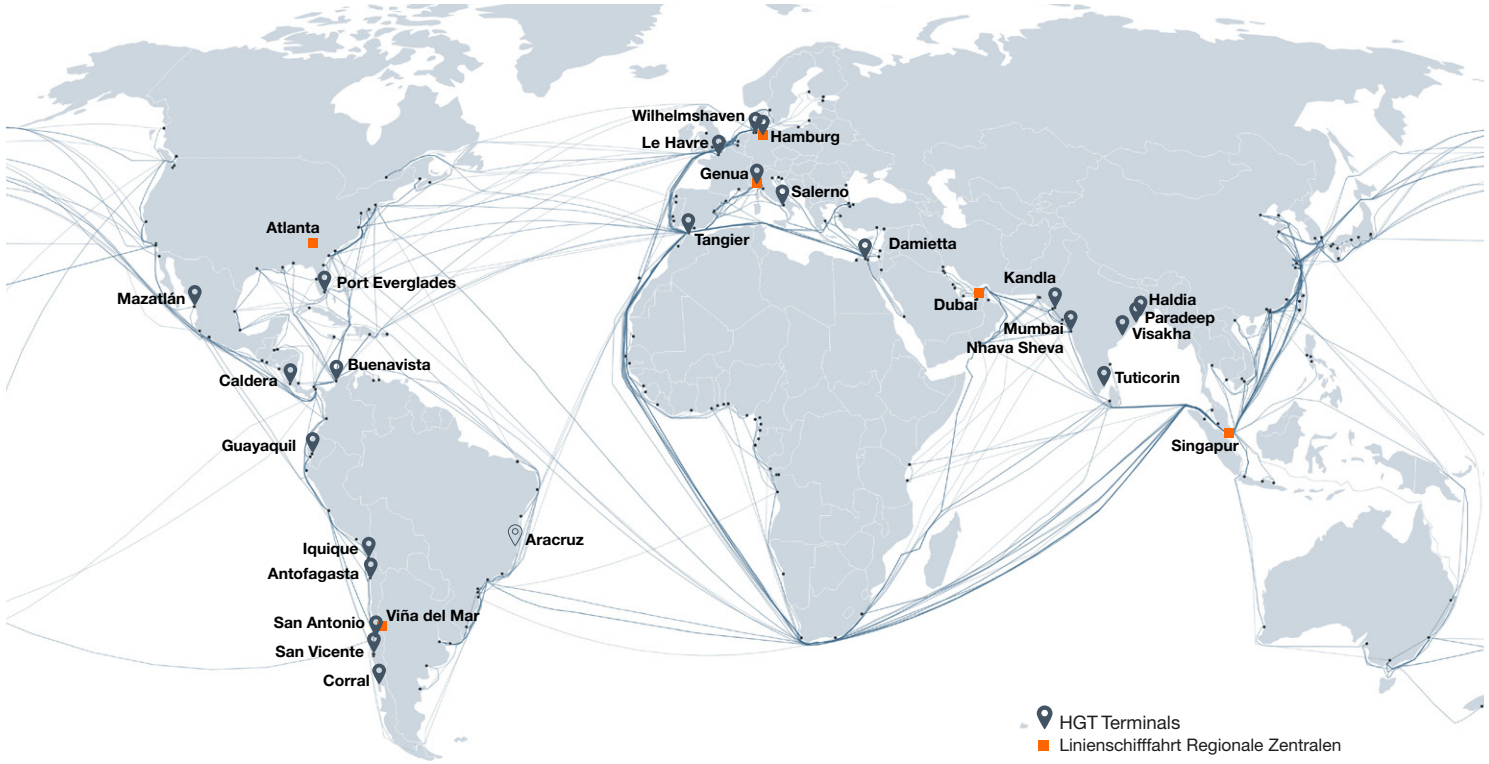
Darüber hinaus nahm im Februar 2026 das neu errichtete Containerterminal in Damietta (Ägypten), an dem Hapag-Lloyd mittelbar mit 39 % beteiligt ist, den operativen Betrieb auf. Das primär auf Transshipment-Verkehre ausgerichtete Terminal mit einer geplanten Kapazität von bis zu 3,3 Mio. TEU stärkt die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

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

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

Zum 30. Juni 2026 war Hapag-Lloyd im Segment Terminal & Infrastruktur an 24 Seehafen-Terminals in Europa, Lateinamerika, USA, Indien und Nordafrika beteiligt.

Hapag-Lloyd Liniennetzwerk und Terminals



WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Wirtschaft der Volksrepublik China wuchs im ersten Halbjahr 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,7 %. Der Export von Gütern stieg um 13,4 %, während die Importe um 22,1 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2025 zulegten. Der deutliche Anstieg der Importe ist jedoch auch auf einen niedrigen Vergleichswert im Vorjahreszeitraum zurückzuführen, als die Importe um 2,7 % gesunken waren (National Bureau of Statistics of China, Juli 2026). Zu den wichtigsten Absatzmärkten für chinesische Waren zählen die USA und Europa.

Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2026 um 2,7 % und im zweiten Quartal 2026 um 2,1 % gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen. Erneut führte insbesondere der starke private Konsum zu dem Wachstum. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2026 gingen die Güterimporte gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,7 % zurück. Dieser Rückgang ist teilweise auf das außerordentlich hohe Importvolumen im ersten Quartal 2025 zurückzuführen, als die Importe in Erwartung höherer Einfuhrzölle um 26,0 % gestiegen waren. Die Exporte erhöhten sich in den ersten fünf Monaten 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 15,3 % (U.S. Department of Commerce, Juli 2026).

Im zweiten Quartal 2026 verzeichnete die EU ein Wirtschaftswachstum von 1,2 % gegenüber Q2 2025. Im ersten Quartal 2026 war die Wirtschaft der EU um 0,8 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen.

In den ersten fünf Monaten des Jahres 2026 gingen die Güterexporte der EU gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,8 % zurück, insbesondere infolge geringerer Exporte in die USA. Die Importe von Gütern stiegen jedoch im gleichen Zeitraum um 3,0 %, vor allem aufgrund deutlich höherer Energieimporte (Eurostat, Juli 2026).

Der Preis für Rohöl der Sorte Brent lag am 30. Juni 2026 bei 72,92 USD pro Barrel und damit 19,8 % über dem Schlusskurs zum Jahresende 2025 von 60,85 USD pro Barrel. Zwischenzeitlich war der Brent-Rohölpreis infolge des Konflikts im Nahen Osten auf 118,35 USD pro Barrel am 31. März 2026 gestiegen. Der Preis für schwefelarmes Bunkeröl (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) erhöhte sich ebenfalls deutlich. Am 30. Juni 2026 lag er bei 540 USD pro Tonne und damit 45,2 % über dem Niveau zum Jahresende 2025 von 372 USD pro Tonne (S&P Global Commodity Insights).

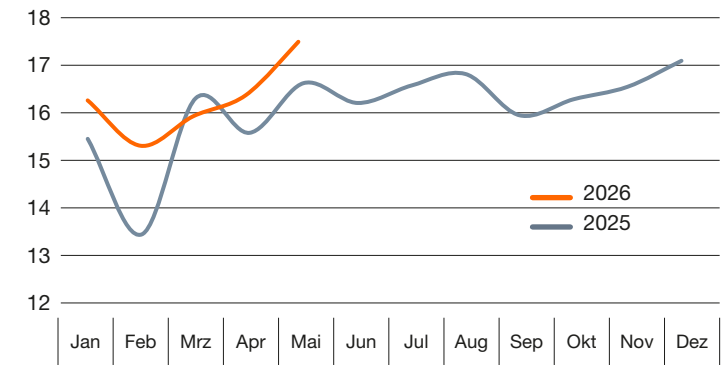
Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

Die weltweite Containertransportmenge ist in den ersten fünf Monaten des Jahres 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 5,0 % gestiegen (CTS, Juli 2026). Wesentliche Wachstumstreiber waren die innerasiatischen Verkehre sowie die gestiegenen Exportvolumina aus Asien nach Europa und Nordamerika. Die faktische Sperrung der Straße von Hormus Ende Februar führte dagegen zu einem deutlichen Rückgang der Containertransportmengen von und zu den Staaten am Arabischen Golf. Das Transportvolumen zwischen Europa sowie Nord- und Lateinamerika entwickelte sich hingegen leicht rückläufig.

Monatliche globale Containertransportmengen

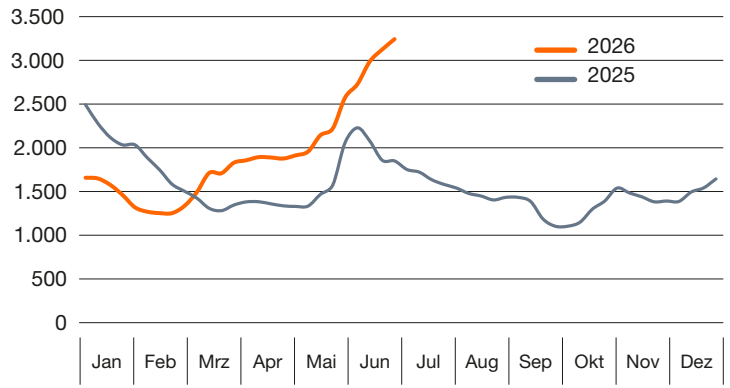
in Mio. TEU



Quelle: CTS, Juli 2026

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die Entwicklung der Spotfrachtraten auf den wichtigsten Handelsrouten ab Shanghai abbildet, lag zu Jahresbeginn unter dem Niveau des Vorjahres. Im Zuge des deutlichen Anstiegs der Ölpreise und der damit verbundenen höheren Transportkosten infolge des Konflikts im Nahen Osten verzeichnete der Index ab März einen Aufwärtstrend, der sich im Juni nochmals deutlich verstärkte. Neben den gestiegenen Transportkosten trug auch das Vorziehen von Exporten aus Asien zur Reduzierung von Lieferkettenrisiken zu diesem Anstieg bei. Infolgedessen stieg der SCFI bis zum Ende Juni 2026 gegenüber dem Jahresende 2025 um nahezu 100 % auf 3.240 USD/TEU (31. Dezember 2025: 1.656 USD/TEU).

Entwicklung des Shanghai Containerized Freight Index
in USD/TEU



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Juli 2026

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- Trotz eines weiterhin herausfordernden Marktumfelds wurden im ersten Halbjahr 2026 bei Frachtraten auf Vorjahresniveau leicht höhere Transportvolumina erzielt.
- Geopolitische Spannungen im Nahen Osten und operative Hafenstörungen führten zu Ineffizienzen im Netzwerk, höheren Kosten und einer Belastung des Ergebnisses.
- Konzern-EBIT lag mit 15,6 Mio. EUR unter dem Vorjahreszeitraum

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Im ersten Halbjahr 2026 entwickelten sich die durchschnittlichen Frachtraten stabil auf Vorjahresniveau, während die Transportmenge leicht gesteigert werden konnte. Das Marktumfeld blieb durch geopolitische Spannungen und operative Herausforderungen geprägt. Nach den wetterbedingten Beeinträchtigungen in verschiedenen Seehäfen zu Jahresbeginn standen im weiteren Verlauf insbesondere die Auswirkungen des anhaltenden Nahostkonflikts im Fokus. Die daraus resultierenden Umroutungen und verlängerten Transitzeiten führten zu zusätzlichen Kostenbelastungen und wirkten sich entsprechend auf die Ergebnisentwicklung aus. Trotz dieser Rahmenbedingungen zeigte sich die Geschäftsentwicklung insgesamt robust und wurde durch das leicht erhöhte Transportvolumen gestützt. Der Hapag-Lloyd Konzern erwirtschaftete im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 mit –148,1 Mio. EUR ein geringeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (708,7 Mio. EUR).



Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Umsatzerlöse	5.020,5	4.633,4	9.221,4	9.684,9
Transport- und Terminalaufwendungen	–3.824,1	–3.493,1	–7.206,4	–7.079,6
Personalaufwendungen	–319,3	–289,5	–586,3	–565,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–561,8	–555,2	–1.118,0	–1.140,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–170,6	–148,1	–299,5	–289,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**144,7**	**147,5**	**11,2**	**610,5**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,5	–2,6	0,5	–2,8
Ergebnis aus Beteiligungen	3,9	11,1	3,9	11,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**150,1**	**156,0**	**15,6**	**618,9**
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	–38,9	21,9	–75,5	12,1
Ertragsteuern	–40,6	84,9	–88,2	77,8
Konzernergebnis	**70,5**	**262,8**	**–148,1**	**708,7**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	68,3	258,2	–151,9	699,9
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,2	4,6	3,8	8,8
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,39	1,47	–0,86	3,98
EBITDA	**711,9**	**711,2**	**1.133,6**	**1.759,4**
EBITDA-Marge (%)	**14,2**	**15,3**	**12,3**	**18,2**
EBIT	**150,1**	**156,0**	**15,6**	**618,9**
EBIT-Marge (%)	**3,0**	**3,4**	**0,2**	**6,4**

Umsatzerlöse im Konzern

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 463,6 Mio. EUR auf 9.221,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.684,9 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 4,8 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch die Schwächung des US-Dollars im Vergleich zum Euro, die sich mindernd auf die Umsatzerlöse auswirkte. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 144,9 Mio. EUR bzw. 1,6 % ergeben. Der Anstieg ist bedingt durch ein leicht gestiegenes Transportvolumen (+1,5 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei einer durchschnittlichen Frachtrate auf Vorjahresniveau (–0,4 %). Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt Ertragslage in den Segmenten wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 um 126,8 Mio. EUR auf 7.206,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.079,6 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg von 1,8 % entspricht. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transport- und Terminalaufwendungen um 8,6 % ergeben. Dieser Anstieg ist vor allem auf den Konflikt im Nahen Osten sowie auf weitere operative Störungen in lokalen Seehäfen zurückzuführen.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 reduzierten sich die Abschreibungen um 22,5 Mio. EUR auf 1.118,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.140,5 Mio. EUR). Bereinigt um die Wechselkursveränderung hätte sich ein Anstieg von 49,1 Mio. EUR bzw. 4,6 % ergeben. Dieser 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 596,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 620,7 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis setzt sich aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 560,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 738,9 Mio. EUR) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen mit einem Betrag von 261,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 449,9 Mio. EUR) zusammen. Die wesentlichen Aufwendungen betrafen Wechselkursverluste (203,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 433,5 Mio. EUR), IT- und Kommunikationskosten (147,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 138,5 Mio. EUR), Aufwendungen für Honorare, Beratung und Gutachten (51,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 26,4 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (31,3 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 24,8 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus Wechselkursgewinnen (208,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 391,8 Mio. EUR), Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (22,9 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum:

24,1 Mio. EUR) sowie Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten (16,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 22,1 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf –75,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,1 Mio. EUR)*. Der Anstieg der Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzaufwendungen auf 202,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 177,3 Mio. EUR)* ergab sich im Wesentlichen aus höheren Zinsen und ähnlichen Aufwendungen an Banken. Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 126,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 189,4 Mio. EUR)* resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 58,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,2 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 34,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 36,3 Mio. EUR).

Ertragsteuern

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 ergab sich ein Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 88,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steuerertrag 77,8 Mio. EUR). Die Veränderung von 166,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Die Veränderung im Bereich des latenten Steueraufwands um 180,7 Mio. EUR auf 46,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steuerertrag 134,6 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Bildung von passiven latenten und dem Verbrauch aktiver latenter Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen, die zu temporären Differenzen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage führen bzw. geführt haben. Gegenläufig reduzierten sich die laufenden Ertragsteuern auf 42,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 56,8 Mio. EUR).

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

Konzernergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von –148,1 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 708,7 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Umsatzerlöse	4.884,8	4.539,9	8.966,1	9.498,8
Transportaufwendungen	–3.787,4	–3.470,6	–7.142,9	–7.038,8
davon				
Brennstoffe und Emissionen	–770,3	–606,3	–1.319,9	–1.299,3
Handling und Haulage	–1.909,5	–1.800,2	–3.626,7	–3.615,8
Container und Repositionierung[1]	–463,7	–457,1	–939,3	–906,6
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe)[1]	–643,9	–615,1	–1.257,0	–1.266,8
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen[2]	–	8,1	–	49,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–532,6	–536,2	–1.063,3	–1.101,8
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–433,8	–396,8	–777,4	–773,6
EBITDA	**663,6**	**672,5**	**1.045,8**	**1.686,4**
EBITDA-Marge (%)	**13,6**	**14,8**	**11,7**	**17,8**
EBIT	**131,0**	**136,3**	**–17,6**	**584,6**
EBIT-Marge (%)	**2,7**	**3,0**	**–0,2**	**6,2**

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

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet[1, 2]

TTEU	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Asien – Europa	948	929	1.866	1.872
Asien – Amerika	1.283	1.274	2.472	2.456
Europa – Amerika	728	716	1.341	1.398
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	522	443	1.004	862
Gesamt	**3.481**	**3.362**	**6.684**	**6.588**

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

Die Transportmenge lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 mit 6.684 TTEU (Vorjahreszeitraum: 6.588 TTEU) leicht über dem Vorjahresniveau (+1,5 %). Vor allem im Fahrtgebiet Afrika und den Intraregionalen Fahrtgebieten stieg das Transportvolumen aufgrund einer soliden Nachfrage nach Containertransporten und einer Ausweitung der verfügbaren Transportkapazität. Der Rückgang in den Fahrtgebieten Europa – Amerika und Asien – Europa ist insbesondere auf wetterbedingte operative Beeinträchtigung und geopolitische Einflüsse zurückzuführen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet[1, 2]

USD/TEU	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Asien – Europa	1.448	1.245	1.367	1.310
Asien – Amerika	1.469	1.398	1.407	1.493
Europa – Amerika	1.506	1.504	1.467	1.506
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.494	1.214	1.391	1.245
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	**1.475**	**1.354**	**1.406**	**1.411**

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.406 USD/TEU und lag damit nahezu auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums (1.411 USD/TEU).

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 532,7 Mio. EUR auf 8.966,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9.498,8 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 5,6 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen die Entwicklung des US-Dollars im Vergleich zum Euro, der sich negativ auf die Umsatzerlöse auswirkte. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 64,0 Mio. EUR bzw. 0,7 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet[1, 2]

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Asien – Europa	1.179,5	1.012,2	2.186,3	2.242,2
Asien – Amerika	1.620,1	1.562,5	2.982,3	3.352,3
Europa – Amerika	942,5	948,3	1.686,8	1.926,9
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	670,8	473,3	1.197,6	981,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	471,9	543,5	913,1	996,2
Gesamt	**4.884,8**	**4.539,9**	**8.966,1**	**9.498,8**

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

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

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 um 104,1 Mio. EUR auf 7.142,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 7.038,8 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg um 1,5 %. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich, bedingt durch den schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro, ein Anstieg der Transportaufwendungen um 546,4 Mio. EUR bzw. 8,3 % ergeben. Der Anstieg der operativen Kosten ergab sich insbesondere durch den Nahostkonflikt, die damit verbundenen Umroutungen und verlängerten Transitzeiten sowie zusätzlich vereinzelte operative Störungen in verschiedenen Seehäfen.

Die Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 20,6 Mio. EUR auf 1.319,9 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.299,3 Mio. EUR) und ergaben sich im Wesentlichen durch die Aufwendungen für Brennstoffe. Dies ist im Wesentlichen auf einen auf 592 USD/t gestiegenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 im Vergleich zu 542 USD/t im entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Der Bunkerverbrauch ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,5 % auf 2,4 Mio. Tonnen gesunken. Die Aufwendungen für CO_2-Emissionszertifikate sind auf 96,0 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 67,7 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Halbjahr des Berichtsjahres um 10,9 Mio. EUR auf 3.626,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.615,8 Mio. EUR) gestiegen. Bereinigt um die Wechselkurseffekte hätte sich ein Anstieg um 238,1 Mio. EUR (7,0 %) ergeben. Der Anstieg ist insbesondere auf höhere Lagerkosten infolge verlängerter Transitzeiten für Container sowie auf gestiegene Aufwendungen für Inlandtransporte aufgrund des anhaltenden Nahostkonflikts zurückzuführen. In diesem Zusammenhang sind auch die Aufwendungen für Container und Repositionierung um 32,7 Mio. EUR auf 939,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 906,6 Mio. EUR) gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) im Berichtszeitraum um 9,9 Mio. EUR auf 1.257,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.266,8 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf den schwächeren US-Dollar im Vergleich zum Euro zurückzuführen. Bereinigt um Wechselkurseffekte hätten sich die Aufwendungen hingegen um 69,7 Mio. EUR (5,9 %) erhöht. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus höheren Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sowie längeren Transitzeiten und Umroutungen gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Abschreibungen

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 38,5 Mio. EUR auf 1.063,3 Mio. EUR gesunken (Vorjahreszeitraum: 1.101,8 Mio. EUR). Diese resultieren im Wesentlichen aus den planmäßigen Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 990,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.037,6 Mio. EUR). Bereinigt um die Wechselkursveränderung hätte sich ein Anstieg der Abschreibungen des Geschäftsjahres 2026 um 30,7 Mio. EUR ergeben.

Operatives Ergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von –17,6 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 584,6 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Umsatzerlöse	164,6	119,5	308,3	223,5
Terminalaufwendungen	–64,6	–44,8	–116,4	–75,6
Personalaufwendungen	–42,0	–35,8	–80,7	–67,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–29,2	–18,9	–54,7	–38,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	2,4	10,3	9,0
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–17,3	–2,7	–33,9	–16,6
EBITDA	**47,2**	**38,7**	**87,7**	**72,4**
EBITDA-Marge (%)	**28,7**	**32,4**	**28,4**	**32,4**
EBIT	**18,0**	**19,8**	**33,0**	**33,7**
EBIT-Marge (%)	**10,9**	**16,5**	**10,7**	**15,1**

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 308,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 223,5 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet. Der Anstieg der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf die seit Februar 2026 bestehende Beherrschung und damit vollkonsolidierte Einbeziehung des Containergeschäfts der J M Baxi Container Holdings Private Limited zurückzuführen.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 116,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 75,6 Mio. EUR) sowie durch Personalaufwendungen mit einem Betrag von 80,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 67,8 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 54,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 38,7 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 33,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 33,7 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	303,3	497,0	730,9	1.668,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	196,6	–369,6	115,2	–1.012,9
Free Cashflow	**499,9**	**127,4**	**846,1**	**655,1**
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	–1.089,1	–1.608,5	–1.645,6	–1.956,5
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**–589,2**	**–1.481,1**	**–799,5**	**–1.301,4**

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 730,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.668,0 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen bedingt durch ein gesunkenes Ergebnis. Die Veränderung des Working Capitals wirkte sich ebenfalls mindernd auf den operativen Cashflow aus.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 auf insgesamt 115,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 1.012,9 Mio. EUR). Darin enthalten sind im Wesentlichen Einzahlungen aus zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 190,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum Mittelabfluss: 58,2 Mio. EUR) und Zinseinzahlungen von 106,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 144,5 Mio. EUR). Mittelzuflüsse aus Dividenden und Verkäufen von Sachanlagen bestanden in Höhe von 64,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 39,0 Mio. EUR). Dem gegenüber standen Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung sowie für Containerneubauten in Höhe von 218,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.101,8 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe und Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 32,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 44,1 Mio. EUR) getätigt.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.645,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.956,5 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 527,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.441,2 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten für Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 655,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 663,9 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 323,7 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 248,7 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Bestand am Anfang der Periode	**3.336,8**	**5.447,6**	**3.475,1**	**5.480,6**
Wechselkursbedingte Veränderungen	16,2	–370,6	88,2	–583,4
Zahlungswirksame Veränderungen	–589,2	–1.481,1	–799,5	–1.301,4
Bestand am Ende der Periode	**2.763,8**	**3.595,8**	**2.763,8**	**3.595,8**

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 ein Zahlungsmittelabfluss von 799,5 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 88,2 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2026 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 2.763,8 Mio. EUR (30. Juni 2025: 3.595,8 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 636,2 Mio. EUR (30. Juni 2025: 618,9 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds, Termingelder und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.785,3 Mio. EUR (30. Juni 2025: 1.881,5 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 5.185,3 Mio. EUR ergab (30. Juni 2025: 6.096,2 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.277,2	6.387,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.763,8	3.475,1
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.785,3	1.884,3
Nettoverschuldung (+)/Nettoliquidität (–)[1]	**1.728,1**	**1.028,1**
Frei verfügbare Kreditlinien	**636,2**	**616,7**
Eigenkapitalquote (%)	**60,8**	**62,2**

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

Zum 30. Juni 2026 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 1.728,1 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoverschuldung am 31. Dezember 2025 in Höhe von 1.028,1 Mio. EUR ist die Nettoverschuldung somit um 700,0 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung und den Rückgang der sonstigen finanziellen Vermögenswerte. Die Entwicklung der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen im Zusammenhang mit Wechselkurseffekten hatten einen gegenläufigen Effekt.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2025 um 157,6 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2026 18.144,9 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 60,8 % (31. Dezember 2025: 62,2 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im verkürzten Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025*
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	21.215,6	20.472,1
davon Anlagevermögen	20.861,8	20.144,9
Kurzfristige Vermögenswerte	8.624,6	8.435,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.763,8	3.475,1
Bilanzsumme	**29.840,1**	**28.907,1**
Passiva		
Eigenkapital	18.144,9	17.987,3
Fremdkapital	11.695,2	10.919,8
davon langfristige Schulden	5.333,2	5.249,0
davon kurzfristige Schulden	6.362,0	5.670,8
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.277,2	6.387,5
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.652,1	4.752,8
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.625,1	1.634,7
Bilanzsumme	**29.840,1**	**28.907,1**

Zum 30. Juni 2026 stieg die Bilanzsumme des Konzerns von 28.907,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2025 auf 29.840,1 Mio. EUR. Dies resultiert insbesondere aus dem Zugang von Anlagevermögen, Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen sowie eine Erhöhung der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter infolge des Erwerbs der J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH) sowie der Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A. (HGT Aracruz). Die Veränderung wurde außerdem durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte beeinflusst. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2026 bei 1,14 (31. Dezember 2025: 1,18). Gleichzeitig führte die Dividendenzahlung für das Jahr 2025 im ersten Halbjahr 2026 zu einer Reduzierung des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie des Eigenkapitals.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 716,9 Mio. EUR auf 20.861,8 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 20.144,9 Mio. EUR). Dies resultierte insbesondere aus dem Zugang von Anlagevermögen in Höhe von 1.189,1 Mio. EUR infolge des Erwerbs der JMBCH und der HGT Aracruz sowie aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 558,8 Mio. EUR. Neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 287,7 Mio. EUR sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 175,9 Mio. EUR trugen zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.118,0 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. Davon entfielen 596,3 Mio. EUR auf Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten. Ebenfalls gegenläufig wirkte sich die Verringerung der Buchwerte der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen in Höhe von 319,8 Mio. EUR infolge eines Wechsels der Konsolidierungsmethode aus.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen von 1.966,3 Mio. EUR zum Jahresende 2025 auf 2.630,9 Mio. EUR, im

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

Wesentlichen begründet durch eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Frachtrate.

Die Reduzierung des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 2.763,8 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 3.475,1 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von 527,3 Mio. EUR zurückzuführen.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 157,6 Mio. EUR auf 18.144,9 Mio. EUR an. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den im sonstigen Ergebnis erfassten Effekten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 553,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: Verluste –2.268,8 Mio. EUR) sowie dem Anstieg der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter infolge des Erwerbs der JMBCH und HGT Aracruz in Höhe von 365,0 Mio. EUR. Die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 3,00 EUR (Vorjahr: 8,20 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 527,3 Mio. EUR sowie das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von –148,1 Mio. EUR wirkten diesem Anstieg entgegen (Vorjahreszeitraum: 708,7 Mio. EUR).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2025 um 775,4 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert vor allem aus dem Zugang von Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 359,8 Mio. EUR infolge des Erwerbs der JMBCH und der HGT Aracruz sowie neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträge in Höhe von 241,6 Mio. EUR. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen stichtagsbedingt auf 2.578,7 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 2.203,8) und trugen damit, ebenso wie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte der Finanzschulden in Höhe von 171,4 Mio. EUR, zu dem Anstieg bei. Planmäßige Tilgungsleistungen in Höhe von 912,4 Mio. EUR kompensierten diesen Anstieg teilweise.

Die Vertragsverbindlichkeiten stiegen auf 1.044,7 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 772,3 Mio. EUR) insbesondere infolge eines leicht gestiegenen pendenten Transportvolumens sowie gestiegener Frachtraten für zum Stichtag nicht beendete Transportaufträge und trugen so ebenso zum Anstieg des Fremdkapitals bei.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern auf 320,2 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 137,0 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus dem Zugang übernommener passiver latenter Ertragsteuern infolge des Erwerbs von JMBCH in Höhe von 119,3 Mio. EUR und des Erwerbs von HGT Aracruz in Höhe von 38,7 Mio. EUR sowie aus Währungskurseffekten auf regelbesteuerte Kapitalanlagen.

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Das erste Halbjahr 2026 war für Hapag-Lloyd von einem weiterhin anspruchsvollen Marktumfeld geprägt. Die Transportmenge konnte aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Containertransporten leicht erhöht werden, während die durchschnittliche Frachtrate auf Vorjahresniveau lag, im Verlauf des zweiten Quartals jedoch eine positive Entwicklung zeigte. Die Ergebnisentwicklung wurde insbesondere durch die anhaltenden Auswirkungen des Nahostkonflikts belastet. Umroutungen und längere Transitzeiten führten zu zusätzlichen Kostenbelastungen. Daneben wirkten sich die wetterbedingten Störungen in verschiedenen Seehäfen zu Jahresbeginn sowie negative Währungseffekte belastend auf die Geschäftsentwicklung aus. Insgesamt entwickelte sich das Geschäft von Hapag-Lloyd im ersten Halbjahr trotz dieser Herausforderungen solide.

Auf Grundlage der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr und der Erwartungen für den weiteren Jahresverlauf, basierend auf der zuletzt starken Marktnachfrage und der positiven Entwicklung der Spotfrachtraten, hat der Vorstand die Prognose für das Geschäftsjahr 2026 am 13. Juli 2026 angehoben.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für das Jahr 2026 ein Wachstum der Weltwirtschaft von 3,0 %. Damit liegt die aktuelle Prognose um 0,3 %-Punkte unter der Prognose vom Januar 2026. Nach Einschätzung des IWF wird die Weltwirtschaft derzeit von zwei gegenläufigen Faktoren beeinflusst: den negativen Auswirkungen des Konflikts im Nahen Osten sowie den positiven Effekten des sich beschleunigenden, KI-getriebenen Technologiezyklus. Trotz weiterhin überwiegend bestehender Abwärtsrisiken, insbesondere infolge geopolitischer Spannungen, volatiler Rohstoffpreise und einer

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

zunehmenden Fragmentierung des Welthandels, erwartet der IWF, dass sich die Weltwirtschaft insgesamt als widerstandsfähig erweist.

Dem Basisszenario des IWF zufolge wird von einer schrittweisen Normalisierung der Lage im Nahen Osten bis zum Jahr 2027 ausgegangen. Die Wachstumsaussichten unterscheiden sich jedoch erheblich zwischen den einzelnen Volkswirtschaften und hängen insbesondere von deren Anfälligkeit gegenüber höheren Energiepreisen sowie ihrer Einbindung in KI-bezogene Wertschöpfungsketten ab. Für die Industrieländer wird 2026 ein Wachstum von 1,7 % erwartet, während für die Entwicklungs- und Schwellenländer ein Wachstum von 3,8 % prognostiziert wird.

Für die USA prognostiziert der IWF für das Jahr 2026 ein Wirtschaftswachstum von 2,3 %, gestützt durch eine expansive Fiskalpolitik, günstige Finanzierungsbedingungen und anhaltende technologiebezogene Investitionen. Für den Euroraum wird ein Wachstum von 0,9 % erwartet. Belastend wirken hier insbesondere höhere Energiepreise sowie ein verhaltenes Vertrauen von Unternehmen und Verbrauchern. Für China wird trotz anhaltender struktureller Herausforderungen ein Wirtschaftswachstum von 4,6 % prognostiziert, das insbesondere von der Hightech-Industrie und den Exporten getragen wird.

Trotz geopolitischer und handelspolitischer Unsicherheiten erwartet der IWF für das Jahr 2026 einen Anstieg des globalen Handelsvolumens um 3,5 %. Unterstützt wird diese Entwicklung durch technologiebezogene Investitionen und eine von Anwendungen künstlicher Intelligenz getriebene Nachfrage. Gleichzeitig dürften Zollmaßnahmen und Anpassungen in den globalen Lieferketten das Handelswachstum weiterhin belasten (IWF World Economic Outlook, Juli 2026).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2027e	2026e	2025	2024
Wachstum Weltwirtschaft	3,4	3,0	3,5	3,5
Industrienationen	1,8	1,7	1,9	1,9
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,5	3,8	4,5	4,5
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	4,3	3,5	5,0	3,7

Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 2026

Branchenspezifischer Ausblick

Für das Gesamtjahr 2026 erwarten die Branchenanalysten von Clarksons einen Anstieg der globalen Containertransportmenge um 3,3 % (Clarksons, Juni 2026), nachdem im Vorjahr ein Wachstum von 4,6 % verzeichnet worden war (CTS, Juli 2026).

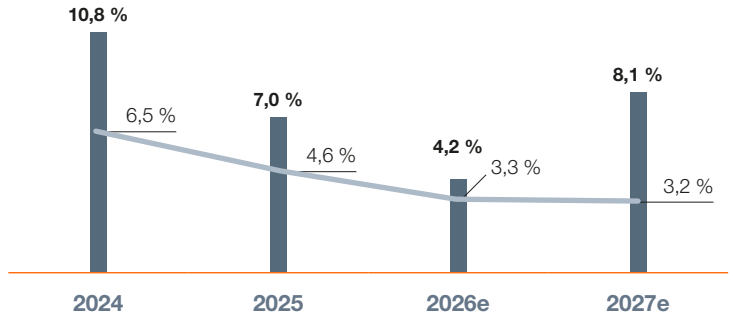
Obwohl die Containerschifffahrtsmärkte angesichts der starken Nachfrage auf den Haupthandelsrouten bis in den Juni hinein eine positive Dynamik aufwiesen, bleibt der Marktausblick aufgrund der sich rasch verändernden Sicherheitslage in der Golfregion sowie weiterer geopolitischer Risiken unsicher. Darüber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

Nach Angaben von MDS Transmodal stieg die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe bis Ende Juni 2026 auf 12,2 Mio. TEU (31. Dezember 2025: 10,3 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis des Auftragsbestands zur weltweiten Containerflottenkapazität von 38,5 % (31. Dezember 2025: 31,8 %).

Für das Jahr 2026 prognostiziert der Branchendienstleister Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 1,4 Mio. TEU, was einem Kapazitätszuwachs der weltweiten Containerschiffsflotte von 4,2 % entsprechen würde. Gleichzeitig wird auch für das laufende Jahr keine nennenswerte Verschrottung älterer Schiffe erwartet.

Erwartete Angebots- und Nachfrageentwicklung

in %



Quellen: CTS, Juli 2026; Clarksons, Juni 2026; Drewry Container Forecaster Q2 2026

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Aufgrund der zuletzt starken Marktnachfrage und der positiven Entwicklung der Spotfrachtraten erhöhte der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 13. Juli 2026 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2026. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 2,7 bis 3,7 Mrd. USD (zuvor: 1,1 bis 3,1 Mrd. USD) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 0,1 bis 1,1 Mrd. USD (zuvor: –1,5 bis 0,5 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem Konzern-EBITDA von 2,3 bis 3,2 Mrd. EUR (zuvor: 0,9 bis 2,6 Mrd. EUR) sowie einem Konzern-EBIT von 0,1 bis 1,0 Mrd. EUR (zuvor: –1,3 bis 0,4 Mrd. EUR).

Die weiterhin angespannte Sicherheitslage im Nahen Osten beeinträchtigt das Liniennetzwerk in der Region und führt weltweit zu höheren Brennstoffkosten, die sich in steigenden Transportkosten niederschlagen. Diese Belastungen dürften zumindest teilweise durch höhere durchschnittliche Frachtraten kompensiert werden. Die Ergebniserwartung basiert zudem auf der Annahme, dass dank der Fokussierung auf Qualität und der branchenführenden Fahrplantreue im Rahmen der Gemini Cooperation die Transportmenge weiter steigt.

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

Prognose 2026

	Ist 2025	Prognose 2026 (vom 26. März 2026)	Prognose 2026
Konzern-EBITDA	3,6 Mrd. USD 3,2 Mrd. EUR	1,1 bis 3,1 Mrd. USD 0,9 bis 2,6 Mrd. EUR	2,7 bis 3,7 Mrd. USD 2,3 bis 3,2 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	1,1 Mrd. USD 1,0 Mrd. EUR	–1,5 bis 0,5 Mrd. USD –1,3 bis 0,4 Mrd. EUR	0,1 bis 1,1 Mrd. USD 0,1 bis 1,0 Mrd. EUR

Risiko- und Chancenbericht

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

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

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

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

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

Die Erläuterungen zu Beziehungen und Geschäften mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in dem Kapitel „Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz“ im verkürzten Konzernanhang des Halbjahresfinanzberichts enthalten.

VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

VERKÜRZTE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Umsatzerlöse	5.020,5	4.633,4	9.221,4	9.684,9
Transport- und Terminalaufwendungen	–3.824,1	–3.493,1	–7.206,4	–7.079,6
Personalaufwendungen	–319,3	–289,5	–586,3	–565,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–561,8	–555,2	–1.118,0	–1.140,5
Sonstige betriebliche Erträge[1]	145,5	284,2	261,4	449,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen[1]	–316,1	–432,3	–560,9	–738,9
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**144,7**	**147,5**	**11,2**	**610,5**
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen[2]	1,5	–2,6	0,5	–2,8
Ergebnis aus Beteiligungen	3,9	11,1	3,9	11,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	**150,1**	**156,0**	**15,6**	**618,9**
Zinserträge und sonstige Finanzerträge[1]	56,5	111,0	126,9	189,4
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen[1]	–95,5	–89,0	–202,4	–177,3
Ergebnis vor Steuern	**111,1**	**178,0**	**–59,9**	**630,9**
Ertragsteuern	–40,6	84,9	–88,2	77,8
Konzernergebnis	**70,5**	**262,8**	**–148,1**	**708,7**
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	68,3	258,2	–151,9	699,9
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	2,2	4,6	3,8	8,8
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	**0,39**	**1,47**	**–0,86**	**3,98**

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



KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025 (angepasst)*	H1 2026	H1 2025 (angepasst)*
Konzernergebnis	**70,5**	**262,8**	**–148,1**	**708,7**
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	–3,4	–0,7	2,4	9,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	–3,5	–0,5	2,3	9,7
Steuereffekt	0,1	–0,2	0,2	–0,3
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)[1]*	161,7	–1.557,1	553,5	–2.364,7
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	1,2	–3,1	5,6	–6,5
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	–0,8	25,4	–6,4	37,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,9	–28,1	11,8	–43,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	–0,4	0,2	–0,6
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	1,5	0,9	–1,6	1,0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	0,2	–0,3	–0,7	–1,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,2	1,6	–1,1	3,1
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	–0,4	0,1	–0,5
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	–3,8	0,5	–8,8	6,5
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	–5,5	0,2	–12,9	5,8
Steuereffekt	1,7	0,3	4,2	0,7
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)[1]*	–8,3	52,0	–32,2	80,0
Änderung der Periode	–9,1	52,0	–61,2	80,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	0,7	–	29,0	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**148,8**	**–1.507,5**	**518,9**	**–2.274,3**
Gesamtergebnis	**219,4**	**–1.244,7**	**370,7**	**–1.565,5**
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	216,3	–1.244,5	369,7	–1.567,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	3,1	–0,2	1,0	1,6

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



KONZERNBILANZ

der Hapag-Lloyd AG zum 30. Juni 2026

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	2.096,1	1.827,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.000,2	1.453,3
Sachanlagen	15.745,8	15.514,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.019,8	1.349,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	188,2	175,5
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	64,5	42,6
Derivative Finanzinstrumente	0,1	0,2
Ertragsteuerforderungen	4,6	6,8
Aktive latente Ertragsteuern	96,3	102,0
Langfristige Vermögenswerte	**21.215,6**	**20.472,1**
Vorräte	873,6	577,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.630,9	1.966,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.090,1	2.186,6
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	157,1	120,0
Derivative Finanzinstrumente	0,8	16,1
Ertragsteuerforderungen	108,4	93,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.763,8	3.475,1
Kurzfristige Vermögenswerte	**8.624,6**	**8.435,0**
Summe Aktiva	**29.840,1**	**28.907,1**

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	14.970,3	15.667,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	–29,0	–550,7
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	**17.754,5**	**17.930,3**
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	390,5	57,0
Eigenkapital	**18.144,9**	**17.987,3**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	218,8	218,8
Sonstige Rückstellungen	138,7	136,4
Finanzschulden	2.245,6	2.191,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	2.406,5	2.561,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2,8	3,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,6	0,6
Passive latente Ertragsteuern	320,2	137,0
Langfristige Schulden	**5.333,2**	**5.249,0**
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24,0	20,5
Sonstige Rückstellungen	775,3	756,6
Ertragsteuerschulden	24,2	35,6
Finanzschulden	507,7	559,0
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.117,4	1.075,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.578,7	2.203,8
Vertragsverbindlichkeiten	1.044,7	772,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	221,5	192,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	59,0	54,5
Derivative Finanzinstrumente	9,5	0,1
Kurzfristige Schulden	**6.362,0**	**5.670,8**
Summe Passiva	**29.840,1**	**28.907,1**

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Konzernergebnis	70,5	262,8	–148,1	708,7
Steueraufwendungen (+)/-erträge (–)	40,6	–84,9	88,2	–77,8
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	38,9	–21,9	75,5	–12,1
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (–)	561,8	555,2	1.118,0	1.140,5
Gewinn (–) / Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	–5,4	–13,8	–15,5	–20,6
Erträge (–) / Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	–5,3	–0,9	–4,4	–0,7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (–)	5,7	19,8	5,2	21,6
Zunahme (–) / Abnahme (+) der Vorräte	–148,6	–6,4	–269,2	–52,8
Zunahme (–) / Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	–378,5	44,7	–506,7	64,8
Zunahme (+) / Abnahme (–) der Rückstellungen	–80,9	–338,4	–19,8	–239,9
Zunahme (+) / Abnahme (–) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	225,9	96,3	458,4	155,3
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (–)	–21,4	–15,7	–50,9	–19,2
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**303,3**	**497,0**	**730,9**	**1.668,0**
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	22,9	16,3	48,1	35,3
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	9,4	3,7	16,3	3,7
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	–93,1	–373,7	–218,2	–1.101,8
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	–	3,1	8,7	7,8
Auszahlungen für gewährte Darlehen	–1,1	–	–3,4	–
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus Unternehmenserwerben	–15,1	–	–12,7	–5,8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen[1]	–2,9	–3,9	–20,2	–38,4
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	230,5	–78,4	190,3	–58,2
Zinseinzahlungen	46,0	63,3	106,3	144,5
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	**196,6**	**–369,6**	**115,2**	**–1.012,9**

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

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H1 2025
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	–25,0	–	–37,1	–
Auszahlungen für Dividenden	–537,2	–1.446,3	–545,9	–1.455,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	10,9	259,9	15,1	393,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	–182,9	–89,5	–356,4	–175,4
Auszahlung aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	–284,8	–275,7	–554,2	–557,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Konzessionsvereinbarungen	–0,6	–0,5	–1,7	–1,1
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	–88,8	–94,1	–182,6	–193,5
Einzahlungen (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	24,0	43,2	24,0	44,9
Auszahlungen (–) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	–4,7	–5,5	–6,7	–12,0
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Finanzierungstätigkeit	**–1.089,2**	**–1.608,5**	**–1.645,6**	**–1.956,5**
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**–589,2**	**–1.481,1**	**–799,5**	**–1.301,4**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	**3.336,8**	**5.447,5**	**3.475,1**	**5.480,6**
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16,2	–370,6	88,2	–583,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–589,2	–1.481,2	–799,5	–1.301,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	**2.763,8**	**3.595,7**	**2.763,8**	**3.595,8**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

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

	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG											
Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrück-lagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital	Neubewer-tungen aus leistungs-orientierten Pensions-plänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögens-werte zum beizulegen-den Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungs-rücklage	Kumulier-tes übriges Eigenkapital	**Summe**	Anteile nicht beherrschen-der Gesell-schafter	**Summe Eigenkapital**
Stand 1.1.2025 (angepasst)*	**175,8**	**2.637,4**	**16.199,3**	**–40,8**	**9,1**	**3,9**	**4,0**	**1.806,0**	**1.782,3**	**20.794,7**	**69,4**	**20.864,1**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**699,9**	**9,5**	**–6,5**	**1,0**	**6,5**	**–2.277,5**	**–2.267,0**	**–1.567,1**	**1,6**	**–1.565,5**
davon												
Konzernergebnis	–	–	699,9	–	–	–	–	–	–	699,9	8,8	708,7
Sonstiges Ergebnis	–	–	–	9,5	–6,5	1,0	6,5	–2.277,5	–2.267,0	–2.267,0	–7,2	–2.274,3
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**	**–1.441,2**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–1.441,2**	**–16,0**	**–1.457,2**
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–1.441,2	–	–	–	–	–	–	–1.441,2	–	–1.441,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–14,0	–14,0
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–2,0	–2,0
Stand 30.6.2025*	**175,8**	**2.637,4**	**15.458,0**	**–31,3**	**2,6**	**4,9**	**10,5**	**–471,4**	**–484,8**	**17.786,4**	**55,0**	**17.841,4**
Stand 1.1.2026	**175,8**	**2.637,4**	**15.667,8**	**–13,6**	**1,6**	**4,0**	**6,2**	**–548,9**	**–550,7**	**17.930,3**	**57,0**	**17.987,3**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**–151,9**	**2,4**	**5,6**	**–1,6**	**–8,8**	**524,0**	**521,7**	**369,7**	**1,0**	**370,7**
davon												
Konzernergebnis	–	–	–151,9	–	–	–	–	–	–	–151,9	3,8	–148,1
Sonstiges Ergebnis	–	–	–	2,4	5,6	–1,6	–8,8	524,0	521,7	521,7	–2,8	518,9
Transaktionen mit Gesellschaftern	**–**	**–**	**–545,6**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–545,6**	**332,5**	**–213,1**
davon												
Ausschüttung an Gesellschafter	–	–	–527,3	–	–	–	–	–	–	–527,3	–	–527,3
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–14,3	–14,3
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	365,0	365,0
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter ohne Kontrollwechsel	–	–	–18,3	–	–	–	–	–	–	–18,3	–18,2	–36,5
Stand 30.6.2026	**175,8**	**2.637,4**	**14.970,3**	**–11,2**	**7,2**	**2,4**	**–2,5**	**–24,8**	**–29,0**	**17.754,5**	**390,5**	**18.144,9**

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

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2026 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des verkürzten Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 4. August 2026 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2026 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2026 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2026 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2025. Zudem hat das IASB im ersten Halbjahr 2026 den neuen Standard IFRS 20 – Regulatorische Vermögenswerte und regulatorische Schulden – verabschiedet, dessen Übernahme durch die EU-Kommission ausstehend ist. Die Auswirkungen durch diesen neuen Standard werden derzeit untersucht. Nach aktuellem Stand wird kein wesentlicher Einfluss durch die Erstanwendung von IFRS 20 zum 1. Januar 2029 erwartet. Weiterhin gilt, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2026 im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 zu lesen ist.

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

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

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs und nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur

Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) designiert sind. Diese sind im sonstigen Ergebnis erfasst.

Zum 30. Juni 2026 notierte der USD / EUR-Stichtagskurs bei 1,13960 (31. Dezember 2025: 1,17565 USD / EUR). Für das erste Halbjahr 2026 ergibt sich ein USD / EUR-Durchschnittskurs von 1,16670 (Vorjahreszeitraum: 1,09340 USD / EUR).

Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2026 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 142 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2025: 135) sowie 23 nach der Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2025: 22).

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

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

Weiterhin wurden zwei vollkonsolidierte Gesellschaften im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 neu gegründet. Zwei unwesentliche Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr 2026 liquidiert.

Unternehmenserwerb

J M Baxi Container Holdings Private Limited

Am 5. Februar 2026 erlangte Hapag-Lloyd Beherrschung über die J M Baxi Container Holdings Private Limited (JMBCH*). Im Rahmen dieser Transaktion gliederte die J M Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL) ihr Containergeschäft (Containerumschlag, Terminaldienste und damit zusammenhängende Dienstleistungen) in die JMBCH aus. Im Gegenzug wurden Anteile an die bestehenden Gesellschafter der JMBPL ausgegeben. Hapag-Lloyd erwarb anschließend weitere Anteile, um die vereinbarte Zielstruktur zu erreichen und hält damit 51 % an JMBCH. Die verbleibende Beteiligung an JMBPL wird nach der Equity-Methode bilanziert.

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

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

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

Mio. EUR	
Langfristige Vermögenswerte	742,6
Kurzfristige Vermögenswerte	86,0
Langfristige Schulden	349,1
Kurzfristige Schulden	57,0
Erworbenes Nettovermögen	**422,5**
Nicht beherrschende Anteile am erworbenen Nettovermögen	207,0
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	**215,5**
Übertragene Gegenleistung	**375,7**
Geschäfts- oder Firmenwert	160,2

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

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

Seit dem Erwerbszeitpunkt trug JMBCH mit einem Umsatz von 56,8 Mio. EUR und einem EBIT von 5,1 Mio. EUR zur konsolidierten Gewinn- und Verlustrechnung von Hapag-Lloyd bei.

* JMBCH bezeichnet im Folgenden auch den JMBCH Konzern (das ausgegliederte Containergeschäft).

Hanseatic Global Terminals Aracruz S.A.

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

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

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

Die übertragene Gegenleistung in Höhe von 110,3 Mio. EUR setzt sich aus bereits zum Abschlussstichtag geleisteten Barzahlungen sowie zusätzlichen Kapitaleinlagen zusammen, die nach dem Abschlussstichtag entsprechend dem weiteren Baufortschritt zu leisten sind. Die übertragene Gegenleistung erfolgte teilweise als Kapitaleinlage in die Gesellschaft, die im Cashflow ausgewiesene externen Auszahlung weicht daher ab.

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

Mio. EUR	
Langfristige Vermögenswerte	258,2
Kurzfristige Vermögenswerte	5,0
Langfristige Schulden	38,8
Kurzfristige Schulden	109,5
Erworbenes Nettovermögen	**114,8**
Nicht beherrschende Anteile am erworbenen Nettovermögen	57,4
Den Aktionären der Hapag-Lloyd AG zuzurechnendes erworbenes Nettovermögen	**57,4**
Übertragene Gegenleistung	**110,3**
Geschäfts- oder Firmenwert	52,8

Der zum Erwerbszeitpunkt angesetzte Beitrag des nicht beherrschenden Anteils an HGT Aracruz beträgt 157,9 Mio. EUR und entfällt mit 57,4 Mio. EUR auf den nicht beherrschenden Anteil an auf das erworbene Nettovermögen und mit 100,5 Mio. EUR auf den anteiligen Betrag der Kapitalerhöhung, der Teil der übertragenen Gegenleistung war.

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

Aufgrund der kurzen Zeitspanne zwischen dem Erwerbszeitpunkt und dem Stichtag der Jahresabschlusserstellung erfolgt die erstmalige Bilanzierung der Unternehmenszusammenschlüsse vorläufig.

Unter der Annahme, dass alle im ersten Halbjahr 2026 erworbenen Gesellschaften bereits zum 1. Januar 2026 erworben worden wären, würden sich die ausgewiesenen Konzernumsätze und -ergebnisse nicht wesentlich ändern.

Änderungen von Schätzungen und Anpassung der Vorjahreszahlen

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

Die sich aus der Einführung der SAP Module RAR und PAPM ergebenden Schätzungsänderungen in Bezug auf die Umsatzrealisierung und die Berechnung von Drohverlustrückstellung wurden prospektiv in der Gewinn- und Verlustrechnung des vierten Quartals 2025 erfasst.

Im Übrigen wäre eine retrospektive Anpassung vor dem Hintergrund der erst im Verlauf des Jahres 2025 eingeführten SAP-Module ohnehin undurchführbar. Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch die Änderungen keine Auswirkungen auf die Vergleichsperiode des ersten Halbjahres des Geschäftsjahres 2025.

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

Änderung der Darstellung von Posten im Abschluss

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

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

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Hapag-Lloyd Konzern gehört weltweit zu den führenden Containerlinienreedereien. Die Ressourcenallokation sowie die Bewertung der Ertragskraft der Geschäftssegmente des Hapag-Lloyd Konzerns werden durch den Vorstand als Hauptentscheidungsträger wahrgenommen. Die primären Geschäftsaktivitäten gliedern sich seit dem 30. September 2023 in die Segmente Linienschifffahrt sowie Terminal & Infrastruktur. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment Linienschifffahrt

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

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen für die Segmentberichterstattung liegen die im Konzernabschluss verwendeten International Financial Reporting Standards (IFRS) zugrunde.

Segmentberichtsinformationen

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

Mio. EUR	1.1.–30.6.2026 Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	**8.966,1**	**308,3**	**–53,0**	**9.221,4**
davon Intersegmentumsatzerlöse	2,1	50,9	–53,0	–
davon externe Umsatzerlöse	8.964,0	257,4	–	9.221,4
Transport- und Terminalaufwendungen	–7.142,9	–116,4	52,9	–7.206,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–9,8	10,3	–	0,5
EBITDA	**1.045,8**	**87,7**	**0,2**	**1.133,6**
EBITDA-Marge (in %)	11,7	28,4	–	12,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.063,3	–54,7	–	–1.118,0
EBIT	**–17,6**	**33,0**	**0,2**	**15,6**
EBIT-Marge (in %)	–0,2	10,7	–	0,2
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	117,2	9,7	–	126,9
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	–181,9	–20,5	–	–202,4
Ertragsteuern	–82,2	–6,0	–0,1	–88,2
EAT	**–164,5**	**16,2**	**0,1**	**–148,1**

Mio. EUR	1.1.–30.6.2025 Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	**9.498,8**	**223,5**	**–37,4**	**9.684,9**
davon Intersegmentumsatzerlöse	3,1	34,3	–37,4	–
davon externe Umsatzerlöse	9.495,8	189,2	–	9.684,9
Transport- und Terminalaufwendungen	–7.038,8	–75,6	34,8	–7.079,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	–11,8	9,0	–	–2,8
EBITDA	**1.686,4**	**72,4**	**0,5**	**1.759,4**
EBITDA-Marge (in %)	17,8	32,4	–	18,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	–1.101,8	–38,7	–	–1.140,5
EBIT	**584,6**	**33,7**	**0,5**	**618,9**
EBIT-Marge (in %)	6,2	15,1	–	6,4
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	186,3	3,1	–	189,4
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	–170,9	–6,4	–	–177,3
Ertragsteuern	82,0	–4,2	–	77,8
EAT	**682,0**	**26,2**	**0,5**	**708,7**

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

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

Mio. EUR	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H12025
Asien – Europa	1.179,5	1.012,2	2.186,3	2.242,2
Asien – Amerika	1.620,1	1.562,5	2.982,3	3.352,3
Europa – Amerika	942,5	948,3	1.686,8	1.926,9
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	670,8	473,3	1.197,6	981,3
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	471,9	543,5	913,1	996,2
Gesamt	**4.884,8**	**4.539,9**	**8.966,1**	**9.498,8**

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.

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

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

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	H1 2026	H12025
Segment Linienschifffahrt	**8.964,0**	**9.495,8**
Containertransportdienstleistung[1]	8.050,9	8.387,8
Sonstige[1]	913,1	1.107,9
Segment Terminal & Infrastruktur	**257,4**	**189,2**
Containerhandling	191,1	144,9
Sonstige	66,3	44,2
Hapag-Lloyd Konzern	**9.221,4**	**9.684,9**

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q2 2026	Q2 2025	H1 2026	H12025
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	68,3	258,2	–151,9	699,9
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	**0,39**	**1,47**	**–0,86**	**3,98**

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Schiffe	10.138,3	10.326,9
Container	4.035,9	4.112,2
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	872,7	657,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	698,9	418,3
Gesamt	**15.745,8**	**15.514,9**

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 führten Investitionen und Abgänge von Schiffen, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 382,7 Mio. EUR. Zudem erhöhten sich die Sachanlagen durch den Unternehmenserwerb von JMBCH in Höhe von 742,6 Mio. EUR. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 467,5 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.036,8 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 230,9 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.733,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.880,1 Mio. EUR). Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe. Im Mai 2026 wurden Anteile im Wert von 300 Mio. USD zurückgegeben.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	423,2	650,0
Reverse Repo-Geschäfte	1.766,4	2.363,2
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	372,4	316,1
Geldmarktfonds	201,8	145,7
Gesamt	**2.763,8**	**3.475,1**

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

Kumuliertes übriges Eigenkapital

Das kumulierte übrige Eigenkapital umfasst die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen, die Rücklage für Cashflow Hedges, die Rücklage für Kosten der Absicherung, die Rücklage für Spezialfonds Instrumente sowie die Währungsrücklage.

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. Juni 2026: –11,2 Mio. EUR; 31. Dezember 2025: –13,6 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 2,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,5 Mio. EUR).

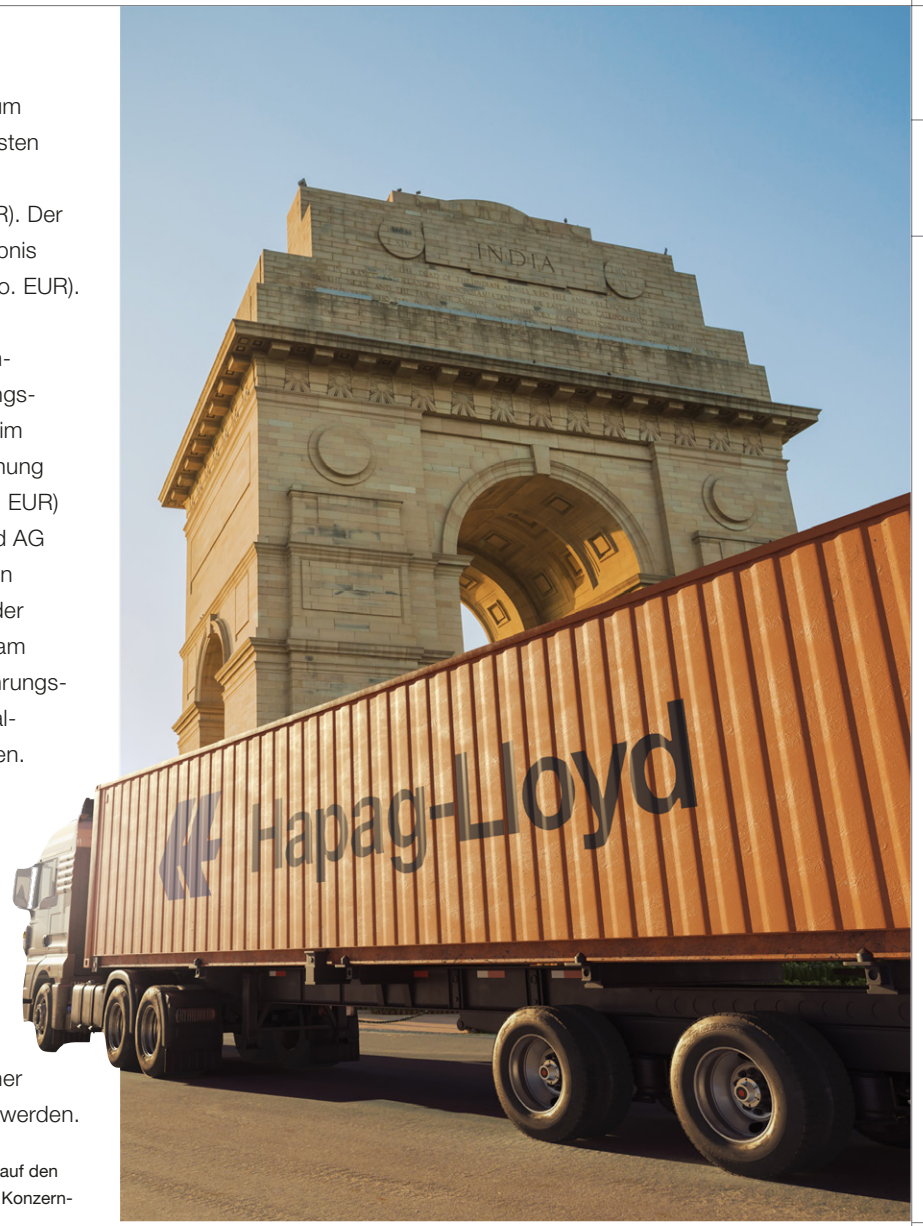
Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 7,2 Mio. EUR zum 30. Juni 2026 (31. Dezember 2025: 1,6 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –6,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 37,9 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 11,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –43,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 2,4 Mio. EUR zum 30. Juni 2026 (31. Dezember 2025: 4,0 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –0,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –1,5 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von –1,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,1 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. Juni 2026 –2,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 6,2 Mio. EUR). Der im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt –8,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6,5 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von –24,8 Mio. EUR (31. Dezember 2025: –548,9 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 553,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: –2.364,7 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und bestimmter Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können. Die im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –32,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 80,0 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse weiterer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden diese Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von diesen Tochtergesellschaften mit einer anderen Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft recycelt werden.

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



Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

	30.6.2026		31.12.2025	
Mio. EUR	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.630,9	2.630,9	1.966,3	1.966,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.278,3	2.278,0	2.362,1	2.361,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,9	0,9	0,2	0,2
Eingebettete Derivate	0,1	0,1	0,2	0,2
Devisentermingeschäfte	0,8	0,8	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)[1]	0,0	0,0	16,1	16,1
Devisentermingeschäfte	–	–	16,1	16,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.763,8	2.763,8	3.475,1	3.475,1
Passiva				
Finanzschulden	2.753,3	2.767,2	2.750,1	2.767,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.578,7	2.578,7	2.203,8	2.203,8
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,2	0,2	–	–
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)[1]	9,4	9,4	0,1	0,1
Devisentermingeschäfte	9,4	9,4	0,1	0,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	224,4	224,4	196,1	196,1

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

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

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.733,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.880,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.676,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.870,7 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 56,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 9,4 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 0,5 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören und der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Diese Beteiligungen sind der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen. Die Beteiligung an der Tanger Alliance S.A. wird zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 24,8 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 24,1 Mio. EUR) bewertet. Darüber hinaus bestehen Beteiligungen, für die nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen. Diese werden zu Anschaffungskosten in Höhe von 4,1 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 3,9 Mio. EUR) angesetzt, da dies als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts gilt. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete" Geldmarktfonds in Höhe von 201,8 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 145,7 Mio. EUR) enthalten. Für diese Geldmarktfonds erfolgt die Bewertung anhand ihrer notierten Marktpreise und sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 294,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 296,3 Mio. EUR) auf.

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

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

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

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Finanzschulden	2.753,3	2.750,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten[1]	1.540,6	1.528,0
Anleihen	301,4	301,3
Sonstige Finanzschulden	911,4	920,7
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.523,9	3.637,4
Gesamt	**6.277,2**	**6.387,5**

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

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen nach Währungen

Mio. EUR	30.6.2026	31.12.2025
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.549,9	5.921,3
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	434,4	430,9
Auf INR lautend (ohne Transaktionskosten)	271,4	8,4
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	52,3	57,9
Zinsverbindlichkeiten	20,5	21,2
Transaktionskosten	–51,4	–52,2
Gesamt	**6.277,2**	**6.387,5**

Zum 30. Juni 2026 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 636,2 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 616,7 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 170,6 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 7,5 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einer möglichen Zollstrafe in Kamerun. Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betrugen zum Stichtag 286,5 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 268,4 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für die Veränderung sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen in den Regionen Mittlerer Osten und Europa, teilweise kompensiert durch eine Reduktion von Risiken in den Regionen Latein Amerika und Asien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betrugen zum 30. Juni 2026 insgesamt 3.834,4 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 3.763,6 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 32 Containerschiffen in Höhe von 3.724,9 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 57,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen und in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen sowie in Effizienzmaßnahmen für die Hauptmaschinen von Containerschiffen in Höhe von 36,3 Mio. EUR,

- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,1 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 12,0 Mio. EUR.

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

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 2.133,6 Mio. EUR (31. Dezember 2025: 1.480,2 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den verkürzten Konzernzwischenabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Insgesamt haben sich keine wesentlichen quantitativen Veränderungen im Umfang der Liefer- und Leistungsbeziehungen im Berichtszeitraum verglichen zum Geschäftsjahr 2025 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 4. August 2026

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer | Dheeraj Bhatia | Mark Frese

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

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

Hamburg, 4. August 2026

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Rolf Habben Jansen

Donya-Florence Amer | Dheeraj Bhatia | Mark Frese

FINANZKALENDER 2026

12. 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
Berichtsmanufaktur, Hamburg
www.berichtsmanufaktur.de

www.hapag-lloyd.com