

9M 2024

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
30. September 2024



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT 9M 2024

		Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023	Ver- änderung absolut
Segment Linienschifffahrt						
Schiffe insgesamt ¹		292	264	292	264	28
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	2.253	1.952	2.253	1.952	301
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	3.409	2.902	3.409	2.902	507
Frachtrate	USD/TEU	1.612	1.312	1.467	1.604	-137
Transportmenge	TTEU	3.227	3.110	9.323	8.916	407
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.167	4.033	13.790	14.060	-270
EBITDA	Mio. EUR	1.444	668	3.200	4.137	-937
EBIT	Mio. EUR	951	201	1.733	2.733	-999
Segment Terminal & Infrastruktur²						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	100	74	301	85	216
EBITDA	Mio. EUR	39	13	105	37	69
EBIT	Mio. EUR	21	3	51	26	25
Konzern Finanzkennzahlen²						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.257	4.099	14.061	14.136	-75
EBITDA	Mio. EUR	1.483	680	3.305	4.173	-868
EBIT	Mio. EUR	971	203	1.784	2.759	-974
Konzernergebnis	Mio. EUR	955	263	1.687	3.161	-1.475
Ergebnis je Aktie	EUR	5,43	1,46	9,55	17,92	-8,38
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	1.578	757	2.840	4.593	-1.753
Konzern Renditekennzahlen²						
EBITDA-Marge	%	28,2	16,6	23,5	29,5	-6,0
EBIT-Marge	%	18,5	5,0	12,7	19,5	-6,8
ROIC	%	21,0	4,9	13,1	22,7	-9,6
Konzern Bilanzkennzahlen²						
				30.9.2024	31.12.2023	Ver- änderung absolut
Eigenkapital	Mio. EUR			18.638	18.763	-125
Eigenkapitalquote	%			61,9	64,7	-2,8
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR			5.761	5.064	697
Liquide Mittel	Mio. EUR			4.609	5.810	-1.200
Nettoliquidität ³	Mio. EUR			730	2.592	-1.862

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende

² Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

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

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 14. November 2024 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 9M 2024

- Die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2024 waren geprägt von einer guten Nachfrageentwicklung sowie erneuten Störungen der weltweiten Lieferketten aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer.
- Der Konzernumsatz lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 mit 14,1 Mrd. EUR 0,5 % unter Vorjahresniveau (9M 2023: 14,1 Mrd. EUR). Das Konzern-EBITDA betrug 3,3 Mrd. EUR (9M 2023: 4,2 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT 1,8 Mrd. EUR (9M 2023: 2,8 Mrd. EUR).
- Diese Entwicklung ist insbesondere auf niedrigere Frachtraten im ersten Halbjahr und gestiegene Transportaufwendungen im Zusammenhang mit der notwendigen Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen.
- Im dritten Quartal 2024 führten eine verbesserte Nachfrage sowie steigende Frachtraten zu einer deutlichen Ergebnissteigerung im Vergleich zu den vorangegangenen Quartalen.
- Im Segment Linienschifffahrt wurde in den ersten neun Monaten 2024 ein EBITDA von 3,2 Mrd. EUR (9M 2023: 4,1 Mrd. EUR) und ein EBIT von 1,7 Mrd. EUR (9M 2023: 2,7 Mrd. EUR) erzielt. Die Transportmenge stieg um 4,6 % auf 9,3 Mio. TEU gegenüber 9M 2023. Die durchschnittliche Frachtrate verringerte sich hingegen um 8,5 % auf 1.467 USD/TEU gegenüber 9M 2023.
- Im Segment Terminal & Infrastruktur wurde in den ersten neun Monaten 2024 ein EBITDA von 105,3 Mio. EUR und ein EBIT von 51,2 Mio. EUR erzielt.
- Aufgrund des niedrigeren operativen Ergebnisses fiel das Ergebnis je Aktie auf 9,55 EUR, nach 17,92 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 1,5 Mrd. EUR erneut positiv (9M 2023: 3,2 Mrd. EUR).
- Zum 30. September 2024 verfügte der Konzern über eine Nettoliquidität von 0,7 Mrd. EUR (31. Dezember 2023: 2,6 Mrd. EUR).
- Nach Bilanzstichtag hat Hapag-Lloyd zwei Aufträge über den Bau von insgesamt 24 Containerschiffen mit einer Gesamtkapazität von 312.000 TEU unterzeichnet, die zwischen 2027 und 2029 ausgeliefert werden sollen. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 4 Mrd. USD. Die entsprechende langfristige Finanzierung über 3 Mrd. USD ist bereits zugesagt.
- Vor dem Hintergrund des aktuellen Geschäftsverlaufs, geprägt von einer über den Erwartungen liegenden Nachfrage sowie verbesserten Frachtraten, und trotz erhöhter Transportaufwendungen, hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 24. Oktober 2024 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 angehoben. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 4,2 bis 4,6 Mrd. EUR (vorher: 3,2 bis 4,2 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT von 2,2 bis 2,6 Mrd. EUR (vorher: 1,2 bis 2,2 Mrd. EUR) erwartet.
- Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

6 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

7 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

11 Wirtschaftsbericht

11 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

11 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

14 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

14 Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

17 Ertragslage in den Segmenten

22 Finanzlage des Konzerns

24 Vermögenslage des Konzerns

26 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

27 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

31 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

32 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

32 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

33 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

34 Konzernbilanz

36 Konzernkapitalflussrechnung

38 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

40 Verkürzter Konzernanhang

54 Vorläufiger Finanzkalender 2025

55 Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

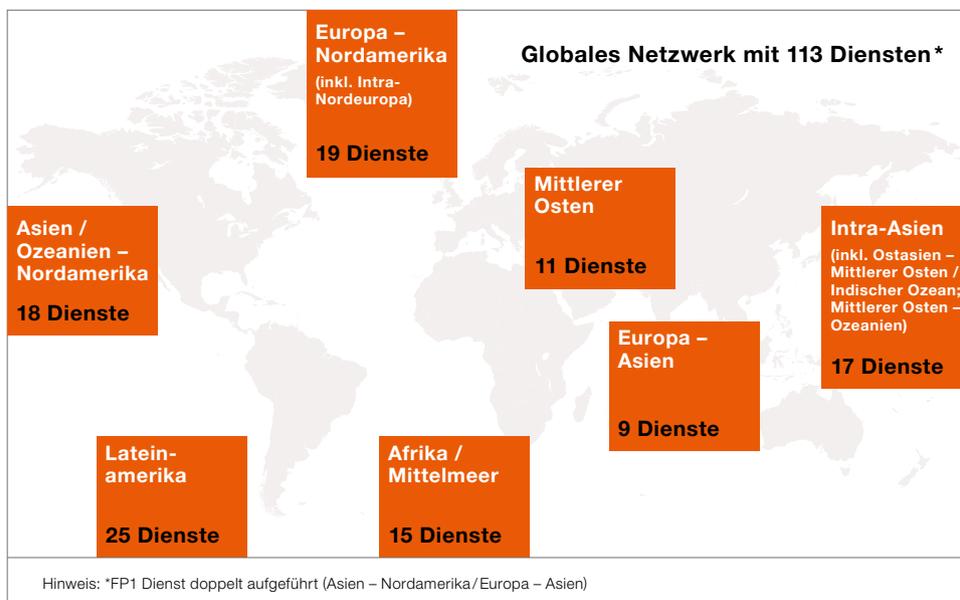
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Segment Linienschifffahrt

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. September 2024 aus 292 Containerschiffen (30. September 2023: 264) mit einer Transportkapazität von 2,3 Mio. TEU (30. September 2023: 2,0 Mio. TEU). Das Segment ist mit 399 Vertriebsstellen in 139 Ländern vertreten (30. September 2023: 398 Vertriebsstellen in 135 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem globalen Netzwerk von 113 Diensten (30. September 2023: 113 Dienste). In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 betreute der Geschäftsbereich weltweit rd. 26.700 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 28.800).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Kooperationen

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

mit ONE, HMM und Yang Ming die „THE Alliance“. Zum 30. September 2024 deckte die „THE Alliance“ mit 254 Containerschiffen und 25 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. September 2023: 256 Containerschiffe und 28 Dienste). Daneben existieren noch zwei weitere global agierende Allianzen: die „2M Alliance“, bestehend aus den beiden Marktführern MSC und Maersk, sowie die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, COSCO, inklusive des Tochterunternehmens OOIL, und Evergreen. Am 17. Januar 2024 haben Hapag-Lloyd und Maersk bekannt gegeben, dass sie eine Vereinbarung für eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit mit dem Namen „Gemini Cooperation“ getroffen haben, die im Februar 2025 starten soll und sich auf die großen Ost-West-Fahrtgebiete zwischen Fernost, Nordamerika und Europa beschränkt. Im Zuge der neuen Kooperation wird Hapag-Lloyd „THE Alliance“ im Januar 2025 verlassen. Bereits im Januar 2023 hatten Maersk and MSC bekannt gegeben, dass die „2M Alliance“ im Januar 2025 beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fernost	Transpazifik	Atlantik
2M	38	21	52
Ocean Alliance	31	38	13
THE ALLIANCE	24	28	30
Sonstige	6	13	5

Quelle: Alphaliner September 2024

Segment Terminal & Infrastruktur

Hapag-Lloyd ist Mehrheitseigentümer von fünf Seehafenterminals in den USA und Lateinamerika. Darüber hinaus hält Hapag-Lloyd Beteiligungen an Terminals in Lateinamerika, Europa, Nordafrika und Indien. Neben den Terminalaktivitäten werden an einigen Standorten ergänzende Logistikdienstleistungen angeboten. Seit dem 1. Juli 2024 tritt der Geschäftsbereich unter dem Markennamen Hanseatic Global Terminals auf.

Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen



Funktionale Währung des Konzerns

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

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

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

Zum 30. September 2024 stellt sich die Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG (unverändert zum 31. Dezember 2023) wie folgt dar:

in %	30.9.2024
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren sowohl für den Hapag-Lloyd Konzern als auch für die beiden Segmente sind das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Wesentliche Einflussfaktoren für die Entwicklung der operativen Ergebnisgrößen sind die Transportmenge und Frachtrate, der US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten, wie beispielsweise Transport- und Personalaufwendungen. Die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wird im Abschnitt „Ertragslage des Konzerns und Ertragslage in den Segmenten“ dargestellt.

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 13,1% (Vorjahreszeitraum: 22,7%). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 9,4%. Die Berechnung des ROIC ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Rendite auf das investierte Kapital des Hapag-Lloyd Konzerns

	Mio. EUR		Mio. USD	
	9M 2024	9M 2023	9M 2024	9M 2023
Langfristige Vermögenswerte ¹	20.105,6	19.474,5	22.498,7	20.626,0
Vorräte	546,4	452,2	611,4	478,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.553,8	1.822,5	2.857,8	1.930,3
Übrige kurzfristige Vermögenswerte ¹	430,4	523,0	481,6	554,0
Summe Vermögenswerte	23.636,1	22.272,1	26.449,6	23.589,2
Rückstellungen	1.469,7	1.378,7	1.644,7	1.460,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.627,0	2.647,2	2.939,7	2.803,7
Sonstige Schulden	1.631,3	1.174,0	1.825,1	1.243,1
Summe Schulden	5.728,1	5.199,8	6.409,6	5.507,1
Investiertes Kapital				
zum Ende der Berichtsperiode	17.908,0	17.072,3	20.040,0	18.082,1
am Anfang der Berichtsperiode	16.171,2	15.324,0	17.912,0	16.358,4
Durchschnittlich investiertes Kapital	17.039,6	16.198,2	18.976,0	17.220,3
EBIT	1.784,2	2.758,5	1.939,3	2.988,0
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) ²	62,9	49,3	68,3	53,4
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	1.721,3	2.709,2	1.871,0	2.934,6
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			13,1	22,7

¹ Ohne zinstragende Vermögenswerte

² Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten sowie die Terminalauslastung und -produktivität einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums.

Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Grundlagen für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd. Die nachfolgend aufgeführten nichtfinanziellen Grundlagen bilden wichtige Informationen zum Verständnis von Hapag-Lloyd als Linienreederei und Terminalbetreiber ab, werden jedoch seitens des Unternehmens nicht als Steuerungsgrößen verwendet.

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. September 2024 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 292 Containerschiffen (30. September 2023: 264 Schiffe). Die Vergrößerung der Flotte erfolgte durch den Zugang von Neubauten im Eigentum sowie Charterschiffen. Neben dem gestiegenen Bedarf an Schiffskapazität durch Mengenwachstum sowie der Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung sind die Veränderungen in der Flotte bedingt durch die Vorbereitung auf die neue Gemini-Netzwerkstruktur. Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 30. September 2024 2.253 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. September 2023 (1.952 TTEU) um 15,4 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. September 2024 59 % der Flotte im Eigentum (30. September 2023: 61 %). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurden sieben Neubauten (sechs Schiffe im Eigentum und eines als Langfristcharter) mit einer Gesamtkapazität von rd. 135 TTEU in Dienst gestellt.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. September 2024 fünf Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt 118 TTEU, die 2024 und 2025 ausgeliefert werden. Nach dem Bilanzstichtag 30. September 2024 hat Hapag-Lloyd zwei Aufträge über insgesamt 24 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 312 TTEU unterzeichnet, die zwischen 2027 und 2029 ausgeliefert werden sollen.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. September 2024 (kapazitätsgewichtet) 11,0 Jahre (30. September 2023: 11,1 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,7 Jahren (30. September 2023: 10,9 Jahre). Mit 7,7 TTEU (30. September 2023: 7,4 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 11 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,9 TTEU (30. September 2023: 6,6 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 69 % über der durchschnittlichen Schiffgröße der Weltflotte von 4,6 TTEU (30. September 2023: 4,5 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. September 2024 über 2,0 Mio. (30. September 2023: 1,7 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,4 Mio. TEU (30. September 2023: 2,9 Mio. TEU). Die Gesamtkapazität der Containerflotte erhöhte sich somit deutlich um 17,5 % gegenüber dem Vorjahreswert. Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. September 2024 rd. 62 % (30. September 2023: rd. 59 %). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurden rd. 350.700 neue Container mit einer Gesamtkapazität von rd. 640.600 TEU bestellt, darunter 6.850 Kühl-Container mit einer Kapazität von 13.350 TEU.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. September 2024 113 Dienste (30. September 2023: 113 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2023
Anzahl der Schiffe	292	266	264
davon			
Eigene Schiffe ¹	130	123	124
Gecharterte Schiffe	162	143	140
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	2.253	1.972	1.952
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.409	2.975	2.902
Anzahl Dienste	113	113	113

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 3,5 Mio. Tonnen und lag somit um 17,5 % über Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 3,0 Mio. Tonnen). Der gestiegene Bunkerverbrauch ist insbesondere auf die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer und die damit notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen. Zudem führte auch die gestiegene Transportmenge zu einem höheren Verbrauch. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 mit 2,20 Tonnen um 1,9 % über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (Vorjahreszeitraum: 2,16 Tonnen). Pro transportiertem TEU erhöhte sich der Bunkerverbrauch entsprechend von 0,34 Tonnen pro TEU in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 um 12,2 % auf 0,38 Tonnen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024.

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) und Liquified Natural Gas (LNG) reduzierte sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 82 % in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 auf 77 %.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 26.700 Kunden durch (Vorjahreszeitraum: rd. 28.800).

Die Kundenstruktur im Segment Terminal&Infrastruktur unterscheidet sich deutlich von der im Linienschifffahrtssegment. Die Kunden der Terminals sind insbesondere die weltweit operierenden Containerreedereien. Entsprechend zählt das Segment Linienschifffahrt von Hapag-Lloyd zu den größten Kunden des Segments Terminal&Infrastruktur.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 30. September 2024 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 16.699 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (30. September 2023: 16.068). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf eine Erhöhung der Mitarbeitenden bei SAAM Terminals sowie auf den Ausbau der Hinterlandverkehre und des Kundenservices im Segment Linienschifffahrt zurückzuführen.

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2023
Linienschifffahrt	13.668	13.426	13.505
davon Seepersonal	1.348	1.305	1.340
Terminal&Infrastruktur	3.031	2.869	2.563
Gesamt	16.699	16.295	16.068

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) verzeichnete die Weltwirtschaft in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 trotz der zahlreichen geopolitischen Krisen insgesamt ein stabiles Wachstum, sodass für das Gesamtjahr von einem Wachstum der Weltwirtschaft von 3,2 % ausgegangen wird (IWF World Economic Outlook, Oktober 2024).

Die Wirtschaft der Volksrepublik China wuchs in den ersten neun Monaten 2024 um 4,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, trotz der Belastungen aus der Immobilienkrise. Der Export von Gütern stieg um 6,2 %, die Importe erhöhten sich um 4,1 % gegenüber den ersten neun Monaten 2023 (National Bureau of Statistics of China, Oktober 2024). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im dritten Quartal 2024 gegenüber Q3 2023 um 2,7 %. In den ersten beiden Quartalen des Jahres 2024 war die amerikanische Wirtschaft bereits um 2,9 % sowie 3,0 % gegenüber den Vorjahresquartalen gewachsen. Das Wachstum war getrieben von Investitionen und steigenden Staatsausgaben. In den ersten acht Monaten 2024 stiegen die Importe von Gütern um 4,4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, die Exporte erhöhten sich um 2,3 %. (U.S. Department of Commerce, Oktober 2024). Die EU verzeichnete im dritten Quartal 2024 ein Wirtschaftswachstum von 0,9 % gegenüber Q3 2023. In den ersten beiden Quartalen 2024 war die Wirtschaft der EU um 0,6 % und 0,8 % gegenüber den jeweiligen Vorjahresquartalen gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stieg leicht in den ersten acht Monaten des Jahres 2024 um 0,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern reduzierte sich hingegen deutlich um 6,3 % (Eurostat, Oktober 2024).

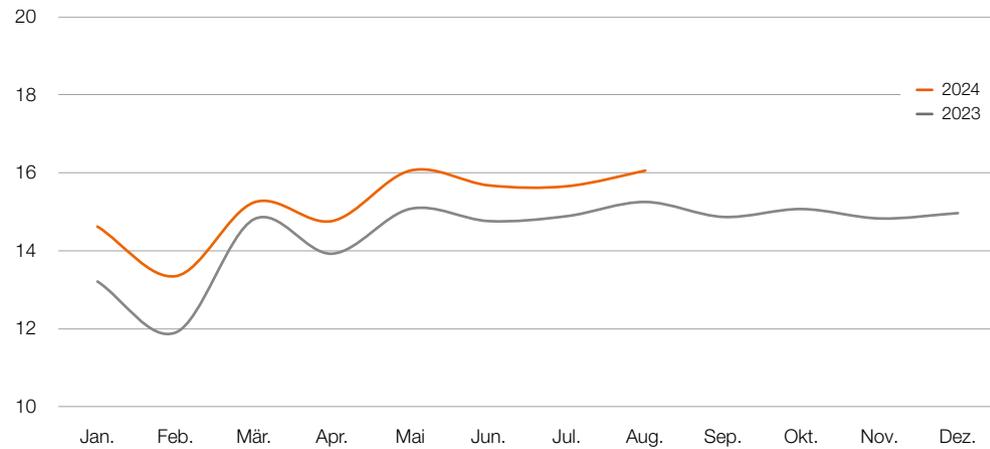
Wegen der Spannungen im Nahen Osten stiegen die Rohöl- und Bunkerpreise in den ersten fünf Monaten des Jahres 2024, gingen danach jedoch wieder wegen geringerer Nachfrage nach Energieträgern zurück. Der Preis für Brent Rohöl notierte per 30. September 2024 bei 71,77 USD pro Barrel, 6,8 % unter dem Jahresschlusskurs 2023 von 77,04 USD pro Barrel. Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) notierte zum 30. September 2024 mit 500 USD/t um 4,4 % niedriger als zum Jahresschlusskurs 2023 von 523 USD/t (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

Die weltweiten Containertransportmengen stiegen im Zeitraum Januar bis August 2024 um 6,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (CTS, Oktober 2024). Insbesondere die Exporte aus Fernost verzeichneten deutliches Wachstum. Die Transportmenge in den großen Fahrtgebieten von Fernost nach Nordamerika stieg um 17,0 % und von Fernost nach Europa um 7,7 %. Im Gegensatz dazu waren die Transportmengen im Nahen Osten aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer rückläufig.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)

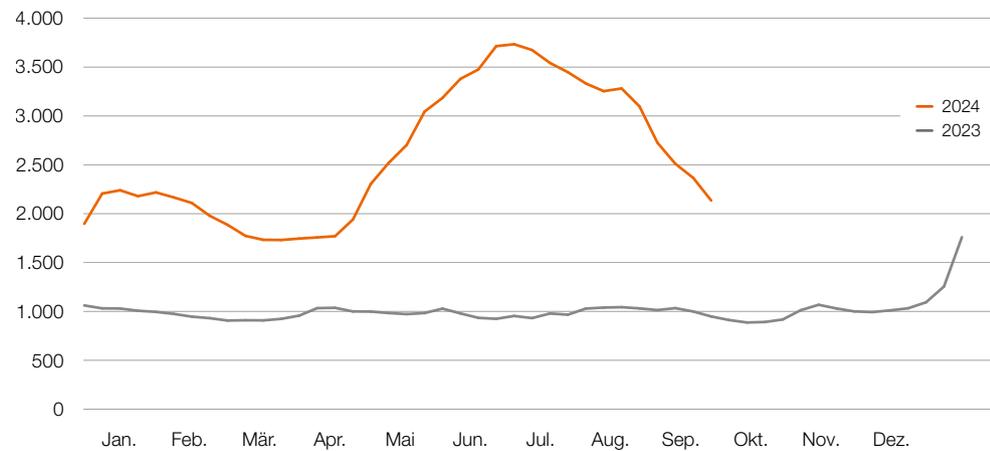


Quelle: CTS, Oktober 2024

Segment Linienschifffahrt

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, lag in den ersten neun Monaten 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Ende September 2024 notierte der Index bei 2.135 USD/TEU (Vorjahr: 887 USD/TEU). Diese Entwicklung ist insbesondere auf eine Belebung der Nachfrage bei gleichzeitig knappen Schiffskapazitäten zurückzuführen. Aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer leiten viele Containerreedereien seit Mitte Dezember 2023 ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung um. Die längeren Fahrtzeiten mindern die effektiv verfügbare Transportkapazität und führen zu steigenden Fahrtkosten.

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



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Oktober 2024

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag per Ende September 2024 mit 0,2 Mio. TEU oder 0,7 % der Weltflotte unter dem Niveau des Vorjahres (30. September 2023: 0,32 Mio. TEU; 1,2 %, Alphaliner Weekly, Oktober 2024). Grund ist der gestiegene Bedarf an Schiffskapazität wegen der längeren Strecken um das Kap der Guten Hoffnung.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden in den ersten neun Monaten 2024 insgesamt 361 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 2,4 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 227 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,6 Mio. TEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 47 kleine Containerschiffe mit insgesamt 64 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: 60 Schiffe, 113 TTEU).

In den ersten neun Monaten 2024 wurden Aufträge für den Bau von 248 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 2,9 Mio. TEU vergeben (Vorjahreszeitraum: 159 Schiffe mit einer Kapazität von 1,5 Mio. TEU, Clarksons Research, Oktober 2024).

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende September 2024 auf rd. 6,2 Mio. TEU, nach rd. 7,1 Mio. TEU per Ende September 2023. Das Verhältnis von Auftragsbestand zur Kapazität der weltweiten Containerflotte betrug 20,7 % (per 30. September 2023: 26,4 %) und lag damit deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 waren die durchschnittlichen Frachtraten weiterhin niedriger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im Gegensatz dazu ist das Transportvolumen gestiegen, vor allem aufgrund einer weiter zunehmenden Nachfrage. Infolge dieser Entwicklungen erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern in den ersten neun Monaten 2024 ein niedrigeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 mit 3.304,6 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 4.172,8 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns sank ebenfalls deutlich auf 1.784,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.758,5 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 1.686,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.161,5 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023 (angepasst)*	9M 2024	9M 2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse	5.257,2	4.099,3	14.060,8	14.135,5
Transport- und Terminalaufwendungen	3.354,5	3.036,3	9.564,4	8.892,8
Personalaufwendungen	307,4	269,3	854,7	745,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	511,7	476,5	1.520,4	1.414,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-114,9	-113,6	-326,9	-347,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	968,7	203,6	1.794,5	2.735,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,1	-0,2	-12,9	20,6
Ergebnis aus Beteiligungen	2,6	-0,1	2,6	2,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	971,2	203,4	1.784,2	2.758,5
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	0,4	48,4	48,5	301,2
Übrige Finanzposten	-4,4	1,7	-14,6	154,0
Ertragsteuern	12,0	-9,5	131,4	52,3
Konzernergebnis	955,1	263,1	1.686,7	3.161,5
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	954,5	256,9	1.677,8	3.150,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,6	6,2	8,9	11,2
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,43	1,46	9,55	17,92
EBITDA	1.482,9	679,9	3.304,6	4.172,8
EBITDA-Marge (%)	28,2	16,6	23,5	29,5
EBIT	971,2	203,4	1.784,2	2.758,5
EBIT-Marge (%)	18,5	5,0	12,7	19,5

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Umsatzerlöse im Konzern

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 74,7 Mio. EUR auf 14.060,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.135,5 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 0,5% entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch die niedrigeren durchschnittlichen Frachtraten. Entgegen wirkte ein um 4,6% gestiegenes Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 um 671,6 Mio. EUR auf 9.564,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.892,8 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,6%.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 um 109,6 Mio. EUR auf 854,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 745,0 Mio. EUR). Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus den erhöhten Kosten für die übernommenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften im dritten Quartal des Vorjahres, zusätzlich trugen Gehaltssteigerungen zum Anstieg bei.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 erhöhten sich die Abschreibungen um 106,1 Mio. EUR auf 1.520,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.414,3 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container sowie aus dem Zugang von Abschreibungen durch die im Vorjahr durchgeführte Übernahme von SAAM Terminals. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 789,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 775,5 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –326,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –347,7 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 auf insgesamt 425,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 444,3 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (201,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 202,0 Mio. EUR), Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (41,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 73,8 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (36,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 31,9 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (26,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 31,5 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 48,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 301,2 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 279,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 479,1 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften, die im Zuge der Dividendenzahlung reduziert wurden. Die Geldmarktfonds und Geldmarktgeschäfte erzielten Erträge in Höhe von 197,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 433,9 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 52,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 24,4 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten -14,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 154,0 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die realisierten Kursverluste (Vorjahreszeitraum: Kursgewinne) der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2024 bzw. Mai 2023 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsverluste (Vorjahreszeitraum: Fremdwährungsgewinne) aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

Ertragsteuern

Der Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag ist im laufenden Geschäftsjahr auf 131,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 52,3 Mio. EUR) gestiegen. Der erhöhte Steueraufwand ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern im Geschäftsjahr auf 31,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 117,4 Mio. EUR) gesunken sind, ist ein deutlicher Anstieg des Aufwands für latente Steuern auf 100,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steuerertrag 65,1 Mio. EUR) zu verzeichnen. Die Anpassung der steuerlichen Behandlung von Aufwendungen und Erträgen aus dem Kapitalanlagebereich führte zu einer Reduzierung des laufenden Ertragsteueraufwands um 33,3 Mio. EUR sowie zu einer Erhöhung des latenten Ertragsteueraufwands um 14,5 Mio. EUR. Der Anstieg des latenten Steueraufwands resultiert des Weiteren im Wesentlichen aus der Bildung von passiven latenten Steuern auf temporäre Differenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen sowie aus der Auflösung von aktiven latenten Steuern des Vorjahres aufgrund von Umkehreffekten in diesem Bereich. Darüber hinaus resultiert ein Teil des latenten Steueraufwands aus der Bildung passiver latenter Steuern auf Bewertungsunterschiede eines gehaltenen Spezialfonds.

Konzernergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 1.686,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 3.161,5 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 verzeichnete das Segment Linienschifffahrt einen Ergebnisrückgang. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 3.199,6 Mio. EUR, nach 4.136,5 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 1.733,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.732,7 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Umsatzerlöse	5.167,2	4.032,9	13.789,8	14.059,9
Transportaufwendungen	3.321,8	3.025,4	9.504,9	8.883,8
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.279,3	3.006,7	9.498,7	8.917,9
Brennstoffe und Emissionen	678,8	531,4	1.995,7	1.673,4
Handling und Haulage	1.611,5	1.431,3	4.596,0	4.283,1
Container und Repositionierung ¹	423,3	404,4	1.219,8	1.155,8
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	565,7	639,5	1.687,2	1.805,7
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	42,5	18,7	6,3	-34,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	493,0	466,7	1.466,3	1.403,8
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-401,5	-339,9	-1.085,4	-1.039,5
EBIT	950,8	200,9	1.733,3	2.732,7
EBIT-Marge (%)	18,4	5,0	12,6	19,4
EBITDA	1.443,8	667,6	3.199,6	4.136,5
EBITDA-Marge (%)	27,9	16,6	23,2	29,4

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Atlantik	540	501	1.626	1.538
Transpazifik	575	513	1.636	1.366
Fernost	662	592	1.786	1.647
Mittlerer Osten	312	360	882	1.085
Intra-Asien	183	212	560	562
Lateinamerika	751	745	2.270	2.182
Afrika	205	188	564	536
Gesamt	3.227	3.110	9.323	8.916

Die Transportmenge lag in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 mit 9.323 TTEU (Vorjahreszeitraum: 8.916 TTEU) über dem Vorjahresniveau (+4,6 %).

Der Anstieg des Transportvolumens in den Fahrtgebieten Transpazifik und Fernost ist insbesondere auf die gesteigerte Transportkapazität zurückzuführen. Im Gegensatz dazu verringerte sich die Transportmenge vor allem im Fahrtgebiet Mittlerer Osten aufgrund des Konflikts im Roten Meer, der längere Transitzeiten und teilweise ausgesetzte Dienste verursachte.

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Atlantik	1.369	1.547	1.379	2.074
Transpazifik	1.997	1.513	1.782	1.780
Fernost	1.845	1.167	1.584	1.424
Mittlerer Osten	1.390	867	1.308	1.048
Intra-Asien	884	656	809	802
Lateinamerika	1.451	1.476	1.378	1.764
Afrika	2.002	1.545	1.705	1.685
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.612	1.312	1.467	1.604

In den ersten neun Monaten 2024 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.467 USD/TEU und lag damit um 137 USD/TEU bzw. 8,5 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.604 USD/TEU).

Die niedrigere durchschnittliche Frachtrate resultiert hauptsächlich aus den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Störungen globaler Lieferketten und der damit verbundenen Freisetzung von Transportkapazitäten.

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 270,0 Mio. EUR auf 13.789,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 14.059,9 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 1,9% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 8,5% im Vergleich zur Vorjahresperiode. Der Anstieg der Transportmenge um 4,6% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkte dieser Entwicklung leicht entgegen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Atlantik	672,1	709,8	2.063,0	2.945,0
Transpazifik	1.046,7	713,2	2.682,0	2.245,9
Fernost	1.116,2	633,9	2.602,6	2.164,7
Mittlerer Osten	395,0	286,3	1.060,8	1.049,3
Intra-Asien	147,1	127,7	417,1	416,4
Lateinamerika	991,9	1.009,2	2.877,1	3.551,7
Afrika	374,0	266,8	884,0	834,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	424,4	285,9	1.203,3	852,9
Gesamt	5.167,2	4.032,9	13.789,8	14.059,9

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

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 um 621,1 Mio. EUR auf 9.504,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.883,8 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 7,0%.

Die erhöhten Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch gestiegene Aufwendungen für Brennstoffe um 322,3 Mio. EUR auf 1.995,7 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 1.673,4 Mio. EUR). Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 mit 598 USD/t um 13 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 611 USD/t lag, trug der erhöhte Bunkerverbrauch, insbesondere durch das Umleiten der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung, zu einer Erhöhung der Aufwendungen für Brennstoffe bei. Darüber hinaus trugen die erstmalig in 2024 zu erfassenden Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate in Höhe von 63,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) zum Anstieg der Brennstoffe und Emissionen bei. Mit der Einbeziehung der Schifffahrtsemission in das EU Emissionshandels-system ist Hapag-Lloyd seit dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtet EU-Allowances (EUAs) für CO₂-Emissionen zu erwerben und einzureichen.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres um 312,8 Mio. EUR auf 4.596,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.283,1 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Aufwendungen durch Umladungen von Containern in Verbindung mit dem Konflikt im Roten Meer zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung sind im Vergleich zur Vorjahresperiode im Wesentlichen durch die zusätzlichen Umschlagsaktivitäten von Leercontainern aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 118,5 Mio. EUR auf 1.687,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.805,7 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus geringeren Kanalkosten im Zusammenhang mit der Meidung des Suezkanals. Insbesondere die Aufwendungen für kurzfristig eingecharterte Schiffe und Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sind hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen.

Abschreibungen

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 62,5 Mio. EUR auf 1.466,3 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 1.403,8 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.354,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.304,9 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 1.733,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 2.732,7 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres mit 105,3 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahreszeitraums von 36,5 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag bei 51,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 26,1 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023 (angepasst)*	9M 2024	9M 2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse	99,7	73,8	300,7	85,0
Terminalaufwendungen	44,1	19,4	90,9	19,4
davon				
Materialaufwendungen	5,7	4,6	16,6	4,6
Containerterminalaufwendungen	32,2	8,4	55,3	8,4
Terminalequipmentsaufwendungen	6,0	4,7	18,8	4,7
Übrige operative Terminalaufwendungen	0,0	1,6	0,2	1,6
Personalaufwendungen	30,1	29,3	88,4	32,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	18,6	9,8	54,1	10,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,2	0,1	10,4	22,3
Übrige Erlöse und Aufwendungen	8,4	-12,7	-26,7	-18,7
EBIT	20,5	2,7	51,2	26,1
EBIT-Marge (%)	20,6	3,7	17,0	30,7
EBITDA	39,2	12,5	105,3	36,5
EBITDA-Marge (%)	39,3	17,0	35,0	43,0

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 300,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 85,0 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet und entfielen im Wesentlichen auf die seit August 2023 im Konsolidierungskreis berücksichtigten SAAM Terminals-Gesellschaften.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 90,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 19,4 Mio. EUR) sowie Personalaufwendungen mit einem Betrag von 88,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 32,7 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 54,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,4 Mio. EUR).

Übrige Erlöse und Aufwendungen

Weitere Erträge und Aufwendungen resultierten in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 im Wesentlichen aus dem sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von -29,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: -20,8 Mio. EUR) und betrafen insbesondere administrative Aufwendungen.

Operatives Ergebnis

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 51,2 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 26,1 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.577,8	756,5	2.839,6	4.592,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-514,7	-1.271,7	-1.320,7	-1.417,8
Free Cashflow	1.063,1	-515,2	1.518,9	3.174,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-495,6	-82,1	-2.714,1	-11.759,2
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	567,5	-597,3	-1.195,2	-8.584,4

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 2.839,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.592,7 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bedingt durch das gesunkene Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 auf insgesamt 1.320,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.417,8 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 1.444,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.300,3 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 202,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.625,9 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 255,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 478,7 Mio. EUR). Die sich im Vorjahreszeitraum ergebenden Mittelzuflüsse resultierten im Wesentlichen aus der Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente für Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 2.714,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.759,2 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilhaber der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.072,9 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 864,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 819,8 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 445,5 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 404,3 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 273,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 445,3 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Bestand am Anfang der Periode	4.240,2	6.791,6	5.809,8	15.236,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	-198,4	163,6	-5,3	-293,8
Zahlungswirksame Veränderungen	567,5	-597,3	-1.195,2	-8.584,4
Bestand am Ende der Periode	4.609,3	6.357,9	4.609,3	6.357,9

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 ein Zahlungsmittelabfluss von 1.195,2 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -5,3 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. September 2024 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 4.609,3 Mio. EUR (30. September 2023: 6.357,2 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 647,9 Mio. EUR (30. September 2023: 684,5 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.881,2 Mio. EUR (30. September 2023: Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds als sonstige finanzielle Vermögenswerte 1.900,9 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 7.138,4 Mio. EUR ergab (30. September 2023: 8.943,3 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.760,7	5.063,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.609,3	5.809,8
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.881,2	1.845,5
Nettoliquidität¹	729,8	2.591,5
Frei verfügbare Kreditlinien	647,9	654,5
Eigenkapitalquote (%)	61,9	64,7

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

Zum 30. September 2024 betrug die Nettoliquidität des Konzerns 729,8 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2023* ist die Nettoliquidität somit um 1.861,7 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung und den Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023* um 124,8 Mio. EUR und betrug zum 30. September 2024 18.637,9 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 61,9 % (31. Dezember 2023*: 64,7 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	20.108,4	18.761,6
davon Anlagevermögen	19.935,9	18.492,8
Kurzfristige Vermögenswerte	10.018,2	10.232,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.609,3	5.809,8
Bilanzsumme	30.126,6	28.994,2
Passiva		
Eigenkapital	18.637,9	18.762,7
Fremdkapital	11.488,8	10.231,5
davon langfristige Schulden	4.964,7	4.330,9
davon kurzfristige Schulden	6.524,1	5.900,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.760,7	5.063,8
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.425,6	3.808,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.335,1	1.255,8
Bilanzsumme	30.126,6	28.994,2
Nettoliquidität	729,8	2.591,5
Eigenkapitalquote (%)	61,9	64,7

Zum 30. September 2024 lag die Bilanzsumme des Konzerns mit 30.126,6 Mio. EUR geringfügig über dem Wert zum Jahresende 2023 (31. Dezember 2023*: 28.994,2 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus Investitionen in Schiffsneubauten und Container, neu eingegangenen und verlängerten Leasing- und Charterverträgen sowie einem korrespondierenden Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. September 2024 bei 1,12 (31. Dezember 2023: 1,11).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.443,1 Mio. EUR auf 19.935,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 18.492,8 Mio. EUR) insbesondere durch neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.650,6 Mio. EUR sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 1.442,5 Mio. EUR. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.520,3 Mio. EUR und stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 235,6 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. In diesen planmäßigen Abschreibungen waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 789,6 Mio. EUR enthalten.

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Der Rückgang der aktiven latenten Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr auf 102,4 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 186,5 Mio. EUR) basiert im Wesentlichen auf dem Abbau von temporären Vorjahresdifferenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen. Darüber hinaus führte eine Anpassung der steuerlichen Behandlung von Aufwendungen und Erträgen aus dem Kapitalanlagebereich zu einer Auflösung der aktiven latenten Ertragsteuern für Vorjahre in Höhe von 14,5 Mio. EUR. Gegenläufig wurden aktive latente Steuern auf inländische steuerliche Verluste aus realisierten Fremdwährungseffekten in Höhe von 24,4 Mio. EUR gebildet.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte kam es zu einer Reduzierung des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 4.609,3 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 5.809,8 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 896,7 Mio. EUR auf 2.555,8 Mio. EUR an (31. Dezember 2023: 1.657,0 Mio. EUR), was sich im Wesentlichen durch eine höhere durchschnittliche Frachtrate begründen lässt.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 124,8 Mio. EUR auf 18.637,9 Mio. EUR zurück. Trotz des im erwirtschafteten Konzern Eigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnisses in Höhe von 1.686,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.161,5 Mio. EUR) führten die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 9,25 EUR (Vorjahr: 63,0 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahr: 11.072,9 Mio. EUR) sowie die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von 173,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 190,6 Mio. EUR*) zu einem Rückgang.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2023 um 1.257,3 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert aus dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten im Wesentlichen aus neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 1.631,7 Mio. EUR sowie der Ziehung weiterer Bauraten unter bestehenden Chinese Leases (Sale-and-Leaseback-Transaktionen) im Zusammenhang mit der Auslieferung dreier Schiffsneubauten in Höhe von 273,1 Mio. EUR. Außerdem trug der Anstieg der Verbindlichkeiten infolge eines gestiegenen Transportvolumens bei leicht gestiegenen Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen in Höhe von 426,5 Mio. EUR zu der Erhöhung bei, welcher von Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 1.131,1 Mio. EUR sowie stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 59,6 Mio. EUR teilweise kompensiert wurde.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern auf 173,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 153,7 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Bildung passiver latenter Steuern auf den gestiegenen Bewertungsunterschied des Spezialfonds in Höhe von 29,0 Mio. EUR sowie auf unrealisierte Währungskurseffekte auf Kapitalanlagen des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 7,8 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang passiver latenter Steuern aus diversen ausländischen Konzerngesellschaften in Höhe von 11,0 Mio. EUR aus.

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Zum 30. September 2024 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in dem Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Wertpapiere des Spezialfonds sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 729,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 2.591,5 Mio. EUR).

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Die ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 waren geprägt von einer guten Nachfrage nach Containertransporten. Obwohl die durchschnittliche Frachtrate insbesondere im dritten Quartal anstieg, war sie im Durchschnitt niedriger als im Vorjahreszeitraum. Das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd sank somit in den ersten neun Monaten 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Vor dem Hintergrund des aktuellen Geschäftsverlaufs, geprägt von einer über den Erwartungen liegenden Nachfrage sowie verbesserten Frachtraten, und trotz erhöhter Transportaufwendungen hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 24. Oktober 2024 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 angehoben.

Die anhaltenden geopolitischen Spannungen im Nahen Osten haben weiterhin direkte Auswirkungen auf die Entwicklung des Branchenumfelds. Aufgrund des Konflikts im Roten Meer werden Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung weiter umgeleitet, was auf einigen Routen zu einer Verknappung der Schiffskapazität führt. Gleichzeitig zeigen sich sehr volatile Spotfrachtraten, steigende Transportaufwendungen sowie erneute Störungen der globalen Lieferketten. Insbesondere aus diesen Gründen stuft der Vorstand das verbleibende Geschäftsjahr 2024 als herausfordernd und mit Unsicherheiten behaftet ein.

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für das Jahr 2024 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) ein gegenüber dem Vorjahr stabiles Weltwirtschaftswachstum von 3,2 %. Damit liegt die Prognose unter dem historischen Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2019 von 3,8 %. Wachstumstreiber unter den Industrienationen sind vor allem die USA dank eines weiterhin starken Konsums. Die Wirtschaft im Euroraum wird dagegen voraussichtlich nur geringfügig wachsen. Insbesondere für Deutschland wird aufgrund der Schwäche des Verarbeitenden Gewerbes mit einer Stagnation der Wirtschaftsleistung gerechnet. In den Entwicklungs- und Schwellenländern wird die Wirtschaft nach Einschätzung des IWF um 4,2 % wachsen. Insbesondere für die beiden größten Volkswirtschaften Asiens, China und Indien wird eine weiterhin starke Entwicklung prognostiziert. Für den Welthandel wird nach einer Schwächephase im Jahr 2023 wieder ein Wachstum von 3,1 % und damit auf dem Niveau des Weltwirtschaftswachstums erwartet (IWF World Economic Outlook, Oktober 2024).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Wachstum Weltwirtschaft	3,2	3,2	3,3	3,6	6,6
Industrienationen	1,8	1,8	1,7	2,9	6,0
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,2	4,2	4,4	4,0	7,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,4	3,1	0,8	5,7	10,8

Quelle: IWF World Economic Outlook, Oktober 2024

Branchenspezifischer Ausblick

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

Der maritime Branchendienst Accenture Cargo erwartet für das Jahr 2024 einen Anstieg der globalen Containertransportmenge von 5,5 %, nach 0,5 % im Vorjahr laut CTS. Damit wird nun ein stärkeres Wachstum antizipiert als noch zu Jahresanfang (3,8 %). Alle Teilmärkte werden laut Prognose wachsen.

Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Wachstumsrate	3,0	5,5	0,5	-4,0	6,7

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

Die nominale Containerschiffskapazität dürfte 2024 aufgrund einer hohen Zahl an Schiffsauslieferungen ebenfalls deutlich wachsen. Drewry erwartet einen Anstieg der Kapazität um 3,1 Mio. TEU bzw. 11,2 % gegenüber dem Vorjahr. Im dritten Quartal 2024 haben die Schiffsbestellungen wieder deutlich zugenommen, sodass die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe laut MDS Transmodal mit 6,2 Mio. TEU weiterhin auf einem erhöhten Niveau verbleibt (Vorjahr: 7,1 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität von 20,7 % (per 30. September 2023: 26,4 %).

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffslotte

Mio. TEU	2025e	2024e	2023	2022	2021
Kapazität Jahresanfang	31,0	27,8	25,8	24,7	23,6
Geplante Auslieferungen	1,9	3,2	2,5	1,0	1,2
Erwartete Verschrottungen	0,2	0,1	0,2	0,0	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,1	–	0,3	–0,1	0,1
Nettokapazitätszuwachs	1,6	3,1	2,1	1,0	1,1
Nettokapazitätszuwachs (in %)	5,2	11,2	8,1	4,2	4,5

Quelle: Drewry Container Forecaster Q3 2024. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 eine positive Geschäftsentwicklung, die über den zu Jahresanfang liegenden Erwartungen lag. Im dritten Quartal konnte zudem eine deutliche Ergebnisverbesserung im Vergleich zu den vorangegangenen Quartalen erzielt werden. Vor dem Hintergrund des aktuellen Geschäftsverlaufs, geprägt von einer über den Erwartungen liegenden Nachfrage sowie verbesserten Frachtraten, und trotz erhöhter Aufwendungen im Zusammenhang mit der notwendigen Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 24. Oktober 2024 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 erneut angehoben. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 4,6 bis 5,0 Mrd. USD (vorher: 3,5 bis 4,6 Mrd. USD) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 2,4 bis 2,8 Mrd. USD (vorher: 1,3 bis 2,4 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem Konzern-EBITDA von 4,2 bis 4,6 Mrd. EUR (vorher: 3,2 bis 4,2 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT von 2,2 bis 2,6 Mrd. EUR (vorher: 1,2 bis 2,2 Mrd. EUR).

Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2024 basiert insbesondere auf den Annahmen, dass die Transportmenge gegenüber dem Vorjahr moderat ansteigt, während die durchschnittliche Frachtrate auf dem Niveau des Vorjahres liegen dürfte (vorher: leicht fallend). Der Bunkerverbrauchspreis wird zudem leicht unter dem Vorjahresniveau erwartet. Die Transportkosten sollen durch aktives Kostenmanagement, beispielsweise im Bereich der Beschaffung oder im Servicenetzwerk, nachhaltig gesenkt werden. Allerdings dürften erhöhte Transportaufwendungen im Zusammenhang mit verlängerten Fahrtzeiten um das Kap der Guten Hoffnung sowie die erstmalige Einbeziehung der Schifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) diese Maßnahmen im laufenden Geschäftsjahr überkompensieren, sodass insgesamt von einer höheren Kostenbasis auszugehen ist. Die Ergebnisprognose basiert ferner auf der Annahme eines durchschnittlichen Wechselkurses in Höhe von 1,09 USD/EUR (Geschäftsjahr 2023: 1,08 USD/EUR).

Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtraten und großen geopolitischen Herausforderungen ist die Prognose mit Unsicherheiten behaftet.

Unberücksichtigt in der Ergebnisprognose sind derzeit nicht erwartete, aber nicht auszuschließende Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen im Verlauf des Geschäftsjahres 2024.

Wichtige Eckwerte der Prognose 2024

	Ist 2023	Prognose 2024 (vom 14. März 2024)	Prognose 2024 (vom 15. Mai 2024)	Prognose 2024 (vom 9. Juli 2024)	Prognose 2024 (vom 24. Oktober 2024)
Wachstum Weltwirtschaft, IWF ¹	3,3 %	3,1 %	3,2 %	3,2 %	3,2 %
Zunahme Welthandels- volumen, IWF ¹	0,8 %	3,3 %	3,0 %	3,1 %	3,1 %
Anstieg globales Containertransport- volumen, CTS (Ist 2023)/ Accenture Cargo ¹	0,5 %	3,8 %	3,8 %	4,0 %	5,5 %
Transportmenge ²	11,9 Mio. TEU	Leicht steigend	Leicht steigend	Moderat steigend	Moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate ²	1.500 USD/TEU	Deutlich fallend	Moderat fallend	Leicht fallend	Auf Vorjahres- niveau
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis ²	614 USD/t	Auf Vorjahres- niveau	Auf Vorjahres- niveau	Leicht fallend	Leicht fallend
Konzern-EBITDA	4,5 Mrd. EUR	1,0 bis 3,0 Mrd. EUR	2,0 bis 3,0 Mrd. EUR	3,2 bis 4,2 Mrd. EUR	4,2 bis 4,6 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,5 Mrd. EUR	-1,0 bis 1,0 Mrd. EUR	0,0 bis 1,0 Mrd. EUR	1,2 bis 2,2 Mrd. EUR	2,2 bis 2,6 Mrd. EUR

¹ Basierend auf letzter Publikation vor Veröffentlichung der jeweiligen Prognose

² Segment Linienschifffahrt

Die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd unterliegt in dem von volatilen Frachtraten und einem starken Wettbewerb geprägten Branchenumfeld Risiken und Chancen, die eine Abweichung der Geschäftsentwicklung von der Prognose bewirken könnten. Diese und weitere Risiken und Chancen sind ausführlich im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 dargestellt. Wesentliche Veränderungen gegenüber dieser Darstellung sind nachfolgend im Risiko- und Chancenbericht dieses Quartalsfinanzberichts aufgeführt. Der Eintritt eines oder mehrerer dieser Risiken könnte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit ebenfalls auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd ausüben, wodurch sich auch Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie für nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen ergeben können.

Risiko- und Chancenbericht

Die bedeutenden Chancen und Risiken sowie deren Einschätzung sind im Geschäftsbericht 2023 erläutert. Die Einschätzung der aufgeführten Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2024 hat sich wie folgt geändert.

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

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

Unverändert besteht die Einschätzung aus dem ersten Quartal 2024 fort, dass aufgrund des bereits in der Prognose berücksichtigten Rohstoffpreisniveaus sowie der erwarteten Beschaffungsmenge im verbleibenden Geschäftsjahr die negativen Auswirkungen eines Anstiegs des Bunkerverbrauchspreises auf die Finanz- und Ertragslage für dieses Risiko, ausgehend von den Prognoseannahmen, als tragbar eingestuft werden

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	Wesentlich
Schwankung der Transportmengen	Mittel	Wesentlich
Wertminderung von Geschäfts- und Firmenwerten und sonstigen immateriellen Vermögenswerten	Niedrig	Kritisch
Risiken aus Beteiligungen	Niedrig	Kritisch
Informationstechnologie und -sicherheit – Cyberangriff	Mittel	Wesentlich
Bunkerverbrauchspreisschwankung	Niedrig	Tragbar

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2024 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2024

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023 (angepasst)*	9M 2024	9M 2023 (angepasst)*
Umsatzerlöse	5.257,2	4.099,3	14.060,8	14.135,5
Transport- und Terminalaufwendungen	3.354,5	3.036,3	9.564,4	8.892,8
Personalaufwendungen	307,4	269,3	854,7	745,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	511,7	476,5	1.520,4	1.414,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-114,9	-113,6	-326,9	-347,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	968,7	203,6	1.794,5	2.735,7
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,1	-0,2	-12,9	20,6
Ergebnis aus Beteiligungen	2,6	-0,1	2,6	2,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	971,2	203,4	1.784,2	2.758,5
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	84,4	114,4	279,3	479,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	84,0	66,0	230,8	177,8
Übrige Finanzposten	-4,4	1,7	-14,6	154,0
Ergebnis vor Steuern	967,1	253,5	1.818,1	3.213,8
Ertragsteuern	12,0	-9,5	131,4	52,3
Konzernergebnis	955,1	263,1	1.686,7	3.161,5
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	954,5	256,9	1.677,8	3.150,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	0,6	6,2	8,9	11,2
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	5,43	1,46	9,55	17,92

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2024

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023 (angepasst)*	9M 2024	9M 2023 (angepasst)*
Konzernergebnis*	955,1	263,1	1.686,7	3.161,5
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-12,9	13,3	2,6	8,2
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-12,7	13,2	2,7	8,1
Steuereffekt	-0,3	-	-0,1	0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)*	-788,0	463,5	-173,2	-190,6
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-3,9	-4,5	-10,8	-12,4
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	14,5	-34,0	2,4	1,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-17,8	28,9	-13,3	-13,4
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,6	0,6	0,1	-
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	-0,8	0,5	1,2	1,5
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,1	-0,9	-3,0	-2,3
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,5	1,3	4,2	3,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,2	0,1	-0,1	-
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	13,0	0,2	8,5	-14,4
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	19,4	0,2	12,7	-14,4
Steuereffekt	-6,4	-	-4,2	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-792,6	473,0	-171,8	-207,6
Gesamtergebnis	162,5	736,0	1.514,9	2.953,8
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	164,9	727,2	1.506,6	2.940,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	-2,4	8,9	8,2	13,6

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 30. September 2024****Aktiva**

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.910,8	1.909,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.630,4	1.721,1
Sachanlagen	15.002,0	13.580,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.392,7	1.281,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	50,8	56,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	12,1	18,7
Derivative Finanzinstrumente	1,0	1,4
Ertragsteuerforderungen	6,4	6,1
Aktive latente Ertragsteuern	102,4	186,5
Langfristige Vermögenswerte	20.108,4	18.761,6
Vorräte	546,4	454,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.553,8	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.114,7	2.083,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	172,0	202,6
Derivative Finanzinstrumente	7,0	11,8
Ertragsteuerforderungen	14,9	13,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.609,3	5.809,8
Kurzfristige Vermögenswerte	10.018,2	10.232,5
Summe Aktiva	30.126,6	28.994,2

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Passiva

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.356,6	15.304,5
Kumuliertes übriges Eigenkapital	400,7	571,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	18.570,5	18.689,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	67,4	73,2
Eigenkapital	18.637,9	18.762,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	246,5	247,0
Sonstige Rückstellungen	86,8	86,6
Finanzschulden	2.216,9	2.318,9
Leasingverbindlichkeiten	2.208,7	1.489,2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	31,5	35,1
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,5	0,5
Passive latente Ertragsteuern	173,7	153,7
Langfristige Schulden	4.964,7	4.330,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13,2	12,4
Sonstige Rückstellungen	1.123,3	1.101,2
Ertragsteuerschulden	185,4	239,3
Finanzschulden	440,6	451,2
Leasingverbindlichkeiten	894,4	804,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.627,0	2.487,4
Vertragsverbindlichkeiten	993,0	566,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	193,5	176,0
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	53,0	51,3
Derivative Finanzinstrumente	0,6	10,8
Kurzfristige Schulden	6.524,1	5.900,6
Summe Passiva	30.126,6	28.994,2

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2024**

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023 (angepasst)*	9M 2024	9M 2023 (angepasst)*
Konzernergebnis	955,1	263,1	1.686,7	3.161,5
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	12,0	-9,5	131,4	52,3
Übrige Finanzposten	4,4	-1,7	14,6	-154,0
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-0,4	-48,4	-48,5	-301,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	511,7	476,5	1.520,4	1.414,3
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-4,7	-9,4	-16,3	-37,7
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-2,5	0,2	10,3	-22,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	10,8	-28,5	-14,4	-23,9
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-27,5	-33,8	-99,2	-0,5
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-300,0	149,3	-897,2	1.008,0
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	174,9	170,0	-19,5	121,9
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	266,7	-145,9	627,1	-526,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-22,8	-25,2	-55,8	-98,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.577,8	756,5	2.839,6	4.592,7
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	16,2	23,7	56,1	77,7
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	27,9	0,5	40,1	15,5
Einzahlungen aus Abgängen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	10,4	-	10,4
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-498,5	-619,0	-1.445,0	-1.300,3
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	1,5	-	4,3	0,7
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-4,6	-	-6,2	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-768,1	-23,2	-762,8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-113,0	-18,3	-178,9	-863,1
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-20,2	-0,9	-23,7	925,4
Zinseinzahlungen	75,9	100,1	255,9	478,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-514,7	-1.271,7	-1.320,7	-1.417,8

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

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023 (angepasst)*	9M 2024	9M 2023 (angepasst)*
Auszahlungen aus der Änderung der Beteiligungsanteile an Tochterunternehmen	-1,0	-	-1,0	-
Auszahlungen für Dividenden	-	-1,3	-1.639,2	-11.084,7
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	0,6	308,3	276,3	452,1
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-168,7	-86,4	-376,7	-376,7
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-251,9	-246,9	-754,4	-740,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-75,6	-58,1	-208,2	-168,6
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	1,1	2,4	-10,9	159,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-495,6	-82,1	-2.714,1	-11.759,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	567,5	-597,3	-1.195,2	-8.584,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	4.240,2	6.791,6	5.809,8	15.236,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-198,4	163,6	-5,3	-293,8
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	567,5	-597,3	-1.195,2	-8.584,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	4.609,3	6.357,9	4.609,3	6.357,9

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 2024

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2023	175,8	2.637,4	23.447,3
Gesamtergebnis	-	-	3.150,3
davon			
Konzernergebnis*	-	-	3.150,3
Sonstiges Ergebnis*	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-11.072,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-11.072,9
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-
Umgliederung aus der Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-	-	-0,2
Anpassungseffekt aus der PPA*	-	-	-0,9
Entkonsolidierung	-	-	0,1
Stand 30.9.2023 (angepasst)*	175,8	2.637,4	15.523,7
Stand 1.1.2024 (angepasst)*	175,8	2.637,4	15.304,5
Gesamtergebnis	-	-	1.677,8
davon			
Konzernergebnis	-	-	1.677,8
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1.625,7
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-1.625,8
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang Erwerb von Anteilen von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Kontrollwechsel	-	-	-0,3
Effekt aus der Verschmelzung nicht konsolidierter Tochterunternehmen	-	-	-0,1
Abgang von Anteilen und sonstige Transaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	-	-	0,5
Stand 30.9.2024	175,8	2.637,4	15.356,6

* Die Vergleichsinformationen zum 31. Dezember 2023 sowie zum 30. September 2023 wurden angepasst. Für Effekte des Vergleichszeitraums wurde die Zeile „Anpassungseffekt aus der PPA“ eingefügt. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-33,8	39,0	1,5	-	1.626,3	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
8,2	-12,4	1,5	-14,4	-193,0	-210,0	2.940,3	13,6	2.953,8
-	-	-	-	-	-	3.150,3	11,2	3.161,5
8,2	-12,4	1,5	-14,4	-193,0	-210,0	-210,0	2,4	-207,6
-	-	-	-	-	-	-11.072,9	17,1	-11.055,8
-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-	-11.072,9
-	-	-	-	-	-	-	-11,4	-11,4
-	-	-	-	-	-	-	28,4	28,4
0,2	-	-	-	-	0,2	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-0,9	28,4	27,5
-	-	-	-	-	-	0,1	-	0,1
-25,4	26,6	3,0	-14,4	1.433,3	1.423,1	19.760,0	76,7	19.836,7
-52,3	21,8	3,3	5,3	593,7	571,9	18.689,5	73,2	18.762,7
2,6	-10,8	1,2	8,5	-172,5	-171,1	1.506,6	8,2	1.514,9
-	-	-	-	-	-	1.677,8	8,9	1.686,7
2,6	-10,8	1,2	8,5	-172,5	-171,1	-171,1	-0,7	-171,8
-	-	-	-	-	-	-1.625,7	-14,0	-1.639,7
-	-	-	-	-	-	-1.625,8	-	-1.625,8
-	-	-	-	-	-	-	-13,3	-13,3
-	-	-	-	-	-	-0,3	-0,7	-1,0
-	-	-	-	-	-	-0,1	-	-0,1
-	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5
-49,7	11,1	4,5	13,8	421,1	400,7	18.570,5	67,4	18.637,8

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Der Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2024 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 5. November 2024 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2024 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2024 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2024 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 hat das IASB neue und überarbeitete Standards verabschiedet, bei denen eine Übernahme durch die EU-Kommission ausstehend ist. Insbesondere die Auswirkungen durch den ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend anzuwendenden IFRS 18 – Presentation and Disclosure in Financial Statements – wird derzeit untersucht. Nach aktuellem Stand wird die Erstanwendung von IFRS 18 einen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge haben. Weiterhin gilt, dass der Konzernzwischenabschluss zum 30. September 2024 im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 zu lesen ist.

Der Konzernzwischenabschluss wurde unter Beachtung derselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt, die dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 zugrunde lagen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden grundsätzlich wie im Vorjahr ausgeübt. Die tatsächlichen Werte können von den geschätzten Werten abweichen.

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

Zum 30. September 2024 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs bei 1,11905 (31. Dezember 2023: 1,10765 USD/EUR). Für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2024 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,08690 (Vorjahreszeitraum: 1,08320 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. September 2024 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 131 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2023: 130) sowie 21 nach der Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2023: 21).

Im Rahmen des Erwerbs der britischen Gesellschaft ATL Haulage Contractors Limited geht eine vollkonsolidierte Gesellschaft in den Konsolidierungskreis ein. Weiterhin wurden zwei Gesellschaften neu gegründet, die zukünftig vollkonsolidiert werden.

Zwei unwesentliche Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr 2024 liquidiert.

Anpassungen im Bewertungszeitraum

Die Erwerbsbilanzierung der am 1. August 2023 erworbenen chilenischen Gesellschaften SAAM Ports S.A. und SAAM Logistics S.A. sowie ein dazugehöriges Immobilienportfolio (zusammen SAAM Terminals) war im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023 aufgrund der hohen Komplexität noch nicht abgeschlossen.

Nach Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023 wurden neue Informationen über Tatsachen und Umstände bekannt, die bereits zum Erwerbszeitpunkt bestanden und die zu Anpassungen der folgenden Vermögenswerte und Schulden zu diesem Zeitpunkt führten. Die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen immateriellen Vermögenswerte (Verringerung um 117,7 Mio. EUR) und die damit korrespondierenden passiven latenten Steuern (Verringerung um 46,9 Mio. EUR) wurden rückwirkend angepasst. Bei den immateriellen Vermögenswerten handelt es sich überwiegend um erworbene Terminalkonzessionen und Kundenbeziehungen, deren Laufzeiten angepasst wurden. In direktem Zusammenhang damit wurden auch die entsprechenden unter den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte für Terminalflächen (Erhöhung um 33,2 Mio. EUR) und die Leasingverbindlichkeiten (Erhöhung um 33,2 Mio. EUR) angepasst. Insgesamt erhöhte sich durch diese Anpassungen der Geschäfts- oder Firmenwert von 191,9 Mio. EUR um 68,5 Mio. EUR auf 260,4 Mio. EUR. Die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation ist damit abgeschlossen.

Die nachfolgende Tabelle fasst die fortgeführten Anpassungen in der Konzernbilanz unter Berücksichtigung von Währungseffekten zum 31. Dezember 2023 zusammen. Die Auswirkungen auf das erwirtschaftete Konzerneigenkapital resultieren aus den sich durch die beschriebenen Anpassungen ergebenden Veränderungen der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte (Erhöhung um 1,2 Mio. EUR) und den gegenläufigen Effekten auf den Steueraufwand aus der Entwicklung der passiven latenten Steuern (Verringerung um 0,1 Mio. EUR) im Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023.

Mio. EUR	Wie zuvor berichtet	Anpassungen	Angepasst
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.841,1	68,2	1.909,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.840,7	-119,6	1.721,1
Sachanlagen	13.547,5	33,2	13.580,7
Sonstiges	11.783,1	-	11.783,1
Summe Vermögenswerte	29.012,4	-18,2	28.994,2
Leasingverbindlichkeiten	2.260,5	33,2	2.293,7
Passive latente Ertragsteuern	200,8	-47,1	153,7
Sonstiges	7.784,2	-	7.784,2
Summe Schulden	10.245,5	-13,9	10.231,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.305,6	-1,1	15.304,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	76,4	-3,2	73,2
Sonstiges	3.384,9	-	3.384,9
Eigenkapital	18.766,9	-4,3	18.762,6

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2023 ergeben sich durch die oben beschriebenen Anpassungen nur unwesentliche Veränderungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

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 Informationen für den Vorjahreszeitraum wurden entsprechend angepasst. Die Segmentabgrenzung sowie die Auswahl der zentralen Steuerungsgrößen erfolgen in Übereinstimmung mit den internen Steuerungs- und Berichtssystemen („Management Approach“).

Segment 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 Absatzmarkts und der wesentlichen Kunden erfolgen basierend auf dem gesamten Liniennetz und dem Einsatz der gesamten maritimen Vermögenswerte. Die primären Steuerungsgrößen, welche regelmäßig dem Vorstand des Hapag-Lloyd Konzerns im Hinblick auf die Entscheidungsfindung über die Allokation von Ressourcen zu diesem Segment und die Bewertung seiner Ertragskraft zur Verfügung gestellt werden, sind neben dem EBIT und EBITDA auch die Frachtrate und Transportmenge für die einzelnen Fahrtgebiete.

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Segmentberichtsinformationen

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

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

Mio. EUR	1.1.–30.9.2023			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur*	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	14.059,9	85,0	-9,3	14.135,5
davon Intersegmentumsatzerlöse	0,1	9,3	-9,3	-
davon externe Umsatzerlöse	14.059,8	75,7	-	14.135,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-1,6	22,3	-	20,6
EBITDA	4.136,5	36,5	-0,2	4.172,8
EBITDA-Marge (in %)	29,4	43,0	-	29,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen*	1.403,8	10,4	-	1.414,3
EBIT	2.732,7	26,1	-0,2	2.758,5
EBIT-Marge (in %)	19,4	30,7	-	19,5
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	478,5	1,2	-0,6	479,1
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	173,4	4,5	-0,6	177,3
Ertragsteuern	51,0	1,3	-	52,3
EAT	3.140,5	21,2	-0,2	3.161,5

* Die Vergleichsinformationen wurden geringfügig angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

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

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Atlantik	672,1	709,8	2.063,0	2.945,0
Transpazifik	1.046,7	713,2	2.682,0	2.245,9
Fernost	1.116,2	633,9	2.602,6	2.164,7
Mittlerer Osten	395,0	286,3	1.060,8	1.049,3
Intra-Asien	147,1	127,7	417,1	416,4
Lateinamerika	991,9	1.009,2	2.877,1	3.551,7
Afrika	374,0	266,8	884,0	834,0
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	424,4	285,9	1.203,3	852,9
Gesamt	5.167,2	4.032,9	13.789,8	14.059,9

¹ Die dargestellten Umsatzerlöse betreffen das Segment Linienschifffahrt. Die externen Umsatzerlöse des Segments Terminal & Infrastruktur stellen im Berichtszeitraum mit 271,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 75,7 Mio. EUR) einen untergeordneten Anteil der Konzernumsatzerlöse dar.

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

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Segment Linienschifffahrt	5.167,2	4.032,8	13.789,8	14.059,8
Containertransportdienstleistung	4.828,2	3.706,3	12.790,0	12.937,0
Sonstige	338,9	326,5	999,7	1.122,8
Segment Terminal & Infrastruktur	90,0	66,5	271,1	75,7
Containerhandling	67,2	53,9	199,6	53,9
Sonstige	22,9	12,6	71,5	21,8
Hapag-Lloyd Konzern	5.257,2	4.099,3	14.060,8	14.135,5

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q3 2024	Q3 2023	9M 2024	9M 2023
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	954,5	256,9	1.677,8	3.150,3
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	5,43	1,46	9,55	17,92

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Schiffe	9.857,9	8.562,9
Container	3.875,7	3.456,0
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	671,5	635,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	596,9	926,3
Gesamt	15.002,0	13.580,7

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 3.010,3 Mio. EUR. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.416,6 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 183,6 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 1.421,3 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Finanzinstrumente des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.876,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	632,3	670,3
Reverse Repo-Geschäfte	1.858,5	2.920,3
Geldmarktfonds	1.174,9	979,5
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	943,7	1.239,7
Gesamt	4.609,3	5.809,8

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

Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. September 2024: –49,7 Mio. EUR; 31. Dezember 2023: –52,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 2,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,2 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 11,1 Mio. EUR zum 30. September 2024 (31. Dezember 2023: 21,8 Mio. EUR). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –10,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –12,4 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von –13,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –13,4 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 4,5 Mio. EUR zum 30. September 2024 (31. Dezember 2023: 3,3 Mio. EUR). In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 1,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1,5 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 4,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,8 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für die Entwicklung finanzieller Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert umfasst die im sonstigen Ergebnis erfassten Veränderungen der Spezialfonds Instrumente und beträgt zum 30. September 2024 13,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 5,3 Mio. EUR). Der in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt –8,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –14,4 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 421,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 593,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –173,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum –190,6 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

Mio. EUR	30.9.2024		31.12.2023 (angepasst)*	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.553,8	2.553,8	1.657,0	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.165,5	2.165,2	2.139,2	2.138,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,9	0,9	9,8	9,8
Eingebettete Derivate	0,9	0,9	1,4	1,4
Devisentermingeschäfte und -optionen	–	–	8,4	8,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	7,0	7,0	3,5	3,5
Devisentermingeschäfte	7,0	7,0	3,1	3,1
Zinsswaps	–	–	0,4	0,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	4.609,3	4.609,3	5.809,8	5.809,8
Passiva				
Finanzschulden	2.657,6	2.629,3	2.770,1	2.722,4
Leasingverbindlichkeiten	3.103,1	3.103,1	2.293,7	2.293,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.627,0	2.627,0	2.487,4	2.487,4
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	–	–	9,4	9,4
Devisentermingeschäfte	–	–	9,4	9,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	0,6	0,6	1,4	1,4
Devisentermingeschäfte	0,6	0,6	1,4	1,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	225,1	225,1	211,1	211,1

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

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

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

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.876,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.855,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.831,5 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 20,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 10,1 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 0,6 Mio. EUR), die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 10,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 13,7 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 1.174,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 979,5 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 288,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 282,0 Mio. EUR) auf.

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

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

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Finanzschulden	2.657,6	2.770,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.372,2	1.672,1
Anleihen	303,0	301,1
Sonstige Finanzschulden	982,4	797,0
Leasingverbindlichkeiten	3.103,1	2.293,7
Gesamt	5.760,7	5.063,8

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.

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	30.9.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.272,6	4.581,4
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	400,2	406,2
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	98,5	92,2
Zinsverbindlichkeiten	19,1	19,5
Transaktionskosten	-29,7	-35,5
Gesamt	5.760,7	5.063,8

* Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Anpassungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Zum 30. September 2024 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 647,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 654,5 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 5,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 6,6 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 194,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 189,6 Mio. EUR).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 30. September 2024 insgesamt 933,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 975,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von fünf Containerschiffen in Höhe von 304,7 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 414,3 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 108,2 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbuchs von Containerschiffen in Höhe von 73,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 19,2 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,2 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 9,0 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.087,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.524,2 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 15. Oktober 2024 wurde ein Urteil zur Vergabe einer Terminal-Konzession der Spinelli S.r.l. mit Sitz in Genua, Italien, gefällt. Das Unternehmen arbeitet mit der Hafenbehörde und dem italienischen Verkehrsministerium zusammen, um sicherzustellen, dass der Geschäftsbetrieb des Terminals unverändert fortgeführt wird. Aufgrund des Zeitpunkts und der Komplexität des Urteils können die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die künftigen Cashflows sowie die entsprechenden Effekte auf die Bewertung zum aktuellen Zeitpunkt nicht zuverlässig geschätzt werden.

Hapag-Lloyd hat am 18. Oktober 2024 zwei Aufträge über die Bestellung von insgesamt 24 Containerschiffe unterzeichnet. Hierbei handelt es sich um zwölf Schiffe mit einer Kapazität von 16.800 TEU und zwölf weitere Schiffe mit einer Kapazität von 9.200 TEU. Die Auslieferung der Schiffe soll planmäßig zwischen 2027 und 2029 erfolgen. Die Neubauten umfassen eine Gesamtkapazität von 312.000 TEU bei einem Investitionsvolumen von rd. 4 Mrd. USD. Die Investitionen sind durch langfristige Finanzierungszusagen in Höhe von rd. 3 Mrd. USD gesichert.

Hamburg, 5. November 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VORLÄUFIGER FINANZKALENDER 2025

JANUAR 2025

Veröffentlichung der vorläufigen Finanzkennzahlen 2024

MÄRZ 2025

Veröffentlichung Jahresabschluss und Geschäftsbericht 2024

APRIL 2025

Ordentliche Jahreshauptversammlung

MAI 2025

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht Q1 2025

AUGUST 2025

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 2025

NOVEMBER 2025

Veröffentlichung Quartalsfinanzbericht 9M 2025

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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

www.hapag-lloyd.com



www.hapag-lloyd.com

