

H1 2025

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis
30. Juni 2025



 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD

HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2025

		Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt						
Anzahl der Schiffe ¹		313	287	313	287	26
Kapazität der Schiffe ¹	TTEU	2.481	2.184	2.481	2.184	297
Kapazität der Container ¹	TTEU	3.717	3.232	3.717	3.232	485
Frachtrate	USD/TEU	1.324	1.422	1.400	1.391	9
Transportmenge	TTEU	3.440	3.060	6.745	6.097	648
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.540	4.452	9.499	8.623	876
EBITDA	Mio. EUR	673	921	1.686	1.756	-69
EBIT	Mio. EUR	136	434	585	782	-198
Segment Terminal & Infrastruktur						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	119	103	223	201	22
EBITDA	Mio. EUR	39	34	72	66	6
EBIT	Mio. EUR	20	16	34	31	3
Konzern Finanzkennzahlen						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.633	4.544	9.685	8.804	881
EBITDA	Mio. EUR	711	954	1.759	1.822	-62
EBIT	Mio. EUR	156	450	619	813	-194
Konzernergebnis	Mio. EUR	263	434	709	732	-23
Ergebnis je Aktie	EUR	1,47	2,44	3,98	4,12	-0,13
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	497	701	1.668	1.262	406
Konzern Renditekennzahlen						
EBITDA-Marge	%	15,3	21,0	18,2	20,7	-2,5
EBIT-Marge	%	3,4	9,9	6,4	9,2	-2,8
ROIC ²	%	3,3	9,7	6,1	9,0	-2,9

			30.6.2025	31.12.2024	Veränderung absolut
Konzern Bilanzkennzahlen					
Eigenkapital	Mio. EUR		17.716	20.723	-3.007
Eigenkapitalquote	%		60,6	61,6	-1,0
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR		6.262	6.608	-346
Zahlungsmittel und Zahlungs- mitteläquivalente	Mio. EUR		3.596	5.481	-1.885
Nettoverschuldung	Mio. EUR		785	-910	1.695

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Halbjahresende

² Berechnung auf Basis der funktionalen Währung US-Dollar

In den Tabellen und Grafiken dieses Halbjahresfinanzberichts können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungs-
differenzen auftreten.

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 14. August 2025 veröffentlicht.

HIGHLIGHTS H1 2025

- Die neue Zollpolitik der USA führte im ersten Halbjahr 2025 zu einer volatilen Entwicklung von Nachfrage und Frachtraten. Gleichzeitig beeinträchtigten Probleme in wichtigen Seehäfen sowie die weiterhin angespannte Sicherheitslage im Roten Meer die operative Entwicklung.
- In diesem anspruchsvollen Marktumfeld konnte Hapag-Lloyd den Konzernumsatz um 10,0% auf 9,7 Mrd. EUR steigern (H1 2024: 8,8 Mrd. EUR).
- Das Konzern-EBITDA verringerte sich hingegen aufgrund höherer Kosten auf 1.759 Mio. EUR (H1 2024: 1.822 Mio. EUR) und das Konzern-EBIT auf 619 Mio. EUR (H1 2024: 813 Mio. EUR).
- Im Segment Linienschifffahrt stieg die Transportmenge im ersten Halbjahr 2025 um 10,6% auf 6,7 Mio. TEU, während die durchschnittliche Frachtrate mit 1.400 USD/TEU auf Vorjahresniveau lag.
- Trotz der positiven Nachfrageentwicklung führten erwartungsgemäß höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit operativen Problemen in den Häfen, den anhaltenden Umleitungen von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung sowie Anlaufkosten des neuen Gemini-Netzwerks zu einem Rückgang des operativen Ergebnisses.
- Das EBITDA im Segment Linienschifffahrt lag im ersten Halbjahr 2025 bei 1.686 Mio. EUR (H1 2024: 1.756 Mio. EUR) und das EBIT bei 585 Mio. EUR (H1 2024: 782 Mio. EUR).
- Am 1. Februar wurde die „Gemini Cooperation“ gemeinsam mit dem Partner Maersk erfolgreich gestartet. Gemini deckt die bedeutenden Ost-West-Fahrtgebiete ab und konnte bereits in den ersten Monaten seit dem Start eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit von 90% erzielen. Im zweiten Halbjahr sind jedoch weitere Anstrengungen erforderlich, um das Netzwerk zu optimieren.
- Das Segment Terminal & Infrastruktur verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 einen Umsatz- und Ergebnisanstieg. Das EBITDA stieg auf 72 Mio. EUR (H1 2024: 66 Mio. EUR) und das EBIT auf 34 Mio. EUR (H1 2024: 31 Mio. EUR).
- Das Terminalportfolio wurde im März 2025 mit dem Erwerb einer 60%-Beteiligung an CNMP LH, dem Betreiber des Atlantique Container Terminals in Le Havre, ausgebaut.
- Nach der Ausschüttung einer Dividende von 8,20 EUR je Aktie im zweiten Quartal (Vorjahr: 9,25 EUR) und weiteren Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Flotte stieg die Nettoverschuldung des Konzerns zum 30. Juni 2025 auf 785 Mio. EUR (31. Dezember 2024: Nettoliquidität von 910 Mio. EUR).
- Der Free Cashflow war mit 655 Mio. EUR erneut positiv (H1 2024: 456 Mio. EUR).
- Vor dem Hintergrund der soliden und im Rahmen der Erwartungen liegenden Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr 2025 präzisiert der Vorstand die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2025.
- Das Konzern-EBITDA für das Geschäftsjahr 2025 wird nun in der Bandbreite von 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR (vorher: 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR (vorher: 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR) erwartet.
- Angesichts großer geopolitischer Herausforderungen und volatiler Frachtraten ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

3 Wesentliche Entwicklungen

5 Wirtschaftsbericht

5 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

6 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

7 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

7 Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

10 Ertragslage in den Segmenten

14 Finanzlage des Konzerns

16 Vermögenslage des Konzerns

17 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

18 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

21 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

22 VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

22 Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

23 Verkürzte Konzern-Gesamtergebnisrechnung

24 Konzernbilanz

26 Konzernkapitalflussrechnung

28 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

30 Verkürzter Konzernanhang

42 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

43 Finanzkalender 2025

44 Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN

Flotten- und Kapazitätsentwicklung

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. Juni 2025 aus 313 Containerschiffen (31. Dezember 2024: 299) mit einer Transportkapazität von 2,5 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 2,3 Mio. TEU). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurden vier Neubauten mit einer Gesamtkapazität von 95 TTEU in Dienst gestellt. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. Juni 2025 59 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2024: 58 %).

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

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2025 über 2,1 Mio. (31. Dezember 2024: 2,1 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,7 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 3,7 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. Juni 2025 67 % (31. Dezember 2024: 65 %). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 230 TTEU bestellt.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2024
Anzahl der Schiffe	313	299	287
davon			
Eigene Schiffe ¹	135	131	127
Gecharterte Schiffe	178	168	160
Kapazität der Schiffe (TTEU)	2.481	2.346	2.184
Kapazität der Container (TTEU)	3.717	3.654	3.232
Anzahl Dienste	133	113	114

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Start der „Gemini Cooperation“

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Bis zum 31. Januar 2025 arbeitete Hapag-Lloyd im Rahmen der „THE Alliance“ gemeinsam mit ONE, HMM und Yang Ming zusammen. Ab dem 1. Februar 2025 wurde diese Partnerschaft durch die „Gemini Cooperation“ abgelöst, in der Hapag-Lloyd nun gemeinsam mit Maersk auf den bedeutenden Ost-West-Fahrtgebieten kooperiert. Im Zuge der neuen Partnerschaft wurde eine umfassende Überarbeitung des Liniennetzwerks durchgeführt. Das neue Hub-and-Spoke-Netzwerk verbindet große interkontinentale Dienste mit regionalen Shuttles. Hierdurch wird ein robusteres Netzwerk mit einer deutlich verbesserten Fahrplanzuverlässigkeit angestrebt, die mindestens 90 % betragen soll. Dieses Ziel konnte bereits in den ersten Monaten seit dem Start erreicht werden. Im zweiten Halbjahr 2025 sind jedoch weitere Anstrengungen erforderlich, um das Netzwerk zu optimieren.

Das gesamte Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd, inklusive der „Gemini Cooperation“, umfasste zum 30. Juni 2025 133 Dienste (31. Dezember 2024: 113 Dienste). Der deutliche Anstieg ist primär auf die neue Netzwerkstruktur der „Gemini Cooperation“ zurückzuführen.

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Terminalbeteiligungen

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

Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen



WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Die Wirtschaft der Volksrepublik China ist im ersten Halbjahr 2025 um 5,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gewachsen. Dabei stieg der Export von Gütern um 7,2 %, während die Importe um 2,7 % zurückgingen (National Bureau of Statistics of China, Juli 2025). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs sowohl im ersten als auch im zweiten Quartal 2025 um jeweils 2,0 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal. Das Wachstum wurde vor allem durch einen Anstieg der Konsumausgaben getragen. In Erwartung höherer Einfuhrzölle stiegen die Warenimporte im ersten Quartal 2025 um 14,7 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im zweiten Quartal normalisierten sich die Importe und lagen nur noch 0,8 % über dem Niveau des Vorjahres (US Bureau of Economic Analysis, Juli 2025). Die EU verzeichnete im zweiten Quartal 2025 ein Wirtschaftswachstum von 1,5 % gegenüber Q2 2024. Im ersten Quartal 2025 war die Wirtschaft der EU um 1,6 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2025 stieg der Export von Gütern aus der EU um 5,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund höherer Exporte in die USA. Die Importe von Gütern stiegen im gleichen Zeitraum um 5,6 % (Eurostat, Juli 2025).

Der Preis für Rohöl der Sorte Brent lag am 30. Juni 2025 bei 67,61 USD pro Barrel und damit 9,4 % unter dem Jahresschlusskurs 2024 von 74,64 USD pro Barrel. Der Preis für schwefelarmes Bunkeröl (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) lag am 30. Juni 2025 bei 489 USD pro Tonne und damit um 2,9 % unter dem Jahresendpreis 2024 von 504 USD pro Tonne (S&P Global Commodity Insights).

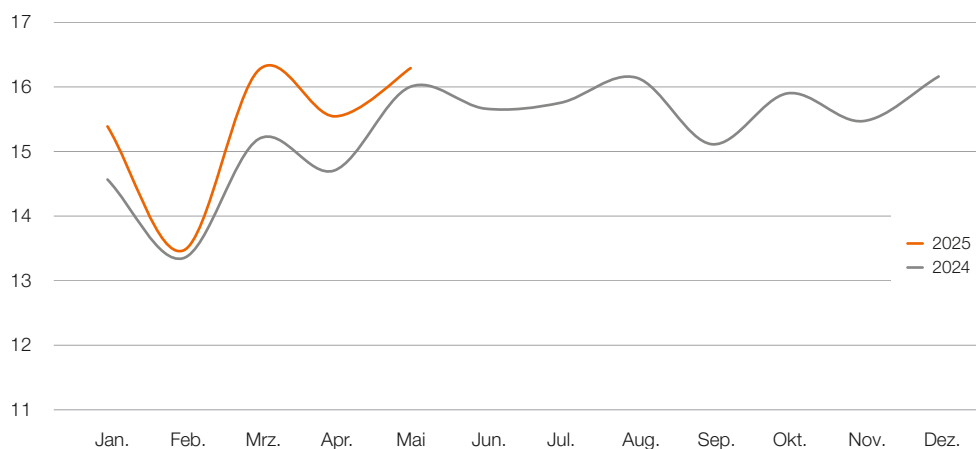
Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

Die weltweite Containertransportmenge ist in den ersten fünf Monaten 2025 um 4,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen (CTS, Juli 2025). Insbesondere die Exporte aus Fernost verzeichneten ein deutliches Wachstum. Die Transportmenge auf der wichtigen Route von Fernost nach Nordamerika lag hingegen auf dem Niveau des Vorjahres. Die neue US-Zollpolitik führte im Jahresverlauf zu einer sehr volatilen Nachfrageentwicklung. Während das Fahrtgebiet im ersten Quartal noch ein Wachstum von 9 % verzeichnete, führte die Erhöhung der US-Einfuhrzölle im April und Mai zu einem deutlichen Volumenrückgang.

Mit einem Plus von 10 % in den ersten fünf Monaten 2025 entwickelten sich die Transporte zwischen Europa und Lateinamerika ebenfalls sehr positiv, während die Verkehre zwischen Europa und Nordamerika um 3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen sind.

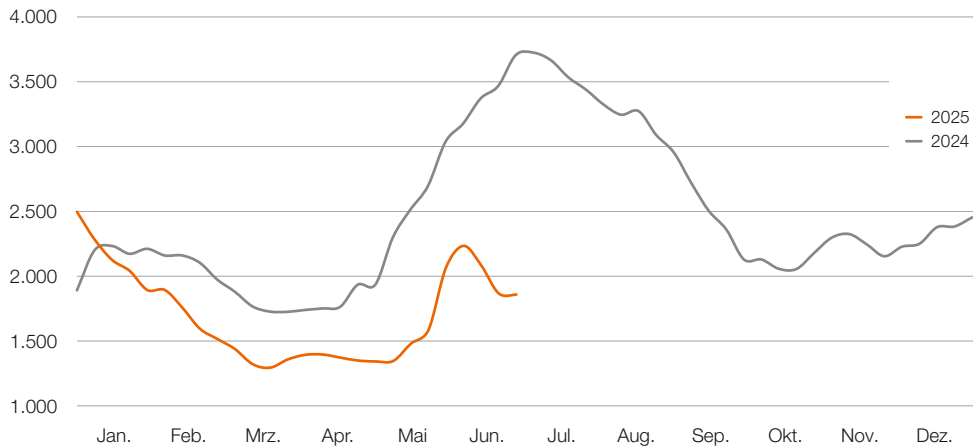
Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, Juli 2025

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), der die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, zeigte sich im ersten Halbjahr 2025 ebenfalls sehr volatil. Nach einem starken Rückgang im ersten Quartal 2025 stabilisierte sich der Index zunächst im April, ehe die temporäre Reduzierung der US-Einfuhrzölle im Mai zu einem deutlichen Anstieg der Transportnachfrage und folglich zu einem Anstieg der Frachtraten führte. Mit der Normalisierung der Nachfrage sowie der gleichzeitigen Erhöhung der Transportkapazität zwischen Fernost und Nordamerika gingen die Spot-Frachtraten wieder zurück. Ende Juni 2025 notierte der Index bei 1.862 USD/TEU und damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (Vorjahr: 3.714 USD/TEU). Im Vorjahr hatte eine unerwartet hohe Nachfrage die verfügbare Transportkapazität überstiegen, was zu einem starken Anstieg der Spot-Frachtraten geführt hatte.

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



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Juli 2025

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 war von einer guten Nachfrageentwicklung, aber auch weiterhin operativen Störungen in Seehäfen und einer angespannten Sicherheitslage im Roten Meer geprägt. Dies führte zu deutlich höheren Transportaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Außerdem trugen Anlaufkosten des neuen Gemini-Netzwerks erwartungsgemäß zu einer Kostensteigerung bei. Infolgedessen erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern im ersten Halbjahr 2025 trotz einer Steigerung des Transportvolumens bei gleichbleibender durchschnittlicher Frachtrate mit 708,7 Mio. EUR ein geringeres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (731,6 Mio. EUR).

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 mit 1.759,4 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 1.821,7 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns betrug 618,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 813,0 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Umsatzerlöse	4.633,4	4.543,6	9.684,9	8.803,6
Transport- und Terminalaufwendungen	3.493,1	3.169,6	7.079,6	6.209,8
Personalaufwendungen	289,5	307,4	565,3	547,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	555,2	504,3	1.140,5	1.008,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-148,1	-105,5	-289,0	-212,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	147,5	456,9	610,5	825,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-2,6	-7,0	-2,8	-12,8
Ergebnis aus Beteiligungen	11,1	-	11,2	-
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	156,0	449,9	618,9	813,0
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-17,9	10,9	-17,5	48,1
Übrige Finanzposten	39,8	0,3	29,6	-10,2
Ertragsteuern	-84,9	27,6	-77,8	119,3
Konzernergebnis	262,8	433,6	708,7	731,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	258,2	429,7	699,9	723,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,6	4,0	8,8	8,3
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,47	2,44	3,98	4,12
EBITDA	711,2	954,2	1.759,4	1.821,7
EBITDA-Marge (%)	15,3	21,0	18,2	20,7
EBIT	156,0	449,9	618,9	813,0
EBIT-Marge (%)	3,4	9,9	6,4	9,2

Umsatzerlöse im Konzern

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 881,3 Mio. EUR auf 9.684,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.803,6 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 10,0 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch das gestiegene Transportvolumen (+10,6 %), während die durchschnittlichen Frachtraten auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums lagen (+0,7 %). Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 um 869,8 Mio. EUR auf 7.079,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.209,8 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 14,0 % und liegt damit über dem Anstieg der Umsatzerlöse im Konzern und ist auf die anhaltenden operativen Störungen in lokalen Seehäfen, die Umleitungen der Schiffe aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer sowie erwartete Anlaufkosten des Gemini-Netzwerks zurückzuführen. Kompensiert wurde dies teilweise von einem außerordentlichen Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 112,9 Mio. EUR, welcher auf in den Vorjahren zurückgestellte Steuerabzugsbeträge in den operativen Aufwendungen entfällt, mit deren Inanspruchnahme in künftigen Perioden nicht mehr zu rechnen ist.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 erhöhten sich die Abschreibungen um 131,8 Mio. EUR auf 1.140,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.008,7 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den Leasingvermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 620,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 521,1 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –289,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –212,0 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 auf insgesamt 347,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 275,9 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (138,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 129,0 Mio. EUR), Wechselkursverluste (41,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: Gewinne von 4,7 Mio. EUR), Aufwendungen für Honorare, Beratung und Gutachten (26,4 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 26,5 Mio. EUR) sowie Büro- und Verwaltungskosten (24,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 30,5 Mio. EUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge belaufen sich auf 58,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 63,9 Mio. EUR) und enthalten im Wesentlichen Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (24,1 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 8,5 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf –17,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 48,1 Mio. EUR). Der Anstieg der Zinsaufwendungen auf 177,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 146,7 Mio. EUR) ergab sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Zinsaufwendungen aus Charter-, Leasing und Konzessionsvereinbarungen in Höhe von 105,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 68,9 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 159,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 194,8 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 104,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 141,7 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 36,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 33,8 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten 29,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –10,2 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen realisierte Kursgewinne (Vorjahreszeitraum: Kursverluste) der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2025 (bzw. im Mai 2024) ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsgewinne (Vorjahreszeitraum: Fremdwährungsverluste) aus der entsprechenden Dividendenzahlung. Darüber hinaus ergaben sich Bewertungseffekte aus der Bondsicherung.

Ertragsteuern

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 ergab sich ein Steuerertrag in Höhe von 77,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Steueraufwand 119,3 Mio. EUR). Die Veränderung von 197,1 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern aufgrund stichtagsbedingter Wechselkurseffekte auf 56,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 28,4 Mio. EUR) gestiegen sind, ist ein deutlicher Anstieg des Ertrags für latente Steuern auf 134,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: latenter Steueraufwand 90,9 Mio. EUR) zu verzeichnen. Der Anstieg des latenten Steuerertrags resultiert im Wesentlichen aus der Reduktion von passiven und der Bildung von aktiven latenten Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen in der steuerlichen Bemessungsgrundlage.

Konzernergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 708,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 731,6 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 verzeichnete das Segment Linienschifffahrt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Ergebnismrückgang. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 1.686,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.755,7 Mio. EUR) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 584,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 782,4 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Umsatzerlöse	4.539,9	4.451,8	9.498,8	8.622,7
Transportaufwendungen	3.470,6	3.155,2	7.038,8	6.183,1
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.478,7	3.125,2	7.088,6	6.219,4
Brennstoffe und Emissionen	606,3	663,6	1.299,3	1.316,9
Handling und Haulage	1.800,2	1.504,5	3.615,8	2.984,5
Container und Repositionierung ¹	457,1	396,1	906,6	796,5
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	615,1	560,8	1.266,8	1.121,5
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-8,1	30,0	-49,8	-36,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	536,2	486,4	1.101,8	973,3
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-396,8	-376,0	-773,6	-683,8
EBITDA	672,5	920,6	1.686,4	1.755,7
EBITDA-Marge (%)	14,8	20,7	17,8	20,4
EBIT	136,3	434,1	584,6	782,4
EBIT-Marge (%)	3,0	9,8	6,2	9,1

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet¹

TTEU	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Asien – Europa	1.007	859	1.946	1.694
Pazifik	995	812	1.941	1.649
Atlantik	720	697	1.406	1.374
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	719	692	1.452	1.380
Gesamt	3.440	3.060	6.745	6.097

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

Die Transportmenge lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 mit 6.745 TTEU (Vorjahreszeitraum: 6.097 TTEU) über dem Vorjahresniveau (+10,6%). Der Anstieg des Transportvolumens in allen aufgeführten Fahrtgebieten ist insbesondere auf die gute Nachfragesituation sowie die gesteigerte Transportkapazität zurückzuführen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Asien – Europa	1.178	1.473	1.287	1.374
Pazifik	1.427	1.615	1.556	1.569
Atlantik	1.491	1.457	1.496	1.467
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.221	1.095	1.252	1.122
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.324	1.422	1.400	1.391

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

Im ersten Halbjahr 2025 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.400 USD/TEU und lag damit nur geringfügig über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.391 USD/TEU).

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 876,1 Mio. EUR auf 9.498,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8.622,7 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 10,2% entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine im Vergleich zur Vorjahresperiode um 10,6% höhere Transportmenge, während die durchschnittliche Frachtrate nahezu auf Vorjahresniveau lag. Die Entwicklung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich negativ auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 986,8 Mio. EUR bzw. 11,4% ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Asien – Europa	1.037,6	1.174,6	2.290,5	2.152,2
Pazifik	1.240,8	1.218,9	2.762,4	2.394,2
Atlantik	946,0	943,3	1.923,6	1.864,8
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	769,4	703,8	1.662,9	1.432,5
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	546,1	411,3	859,6	778,9
Gesamt	4.539,9	4.451,8	9.498,8	8.622,7

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

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

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 um 855,7 Mio. EUR auf 7.038,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 6.183,1 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 13,8 %. Der schwächere US-Dollar im Vergleich zum Euro minderte den Anstieg der Transportaufwendungen. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen um 937,1 Mio. EUR bzw. 15,2 % ergeben.

Die gesunkenen Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 42,4 Mio. EUR auf 1.231,5 Mio. EUR gesunkene Aufwendungen für Brennstoffe (Vorjahreszeitraum: 1.274,0 Mio. EUR). Dies ist trotz eines um 7,6 % auf 2,5 Mio. Tonnen gestiegenen Bunkerverbrauchs im Wesentlichen auf einen auf 542 USD/t gesunkenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 im Vergleich zu 601 USD/t im entsprechenden Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Demgegenüber standen gestiegene Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate in Höhe von 67,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 42,9 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Halbjahr des Berichtsjahres um 631,3 Mio. EUR auf 3.615,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.984,5 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Lagerkosten für Container und gestiegene Aufwendungen für Inlandtransporte zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung in Höhe von 906,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 796,5 Mio. EUR) sind im Wesentlichen aufgrund lokaler Störungen in den Lieferketten sowie Anlaufkosten des Gemini-Netzwerks gestiegen.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 145,3 Mio. EUR auf 1.266,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.121,5 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus den Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen, dem erhöhten Anteil mittelfristig eing charterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten) sowie gestiegenen Kanalkosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Abschreibungen

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 128,5 Mio. EUR auf 1.101,8 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 973,3 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 1.037,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 905,4 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurde im Segment Linienschiffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 584,6 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 782,4 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag im ersten Halbjahr des Berichtsjahres mit 72,4 Mio. EUR leicht über dem Wert des Vorjahreszeitraums von 66,1 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag bei 33,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 30,7 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Umsatzerlöse	119,5	102,8	223,5	201,1
Terminalaufwendungen	44,8	24,1	75,6	46,8
Personalaufwendungen	35,8	29,7	67,8	58,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	18,9	17,8	38,7	35,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	2,5	1,3	9,0	5,2
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-2,7	-16,7	-16,6	-35,1
EBITDA	38,7	33,7	72,4	66,1
EBITDA-Marge (%)	32,4	32,8	32,4	32,9
EBIT	19,7	15,8	33,7	30,7
EBIT-Marge (%)	16,5	15,4	15,1	15,3

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 223,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 201,1 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal&Infrastruktur ergaben sich im ersten Halbjahr des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 75,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 46,8 Mio. EUR) sowie durch Personalaufwendungen mit einem Betrag von 67,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 58,3 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 38,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 35,4 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurde im Segment Terminal&Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 33,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 30,7 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	497,0	701,0	1.668,0	1.261,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-369,6	-450,8	-1.012,9	-805,9
Free Cashflow	127,4	250,3	655,1	455,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.608,5	-1.878,0	-1.956,5	-2.218,5
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	-1.481,1	-1.627,8	-1.301,4	-1.762,7

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.668,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.261,7 Mio. EUR). Der höhere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist im Wesentlichen bedingt durch die positive Veränderung des Working Capitals.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 auf insgesamt 1.012,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 805,9 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 1.101,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 946,4 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitalanlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 44,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 89,1 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 144,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 179,9 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 1.956,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.218,5 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.625,8 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 663,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 571,4 Mio. EUR). Für die

Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 248,7 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 248,8 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 383,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 273,1 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Bestand am Anfang der Periode	5.447,6	5.828,6	5.480,6	5.809,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	-370,6	39,5	-583,4	193,2
Zahlungswirksame Veränderungen	-1.481,2	-1.627,8	-1.301,4	-1.762,7
Bestand am Ende der Periode	3.595,8	4.240,3	3.595,8	4.240,2

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 ein Zahlungsmittelabfluss von 1.301,4 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -583,4 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2025 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 3.595,8 Mio. EUR (30. Juni 2024: 4.240,2 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 618,9 Mio. EUR (30. Juni 2024: 676,7 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.881,5 Mio. EUR (30. Juni 2024: 1.916,4 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 6.096,2 Mio. EUR ergab (30. Juni 2024: 6.833,4 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.261,9	6.608,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.595,8	5.480,6
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.881,5	2.037,8
Nettoverschuldung (+)/Nettoliquidität (-)¹	784,7	-910,1
Frei verfügbare Kreditlinien	618,9	697,6
Eigenkapitalquote (%)	60,6	61,6

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

Zum 30. Juni 2025 betrug die Nettoverschuldung des Konzerns 784,7 Mio. EUR. Im Vergleich zur Nettoliquidität am 31. Dezember 2024 in Höhe von -910,1 Mio. EUR ist die Nettoverschuldung somit um 1.694,8 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung. Gegenläufig wirkte sich der wechselkursbedingte Rückgang der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen aus.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 3.006,9 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2025 17.716,4 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 60,6% (31. Dezember 2024: 61,6%). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzern-eigenkapitalveränderungsrechnung im verkürzten Konzernzwischenabschluss.

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	20.558,8	22.591,2
davon Anlagevermögen	20.349,2	22.427,2
Kurzfristige Vermögenswerte	8.661,8	11.025,8
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.595,8	5.480,6
Bilanzsumme	29.220,6	33.617,1
Passiva		
Eigenkapital	17.716,4	20.723,2
Fremdkapital	11.504,3	12.893,8
davon langfristige Schulden	5.173,1	5.731,9
davon kurzfristige Schulden	6.331,2	7.162,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.261,9	6.608,2
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.655,8	5.086,6
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.606,1	1.521,6
Bilanzsumme	29.220,6	33.617,1

Zum 30. Juni 2025 sank die Bilanzsumme des Konzerns von 33.617,1 Mio. EUR zum 31. Dezember 2024 auf 29.220,6 Mio. EUR. Die Veränderung der Aktivseite ergab sich im Wesentlichen aus dem durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte rückläufigen Anlagevermögen sowie dem Rückgang des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten infolge der Dividendenzahlung im ersten Halbjahr 2025. Auf der Passivseite führten die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verluste aus der Währungsumrechnung sowie die Dividendenzahlung zu einem niedrigeren Eigenkapital. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2025 bei 1,17 (31. Dezember 2024: 1,04).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 2.078,0 Mio. EUR auf 20.349,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 22.427,2 Mio. EUR) insbesondere durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 2.473,3 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.140,5 Mio. EUR. Davon entfielen 620,7 Mio. EUR auf Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten. Gegenläufig wirkten sich Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 811,1 Mio. EUR sowie neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 724,8 Mio. EUR aus.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2024 am 6. Mai 2025 in Höhe von 1.441,2 Mio. EUR auf 3.595,8 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2024 (5.480,6 Mio. EUR).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen fielen stichtagsbedingt um 351,6 Mio. EUR auf 2.095,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.447,1 Mio. EUR).

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 3.006,9 Mio. EUR auf 17.716,4 Mio. EUR zurück. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus den im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2.268,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Gewinne 614,8 Mio. EUR) sowie der Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 8,20 EUR (Vorjahr: 9,25 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 1.441,2 Mio. EUR. Das im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesene Konzernergebnis in Höhe von 708,7 Mio. EUR wirkte diesem Rückgang entgegen (Vorjahreszeitraum: 731,6 Mio. EUR).

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2024 um 1.389,6 Mio. EUR gesunken. Dies resultiert vor allem aus planmäßigen Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 733,7 Mio. EUR, stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 722,9 Mio. EUR sowie einem Rückgang der Vertragsverbindlichkeiten um 310,3 Mio. EUR auf 727,6 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.037,9 Mio. EUR) infolge rückläufiger Frachtraten und eines rückläufigen Transportvolumens für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen. Neu eingegangene oder verlängerte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 749,5 Mio. EUR sowie die Aufnahme neuer Bankdarlehen im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in Höhe von 383,2 Mio. EUR kompensierten diesen Rückgang teilweise.

Der Rückgang der passiven latenten Ertragsteuern auf 142,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 255,1 Mio. EUR) resultiert hauptsächlich aus der Reduktion von passiven latenten Steuern aufgrund von Währungskurseffekten auf regelbesteuerte Kapitalanlagen.

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 war gekennzeichnet durch eine insgesamt solide, jedoch infolge der neuen US-Zollpolitik volatile Nachfrageentwicklung. Hinzu kamen anhaltende operative Beeinträchtigungen in wichtigen Seehäfen sowie eine angespannte Sicherheitslage im Roten Meer. Bei einem höheren Transportvolumen und nahezu stabiler durchschnittlicher Frachtraten führten diese Rahmenbedingungen zu deutlich gestiegenen Transportaufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Darüber hinaus trugen die erwarteten Anlaufkosten für das neue Gemini-Netzwerk zusätzlich zur Erhöhung der operativen Aufwendungen bei. Das Konzernergebnis lag somit im ersten Halbjahr 2025 leicht unter dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums.

Die Zollpolitik der USA trägt maßgeblich zu einer erhöhten Unsicherheit und Schwankungsbreite bei Nachfrage und Frachtraten bei. Weiterhin ist unklar, wann die Passage durch das Rote Meer wieder sicher befahrbar sein wird, sodass aufgrund der notwendigen Umleitung der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung auch künftig mit erhöhten Transportkosten zu rechnen ist. Insbesondere aus diesen Gründen beurteilt der Vorstand das verbleibende Geschäftsjahr 2025 als herausfordernd und mit hohen Unsicherheiten behaftet.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für das Jahr 2025 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) ein Weltwirtschaftswachstum von 3,0 %. Aufgrund der Auswirkungen der von den USA verhängten Zölle, der Reaktionen der Handelspartner und der hohen Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Handelspolitik liegt die Prognose um 0,3 %-Punkte unter der Erwartung vom Januar 2025. Für die Industrieländer wird ein Wirtschaftswachstum von 1,5 % erwartet, für die Entwicklungs- und Schwellenländern von 4,1 %. Für China wird ein Wirtschaftswachstum von 4,8 % erwartet, wobei die negativen Effekte aus dem Handelskonflikt mit den USA durch Vorzieheffekte in der ersten Jahreshälfte und staatliche Stützungsmaßnahmen kompensiert werden. Die Wirtschaft der USA wird laut IWF im Jahr 2025 um 1,9 % wachsen, 0,8 %-Punkte weniger als noch zu Jahresanfang erwartet und 0,9 %-Punkte weniger als im Vorjahr.

Trotz des anhaltenden Handelskonflikts der USA mit ihren Handelspartnern rechnet der Internationale Währungsfonds mit einem Wachstum des Welthandels von 2,6 %, insbesondere wegen Vorzieheffekten im ersten Halbjahr 2025. Allerdings weist der IWF auf ein deutlich erhöhtes Risiko hin, dass sich die Weltwirtschaft und der Welthandel bei weiteren handelspolitischen Spannungen sowie geopolitischen Krisen abschwächen könnten (Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 2025).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 2025

Branchenspezifischer Ausblick

Nach einer positiven Nachfrageentwicklung im ersten Halbjahr, bedingt auch durch Vorzieheffekte im Zusammenhang mit höheren US-Einfuhrzöllen, erwartet der maritime Branchendienst Drewry eine deutliche Abschwächung der Wachstumsdynamik in der zweiten Jahreshälfte. Für das Gesamtjahr 2025 prognostiziert Drewry ein Wachstum des globalen Containerumschlags um 1,9 % (Drewry Container Forecaster Q2 2025). Im Vorjahr war das weltweite Containeraufkommen noch um 6,7 % gestiegen (CTS, Mai 2025).

Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2026e	2025e	2024	2023	2022
Wachstumsrate	0,5	1,9	6,7	0,6	-4,4

Quellen: 2022–2024: CTS, Juli 2025; 2025–2026: Drewry, Juli 2025

Die Tonnage der bestellten Containerschiffe stieg laut MDS Transmodal bis Ende Juni 2025 auf 8,3 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 7,5 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur weltweiten Containerflottenkapazität von 26,3 % (31. Dezember 2024: 24,6 %). Für 2025 prognostiziert der Branchendienst Drewry Schiffsauslieferungen mit einer Gesamtkapazität von 2,1 Mio. TEU. Nach Abzug erwarteter Verschrottungen und Auslieferungsverschiebungen würde die Flottenkapazität um 5,7 % wachsen – deutlich geringer als die 10,8 % im Vorjahr.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2026e	2025e	2024	2023	2022
Kapazität Jahresanfang	32,6	30,8	27,8	25,8	24,7
Geplante Auslieferungen	1,9	2,1	3,2	2,5	1,0
Erwartete Verschrottungen	0,7	0,1	0,1	0,2	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,3	0,3	0,1	0,3	-0,1
Nettokapazitätszuwachs	0,9	1,7	3,0	2,1	1,0
Nettokapazitätszuwachs (in %)	2,7	5,7	10,8	8,1	4,2

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 2025

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Der Hapag-Lloyd Konzern verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 eine solide Ergebnisentwicklung, die im Rahmen der Erwartungen lag. Vor diesem Hintergrund präzisiert der Vorstand seine im Geschäftsbericht 2024 veröffentlichte Ergebnisprognose für das laufende Geschäftsjahr 2025. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 2,8 bis 3,8 Mrd. USD (vorher: 2,5 bis 4,0 Mrd. USD) und das Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,25 bis 1,25 Mrd. USD (vorher: 0,0 bis 1,5 Mrd. USD) erwartet. In Euro entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR (vorher: 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR (vorher: 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR). Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2025 basiert insbesondere auf der Annahme, dass die Transportmenge im Vergleich zum Vorjahr moderat gesteigert werden kann (vorher: deutlich steigend), während die durchschnittliche Frachtrate voraussichtlich moderat fallen wird. Für den Bunkerverbrauchspreis wird ebenfalls ein moderater Rückgang prognostiziert (vorher: auf Vorjahresniveau).

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

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

Wichtige Eckwerte der Prognose 2025

	Ist 2024	Prognose 2025 (vom 20. März 2025)	Prognose 2025
Transportmenge ¹	12,5 Mio. TEU	Deutlich steigend	Moderat steigend
Durchschnittliche Frachtrate ¹	1.492 USD/TEU	Moderat fallend ²	Moderat fallend
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis ¹	588 USD/t	Auf Vorjahresniveau	Moderat fallend
Konzern-EBITDA	5,0 Mrd. USD 4,6 Mrd. EUR	2,5 bis 4,0 Mrd. USD 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR	2,8 bis 3,8 Mrd. USD 2,5 bis 3,4 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,8 Mrd. USD 2,6 Mrd. EUR	0,0 bis 1,5 Mrd. USD 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR	0,25 bis 1,25 Mrd. USD 0,2 bis 1,1 Mrd. EUR

¹ Segment Linienschifffahrt

² Die Prognose für die durchschnittliche Frachtrate wurde am 14. Mai 2025 von „moderat fallend“ auf „deutlich fallend“ angepasst.

Risiko- und Chancenbericht

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

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

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

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

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

VERKÜRZTER KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

VERKÜRZTE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2025

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Umsatzerlöse	4.633,4	4.543,6	9.684,9	8.803,6
Transport- und Terminalaufwendungen	3.493,1	3.169,6	7.079,6	6.209,8
Personalaufwendungen	289,5	307,4	565,3	547,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	555,2	504,3	1.140,5	1.008,7
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-148,1	-105,5	-289,0	-212,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	147,5	456,9	610,5	825,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-2,6	-7,0	-2,8	-12,8
Ergebnis aus Beteiligungen	11,1	-	11,2	-
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	156,0	449,9	618,9	813,0
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	71,1	90,2	159,8	194,9
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	89,0	79,3	177,3	146,7
Übrige Finanzposten	39,8	0,3	29,6	-10,2
Ergebnis vor Steuern	178,0	461,2	630,9	850,9
Ertragsteuern	-84,9	27,6	-77,8	119,3
Konzernergebnis	262,8	433,6	708,7	731,6
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	258,2	429,7	699,9	723,3
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,6	4,0	8,8	8,3
Unverwässertes / Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,47	2,44	3,98	4,12

VERKÜRZTE KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2025

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Konzernergebnis	262,8	433,6	708,7	731,6
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	-0,7	11,8	9,5	15,5
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	-0,5	11,9	9,7	15,3
Steuereffekt	-0,2	-	-0,3	0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-1.494,6	133,8	-2.268,8	614,8
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-3,1	-3,3	-6,5	-6,9
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	25,4	-2,4	37,9	-12,1
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-28,1	-1,0	-43,8	4,5
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,4	0,1	-0,6	0,7
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	0,9	1,0	1,0	2,0
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-0,3	-0,4	-1,5	-0,9
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,6	1,4	3,1	2,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,4	-	-0,5	0,1
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	0,5	0,6	6,5	-4,5
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	0,2	0,8	5,8	-6,7
Steuereffekt	0,3	-0,2	0,7	2,2
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-1.497,0	144,0	-2.258,4	620,8
Gesamtergebnis	-1.234,1	577,6	-1.549,7	1.352,4
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-1.234,0	573,1	-1.551,2	1.341,8
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	-0,2	4,4	1,6	10,6

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

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.834,9	2.057,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.492,9	1.725,9
Sachanlagen	15.621,2	17.179,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.400,1	1.464,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	66,6	71,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	33,4	22,5
Derivative Finanzinstrumente	0,7	0,8
Ertragsteuerforderungen	6,6	7,4
Aktive latente Ertragsteuern	102,4	62,4
Langfristige Vermögenswerte	20.558,8	22.591,2
Vorräte	609,6	630,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.095,5	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.200,0	2.307,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	130,5	146,4
Derivative Finanzinstrumente	18,3	–
Ertragsteuerforderungen	12,2	14,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.595,8	5.480,6
Kurzfristige Vermögenswerte	8.661,8	11.025,8
Summe Aktiva	29.220,6	33.617,1

Passiva

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	15.322,6	16.063,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-474,4	1.776,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	17.661,3	20.653,8
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	55,0	69,4
Eigenkapital	17.716,4	20.723,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	230,6	240,7
Sonstige Rückstellungen	140,2	143,6
Finanzschulden	2.210,6	2.370,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	2.445,2	2.715,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4,2	4,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,3	1,2
Passive latente Ertragsteuern	142,0	255,1
Langfristige Schulden	5.173,1	5.731,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13,8	13,2
Sonstige Rückstellungen	1.019,1	1.397,8
Ertragsteuerschulden	141,1	134,6
Finanzschulden	552,8	480,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.053,4	1.040,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.561,7	2.765,9
Vertragsverbindlichkeiten	727,6	1.037,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	200,4	201,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	61,2	70,4
Derivative Finanzinstrumente	0,1	19,1
Kurzfristige Schulden	6.331,2	7.162,0
Summe Passiva	29.220,6	33.617,1

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

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Konzernergebnis	262,8	433,6	708,7	731,6
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	-84,9	27,6	-77,8	119,3
Übrige Finanzposten	-39,8	-0,3	-29,6	10,2
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	17,9	-10,9	17,5	-48,1
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	555,2	504,3	1.140,5	1.008,7
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-13,8	-5,5	-20,6	-11,6
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	-0,9	7,0	-0,7	12,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	19,8	-15,1	21,6	-25,2
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-6,4	-57,8	-52,8	-71,8
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	44,7	-165,7	64,8	-597,2
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-338,4	-175,6	-239,9	-194,4
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	96,3	177,9	155,3	360,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-15,7	-18,3	-19,2	-33,1
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	497,0	701,0	1.668,0	1.261,7
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	16,2	19,2	35,3	39,8
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	3,7	12,1	3,7	12,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-373,7	-496,8	-1.101,8	-946,4
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	3,1	-	7,8	2,9
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-	-1,6	-	-1,6
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-	-5,8	-23,2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-3,9	-46,9	-38,4	-65,9
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-78,4	-16,0	-58,2	-3,5
Zinseinzahlungen	63,3	79,2	144,5	179,9
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-369,6	-450,8	-1.012,9	-805,9

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

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Auszahlungen für Dividenden	-1.446,3	-1.625,9	-1.455,3	-1.639,2
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	259,9	181,5	393,1	275,7
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-89,5	-100,3	-175,4	-207,9
Auszahlung aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-276,2	-255,7	-558,3	-502,5
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-94,1	-70,1	-193,5	-132,6
Einzahlungen (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	43,2	18,3	44,9	21,3
Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-5,5	-25,8	-12,0	-33,3
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-1.608,5	-1.878,1	-1.956,5	-2.218,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.481,1	-1.627,8	-1.301,4	-1.762,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	5.447,5	5.828,6	5.480,6	5.809,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-370,6	39,5	-583,4	193,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.481,1	-1.627,8	-1.301,4	-1.762,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	3.595,8	4.240,2	3.595,8	4.240,2

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2024 (angepasst)*	175,8	2.637,4	15.304,5
Gesamtergebnis	-	-	723,3
davon			
Konzernergebnis	-	-	723,3
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1.625,8
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-1.625,8
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 30.06.2024	175,8	2.637,4	14.402,0
Stand 1.1.2025	175,8	2.637,4	16.063,9
Gesamtergebnis	-	-	699,9
davon			
Konzernergebnis	-	-	699,9
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-1.441,2
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-1.441,2
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-
Stand 30.6.2025	175,8	2.637,4	15.322,6

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

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungs- orientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegen- den Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungs- rücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-52,3	21,8	3,3	5,3	593,7	571,9	18.689,5	73,2	18.762,7
15,5	-6,9	2,0	-4,5	612,4	618,5	1.341,8	10,6	1.352,4
-	-	-	-	-	-	723,3	8,3	731,6
15,5	-6,9	2,0	-4,5	612,4	618,5	618,5	2,3	620,8
-	-	-	-	-	-	-1.625,8	-13,4	-1.639,2
-	-	-	-	-	-	-1.625,8	-	-1.625,8
-	-	-	-	-	-	-	-13,4	-13,4
-36,8	15,0	5,3	0,8	1.206,1	1.190,3	18.405,5	70,4	18.475,9
-40,8	9,1	3,9	4,0	1.800,5	1.776,8	20.653,8	69,4	20.723,2
9,5	-6,5	1,0	6,5	-2.261,6	-2.251,2	-1.551,2	1,6	-1.549,7
-	-	-	-	-	-	699,9	8,8	708,7
9,5	-6,5	1,0	6,5	-2.261,6	-2.251,2	-2.251,2	-7,2	-2.258,4
-	-	-	-	-	-	-1.441,2	-16,0	-1.457,2
-	-	-	-	-	-	-1.441,2	-	-1.441,2
-	-	-	-	-	-	-	-14,0	-14,0
-	-	-	-	-	-	-	-2,0	-2,0
-31,3	2,6	4,9	10,5	-461,1	-474,4	17.661,3	55,0	17.716,4

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2025 und wird in Euro (EUR) berichtet und veröffentlicht. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben. In den Tabellen und Grafiken des verkürzten Konzernzwischenabschlusses können aus rechentechnischen Gründen in Einzelfällen Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 5. August 2025 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

Der verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretation Committee (IFRIC) erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2025 wurde dabei in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 verfasst. Die Darstellung erfolgt in verkürzter Form. Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss sowie der Konzernzwischenlagebericht der Hapag-Lloyd AG wurden weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch entsprechend § 317 HGB geprüft.

Bei der Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses wurden die seit dem 1. Januar 2025 in der EU maßgeblichen Standards und Interpretationen angewendet. Aus den erstmals im Geschäftsjahr 2025 anzuwendenden Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns. Bezüglich der möglichen Auswirkungen bereits verabschiedeter, aber erst zukünftig verpflichtend anzuwendender Standards und Interpretationen verweisen wir auf die Ausführungen aus dem Konzernanhang zum 31. Dezember 2024. Der verkürzte Konzernzwischenabschluss zum 30. Juni 2025 ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zu lesen.

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

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

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

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

Zum 30. Juni 2025 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs bei 1,17135 (31. Dezember 2024: 1,03935 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2025 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,09340 (Vorjahreszeitraum: 1,08090 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

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

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

Eine unwesentliche Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2025 liquidiert.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Segment Linienschifffahrt

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

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Segmentberichtsinformationen

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

1.1.–30.6.2025				
Mio. EUR	Linien- schifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	9.498,8	223,5	-37,4	9.684,9
davon Intersegmentumsatzerlöse	3,1	34,3	-37,4	–
davon externe Umsatzerlöse	9.495,8	189,2	–	9.684,9
Transport- und Terminalaufwendungen	7.038,8	75,6	-34,8	7.079,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-11,8	9,0	–	-2,8
EBITDA	1.686,4	72,4	0,5	1.759,4
EBITDA-Marge (in %)	17,8	32,4	–	18,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	1.101,8	38,7	–	1.140,5
EBIT	584,6	33,7	0,5	618,9
EBIT-Marge (in %)	6,2	15,1	–	6,4
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	156,7	3,1	–	159,8
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	170,9	6,4	–	177,3
Ertragsteuern	-82,0	4,2	–	-77,8
EAT	682,0	26,2	0,5	708,7

1.1.–30.6.2024				
Mio. EUR	Linien- schifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	8.622,7	201,1	-20,1	8.803,6
davon Intersegmentumsatzerlöse	0,1	20,0	-20,1	–
davon externe Umsatzerlöse	8.622,6	181,0	–	8.803,6
Transport- und Terminalaufwendungen	6.183,1	46,8	-20,1	6.209,8
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-18,0	5,2	–	-12,8
EBITDA	1.755,7	66,1	-0,1	1.821,7
EBITDA-Marge (in %)	20,4	32,9	–	20,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	973,3	35,4	–	1.008,7
EBIT	782,4	30,7	-0,1	813,0
EBIT-Marge (in %)	9,1	15,3	–	9,2
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	191,8	4,2	-1,1	194,9
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	142,0	5,8	-1,1	146,7
Ertragsteuern	111,6	7,8	–	119,3
EAT	710,3	21,3	-0,1	731,6

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

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

Mio. EUR	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Asien – Europa	1.037,6	1.174,6	2.290,5	2.152,2
Pazifik	1.240,8	1.218,9	2.762,4	2.394,2
Atlantik	946,0	943,3	1.923,6	1.864,8
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	769,4	703,8	1.662,9	1.432,5
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	546,1	411,3	859,6	778,9
Gesamt	4.539,9	4.451,8	9.498,8	8.622,7

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

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

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	H1 2025	H1 2024
Segment Linienschifffahrt	9.495,8	8.622,6
Containertransportdienstleistung	8.524,5	7.961,8
Sonstige	971,3	660,8
Segment Terminal & Infrastruktur	189,2	181,0
Containerhandling	144,9	132,4
Sonstige	44,2	48,6
Hapag-Lloyd Konzern	9.684,9	8.803,6

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Mio. EUR	30.6.2025	30.06.2024
Sonstige betriebliche Erträge	58,4	63,9
Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	24,1	8,5
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	22,1	14,8
Erträge aus der Ausbuchung von verjährten Verbindlichkeiten	–	6,7
Übrige betriebliche Erträge	12,3	33,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	347,4	275,9
IT- und Kommunikationskosten	138,5	129,0
Wechselkursgewinne/ -verluste	41,7	–4,7
Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	26,4	26,5
Büro- und Verwaltungskosten	24,8	30,5
Training und sonstige Personalkosten	19,1	26,7
Sonstige Steuern	15,4	14,6
Versicherungsaufwendungen	14,2	11,5
Fahrt- und Reisekosten	10,7	9,8
Marketingaufwendungen	9,4	10,5
Übrige betriebliche Aufwendungen	47,2	21,4
Gesamt	–289,0	–212,0

Die Wechselkursgewinne und -verluste sind saldiert unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Darin enthalten sind Wechselkursgewinne in Höhe von 391,8 Mio. EUR sowie Wechselkursverluste in Höhe von 433,5 Mio. EUR.

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

Ergebnis je Aktie

	Q2 2025	Q2 2024	H1 2025	H1 2024
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	258,2	429,7	699,9	723,3
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	1,47	2,44	3,98	4,12

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ**Sachanlagen**

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Schiffe	10.404,3	11.101,6
Container	4.156,2	4.608,5
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	658,2	715,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	402,6	754,0
Gesamt	15.621,2	17.179,6

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 führten Investitionen und Abgänge von Schiffen, Schiffsausrüstungen und Containern zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 1.451,3 Mio. EUR. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 1.070,1 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 1.950,6 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich ein Rückgang der Sachanlagen um 1.558,3 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.875,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	400,5	665,3
Reverse Repo-Geschäfte	2.437,8	2.603,5
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	497,9	783,4
Geldmarktfonds	259,5	1.428,3
Gesamt	3.595,8	5.480,6

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

Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. Juni 2025: –31,3 Mio. EUR; 31. Dezember 2024: –40,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 9,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 15,5 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 2,6 Mio. EUR zum 30. Juni 2025 (31. Dezember 2024: 9,1 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 37,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –12,1 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von –43,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4,5 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 4,9 Mio. EUR zum 30. Juni 2025 (31. Dezember 2024: 3,9 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –1,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –0,9 Mio. EUR) im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von 3,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,8 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. Juni 2025 10,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4,0 Mio. EUR). Der im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt 6,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –4,5 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von –461,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.800,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –2.268,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 614,8 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

Finanzinstrumente**Buchwerte und beizulegende Zeitwerte**

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

Mio. EUR	30.6.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.095,5	2.095,1	2.447,1	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.266,6	2.266,3	2.378,1	2.377,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,7	0,7	0,8	0,8
Eingebettete Derivate	0,7	0,7	0,8	0,8
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	18,3	18,3	–	–
Devisentermingeschäfte	18,3	18,3	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.595,8	3.595,8	5.480,6	5.480,6
Passiva				
Finanzschulden	2.763,4	2.772,8	2.851,5	2.827,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.561,7	2.561,7	2.765,9	2.765,9
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	0,1	0,1	19,1	19,1
Devisentermingeschäfte	0,1	0,1	19,1	19,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	204,6	204,6	206,1	206,1

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

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

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.875,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.865,2 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.015,1 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 9,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 17,0 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus enthalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 0,6 Mio. EUR), die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ angehören und der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten

Marktpreise existieren. Diese Beteiligungen sind der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen. Die Beteiligung an der Tanger Alliance S.A. wird zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 12,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 6,0 Mio. EUR) bewertet. Darüber hinaus bestehen Beteiligungen, für die nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen. Diese werden zu Anschaffungskosten in Höhe von 4,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4,5 Mio. EUR) angesetzt, da dies als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts gilt. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 259,5 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.428,3 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

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

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

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Finanzschulden	2.763,4	2.851,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.590,5	1.519,6
Anleihen	301,2	301,1
Sonstige Finanzschulden	871,6	1.030,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.498,6	3.756,7
Gesamt	6.261,9	6.608,2

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

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen nach Währungen

Mio. EUR	30.6.2025	31.12.2024
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.751,2	6.121,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	413,2	400,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	123,6	101,7
Zinsverbindlichkeiten	20,3	20,1
Transaktionskosten	-46,4	-36,1
Gesamt	6.261,9	6.608,2

Zum 30. Juni 2025 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 618,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 697,6 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 2,0 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2,1 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 228,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 218,3 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für die Veränderung sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen in den Regionen Mittlerer Osten, Südeuropa und Latein Amerika.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 30. Juni 2025 insgesamt 3.490,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4.086,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 24 Containerschiffen in Höhe von 3.174,9 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 158,6 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 83,7 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Schiffsschrauben, in Kapazitätserweiterungen von Containerschiffen sowie in die Erneuerung des Wulstbugs von Containerschiffen in Höhe von 45,2 Mio. EUR,
- für den Erwerb von 14 Portalhubwagen in Höhe von 10,8 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 7,5 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,0 Mio. EUR,
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,1 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 881,9 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.116,6 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Neben den in den verkürzten Konzernzwischenabschluss einbezogenen Tochterunternehmen stand der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Diese Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt. Insgesamt haben sich keine wesentlichen quantitativen Veränderungen im Umfang der Liefer- und Leistungsbeziehungen im Berichtszeitraum verglichen zum Geschäftsjahr 2024 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Hapag-Lloyd hat im November 2024 eine Vereinbarung mit dem chinesischen Energieproduzenten Goldwind über die Lieferung von insgesamt 3,8 Mio. Tonnen grünem Methanol getroffen. Der Liefervertrag umfasst eine jährliche Abnahme von 250.000 Tonnen und ist auf eine Laufzeit von 15 Jahren ausgelegt. Die Vereinbarung stand unter der aufschiebenden Bedingung der endgültigen Investitionsentscheidung zum Bau, Besitz und Betrieb der Anlage zur Produktion des grünen Methanols, die im Juli 2025 erfüllt wurde.

Hamburg, 5. August 2025

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

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

Hamburg, 5. August 2025

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

FINANZKALENDER 2025

13. 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-loyd.com

