

Q1 2025

Hapag-Lloyd AG

Quartals- finanzbericht

1. Januar bis
31. März 2025



 Hapag-Lloyd

KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD QUARTALSFINANZBERICHT Q1 2025

		Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt				
Schiffe insgesamt ¹		308	280	28
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	2.421	2.066	355
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	3.719	3.065	654
Frachtrate	USD/TEU	1.480	1.359	121
Transportmenge	TTEU	3.305	3.037	268
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.959	4.171	788
EBITDA	Mio. EUR	1.014	835	179
EBIT	Mio. EUR	448	348	100
Segment Terminal & Infrastruktur				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	104	98	6
EBITDA	Mio. EUR	34	32	1
EBIT	Mio. EUR	14	15	-1
Konzern Finanzkennzahlen				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	5.052	4.260	792
EBITDA	Mio. EUR	1.048	868	181
EBIT	Mio. EUR	463	363	100
Konzernergebnis	Mio. EUR	446	298	148
Ergebnis je Aktie	EUR	2,51	1,67	0,84
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	1.171	561	610
Konzern Renditekennzahlen				
EBITDA-Marge	%	20,7	20,4	0,4
EBIT-Marge	%	9,2	8,5	0,6
ROIC	%	9,0	8,2	0,8
Konzern Bilanzkennzahlen				
		31.3.2025	31.12.2024	Veränderung absolut
Eigenkapital	Mio. EUR	20.396	20.723	-327
Eigenkapitalquote	%	62,1	61,7	0,4
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	6.459	6.608	-149
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Mio. EUR	5.447	5.481	-33
Nettoliiquidität	Mio. EUR	940	910	29

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Quartalsende

* 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.

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

Der vorliegende Quartalsfinanzbericht wurde am 14. Mai 2025 veröffentlicht.

HIGHLIGHTS Q1 2025

- Hapag-Lloyd verzeichnete einen guten Jahresauftakt, der geprägt war von einer guten Nachfrageentwicklung.
- Gleichzeitig war die operative Entwicklung beeinträchtigt durch Probleme in wichtigen Seehäfen und der weiterhin angespannten Sicherheitslage im Roten Meer, die eine Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung erforderlich machte.
- Der Konzernumsatz stieg im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 um 18,6 % auf 5,1 Mrd. EUR (Q1 2024: 4,3 Mrd. EUR).
- Das Konzern-EBITDA verbesserte sich auf 1.048 Mio. EUR (Q1 2024: 868 Mio. EUR) und das Konzern-EBIT auf 463 Mio. EUR (Q1 2024*: 363 Mio. EUR).
- Im Segment Linienschifffahrt wurde im ersten Quartal 2025 ein EBITDA von 1.014 Mio. EUR (Q1 2024: 835 Mio. EUR) und ein EBIT von 448 Mio. EUR (Q1 2024: 348 Mio. EUR) erzielt.
- Die verbesserte Ertragslage gegenüber dem Vorjahresquartal ist insbesondere auf eine um 8,8 % auf 3,3 Mio. TEU gestiegene Transportmenge sowie eine um 8,9 % höhere durchschnittliche Frachtrate von 1.480 USD/TEU zurückzuführen.
- Am 1. Februar wurde die „Gemini Cooperation“ gemeinsam mit dem Partner Maersk erfolgreich gestartet. Ziel des neuen Netzwerks, das die bedeutenden Ost-West-Fahrtgebiete abdeckt, ist es, eine branchenführende Fahrplanzuverlässigkeit von mindestens 90 % zu erreichen.
- Dieses Ziel konnte bereits in den ersten beiden Monaten nach dem Start erreicht werden. Die vollständige Implementierung des Netzwerks sowie die nachhaltige Sicherstellung einer Fahrplanzuverlässigkeit von mindestens 90 % werden jedoch erst in den kommenden zwei Quartalen abgeschlossen sein.
- Im Segment Terminal & Infrastruktur wurde im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 ein EBITDA von 34 Mio. EUR (Q1 2024: 32 Mio. EUR) und ein EBIT von 14 Mio. EUR (Q1 2024*: 15 Mio. EUR) erzielt.
- Im März 2025 wurde mit dem Erwerb einer 60 %-Beteiligung an CNMP LH, dem Betreiber des Atlantique Container Terminals in Le Havre, ein strategisch wichtiger Zugang zum französischen Markt gesichert.
- Aufgrund des höheren operativen Ergebnisses stieg das Ergebnis je Aktie auf 2,51 EUR, nach 1,67 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 528 Mio. EUR erneut positiv (Q1 2024: 206 Mio. EUR).
- Zum 31. März 2025 verfügte der Konzern über eine Nettoliquidität von 940 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 910 Mio. EUR).
- Für das Geschäftsjahr 2025 erwartet der Vorstand unverändert ein Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,6 Mrd. EUR) und ein Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR).
- Angesichts großer geopolitischer Herausforderungen und volatiler Frachtraten ist die Prognose mit sehr hohen Unsicherheiten behaftet.

* 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.

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	KONZERNZWISCHENABSCHLUSS
22	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
23	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
24	Konzernbilanz
26	Konzernkapitalflussrechnung
28	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
30	Verkürzter Konzernanhang
42	Finanzkalender 2025
43	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 31. März 2025 aus 308 Containerschiffen (31. Dezember 2024: 299) mit einer Transportkapazität von 2,4 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 2,3 Mio. TEU). In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden zwei Neubauten mit einer Gesamtkapazität von 47 TTEU in Dienst gestellt. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 31. März 2025 58 % der Flotte im Eigentum (31. Dezember 2024: 58 %).

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 31. März 2025 26 Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von insgesamt 359 TTEU, die bis 2029 ausgeliefert werden sollen.

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 31. März 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 31. März 2025 66 % (31. Dezember 2024: 65 %). In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden neue Container mit einer Gesamtkapazität von 128 TTEU bestellt.

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	31.3.2025	31.12.2024	31.3.2024
Anzahl der Schiffe	308	299	280
davon			
Eigene Schiffe ¹	133	131	124
Gecharterte Schiffe	175	168	156
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	2.421	2.346	2.066
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.719	3.654	3.065
Anzahl Dienste	135	113	114

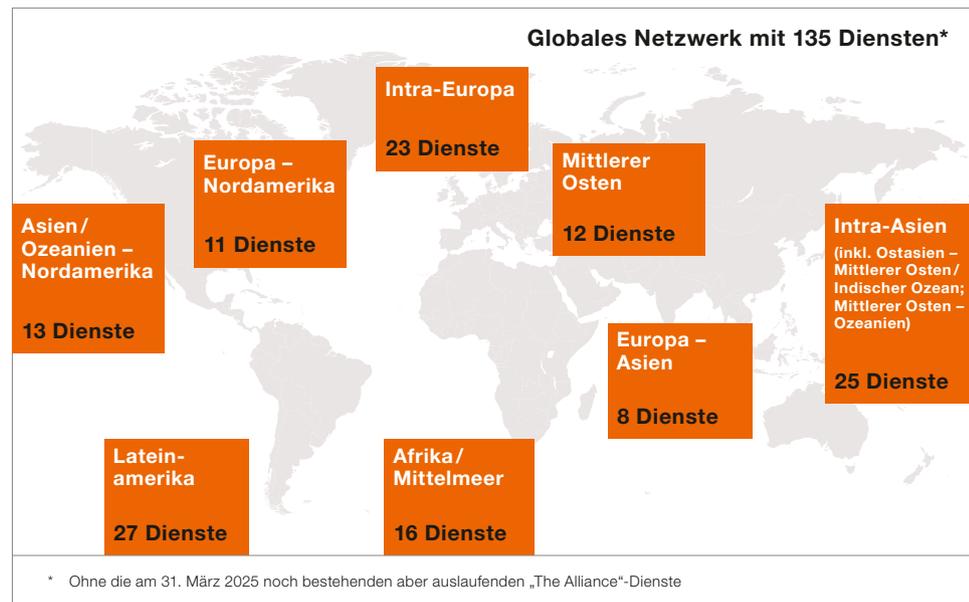
¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

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.

Das gesamte Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd, inklusive der „Gemini Cooperation“, umfasste zum 31. März 2025 135 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 31. März 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, die das Atlantique Container Terminal in Le Havre betreiben. 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 wuchs im ersten Quartal 2025 um 5,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Export von Gütern stieg deutlich um 6,9 %, hauptsächlich aufgrund einer Vorverlagerung von Exporten in Erwartung höherer US-Zölle. Die Importe gingen hingegen um 6,0 % gegenüber den ersten drei Monaten 2024 zurück (National Bureau of Statistics of China, April 2025). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im ersten Quartal 2025 gegenüber Q1 2024 um 2,0 %. Gegenüber dem Vorquartal Q4 2024 reduzierte sich jedoch das BIP um 0,3 % (auf annualisierter Basis). In den ersten beiden Monaten 2025 stiegen die Importe von Gütern aufgrund einer Vorverlagerung von Importen in Erwartung höherer Einfuhrzölle sehr deutlich um 23,9 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Exporte erhöhten sich um 2,6 %. (U.S. Department of Commerce, April 2025). Die EU verzeichnete im ersten Quartal 2025 ein Wirtschaftswachstum von 1,4 % gegenüber Q1 2024. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2025 stieg der Export von Gütern aus der EU um 5,8 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund höherer Exporte in die USA. Die Importe von Gütern stiegen im gleichen Zeitraum um 9,1 % (Eurostat, April 2025).

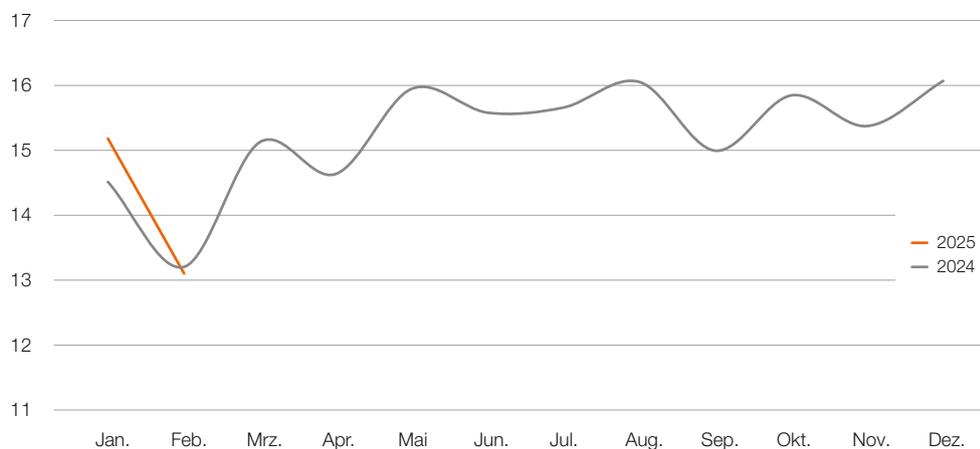
Der Preis für Rohöl der Sorte Brent lag am 31. März 2025 bei 74,74 USD pro Barrel und damit nahezu auf dem Niveau des Jahresschlusskurses 2024 von 74,64 USD pro Barrel. Der Preis für schwefelarmes Bunkeröl (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) lag am 31. März 2025 bei 491 USD pro Tonne und damit um 2,6% unter dem 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.

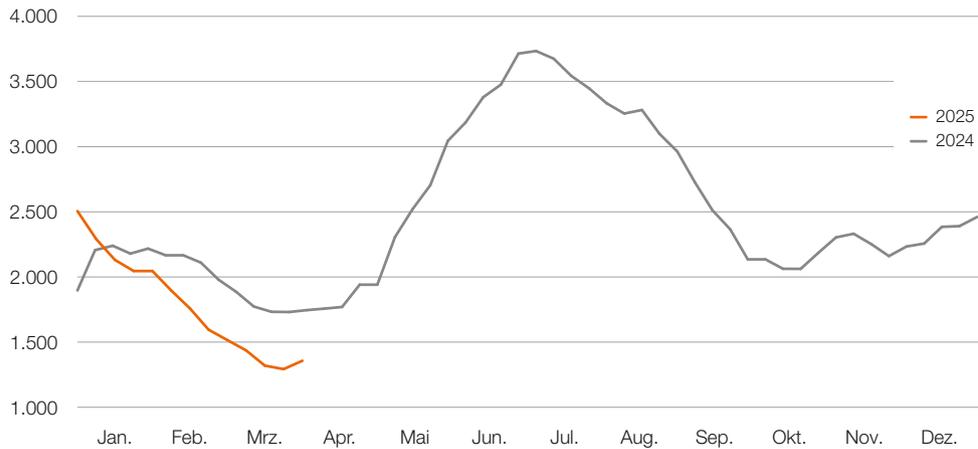
Die weltweiten Containertransportmengen stiegen in den ersten beiden Monaten 2025 leicht um 2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (CTS, April 2025). Insbesondere die Exporte aus Fernost verzeichneten ein deutliches Wachstum, während die Importe teilweise rückläufig waren. Die Transportmenge auf den großen Fahrtgebieten von Fernost nach Nordamerika stieg um 6 % und von Fernost nach Europa um 7 %. Im Gegensatz dazu gingen die Transportmengen von Nordamerika und Europa nach Fernost um 13 % bzw. 8 % zurück. Auch die Transporte auf dem Nordatlantik zwischen Nordamerika und Europa waren mit –3 % leicht rückläufig.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)



Quelle: CTS, April 2025

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, lag in den ersten drei Monaten 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Ende März 2025 notierte der Index bei 1.357 USD/TEU (Vorjahr: 1.731 USD/TEU). Diese Entwicklung ist insbesondere auf einen hohen Kapazitätswachstum zurückzuführen.

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

Quelle: Shanghai Shipping Exchange, April 2025

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE**Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns****Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern**

Das erste Quartal des Geschäftsjahres 2025 war von einer guten Nachfrageentwicklung, aber auch operativen Störungen in lokalen Seehäfen und einer angespannten Sicherheitslage im Roten Meer geprägt. Trotz dieser Umstände sind die durchschnittlichen Frachtraten als auch das Transportvolumen gestiegen und lagen über den entsprechenden Vorjahreswerten. Infolge dieser Entwicklungen erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern im ersten Quartal 2025 ein höheres Konzernergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 mit 1.048,2 Mio. EUR über dem Vorjahreswert von 867,5 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns stieg auf 462,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 363,1 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 445,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 298,0 Mio. EUR).

* 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.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*
Umsatzerlöse	5.051,6	4.260,0
Transport- und Terminalaufwendungen	3.586,5	3.040,3
Personalaufwendungen	275,8	239,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	585,3	504,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-140,9	-106,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	463,0	368,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,2	-5,8
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	462,8	363,1
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	0,4	37,2
Übrige Finanzposten	-10,3	-10,6
Ertragsteuern	7,1	91,8
Konzernergebnis	445,9	298,0
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	441,7	293,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,2	4,3
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,51	1,67
EBITDA	1.048,2	867,5
EBITDA-Marge (%)	20,7	20,4
EBIT	462,8	363,1
EBIT-Marge (%)	9,2	8,5

* 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.

Umsatzerlöse im Konzern

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 791,6 Mio. EUR auf 5.051,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.260,0 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 18,6% entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch die höheren durchschnittlichen Frachtraten (+8,9%) und das gestiegene Transportvolumen (+8,8%) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 um 546,2 Mio. EUR auf 3.586,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.040,3 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 18,0%.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 um 36,0 Mio. EUR auf 275,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 239,8 Mio. EUR).

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 erhöhten sich die Abschreibungen um 80,9 Mio. EUR auf 585,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 504,4 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen auf neue Schiffe und Container. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den Leasingvermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 318,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 258,1 Mio. EUR).

* 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.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –140,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –106,6 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 auf insgesamt 165,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 135,2 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (64,6 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 63,6 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (14,2 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 15,3 Mio. EUR), Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (11,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 12,5 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (8,8 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 12,8 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 0,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 37,2 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 88,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 104,6 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften sowie einem geringeren durchschnittlichen Zinssatz. Die Geldmarktgeschäfte erzielten Zinserträge in Höhe von 58,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 78,0 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 19,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 16,3 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –10,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –10,6 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die Bewertungseffekte aus den Derivaten im Zusammenhang mit den Dividendenausschüttungen in Euro für die Geschäftsjahre 2023 bzw. 2024 sowie Bewertungseffekte aus der Bondsicherung.

Ertragsteuern

Der Aufwand für Steuern vom Einkommen und Ertrag hat sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 um 84,7 Mio. EUR auf 7,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 91,8 Mio. EUR) verringert. Der verminderte Steueraufwand ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern im ersten Quartal des Geschäftsjahres auf 45,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 12,9 Mio. EUR) gestiegen sind, ist ein deutlicher Anstieg des Ertrags für latente Steuern auf 38,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: latenter Steueraufwand 78,9 Mio. EUR) zu verzeichnen.

Der Anstieg des latenten Steuerertrags resultiert im Wesentlichen aus der Reduktion von passiven latenten Steuern aufgrund von Währungskurseffekten im Kapitalanlagebereich sowie aus der Auflösung von passiven latenten Steuern des Vorjahres aufgrund von Umkehrwirkungen in diesem Bereich.

Konzernergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 445,9 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum*: 298,0 Mio. EUR).

* 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.

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 verzeichnete das Segment Linienschifffahrt einen Ergebnisanstieg. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 1.013,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 835,1 Mio. EUR) und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 448,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 348,3 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024
Umsatzerlöse	4.959,0	4.170,8
Transportaufwendungen	3.568,2	3.027,9
davon		
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.609,9	3.094,2
Brennstoffe und Emissionen	693,0	653,2
Handling und Haulage	1.815,7	1.479,9
Container und Repositionierung ¹	449,5	400,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	651,7	560,7
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	-41,7	-66,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	565,6	486,8
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-376,9	-307,8
EBIT	448,3	348,3
EBIT-Marge (%)	9,0	8,4
EBITDA	1.013,9	835,1
EBITDA-Marge (%)	20,4	20,0

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	Q1 2025	Q1 2024
Asien – Europa	939	834
Pazifik	947	837
Atlantik	685	677
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	733	688
Gesamt	3.305	3.037

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 Quartal des Geschäftsjahres 2025 mit 3.305 TTEU (Vorjahreszeitraum: 3.037 TTEU) über dem Vorjahresniveau (+8,8%). Der Anstieg des Transportvolumens in allen aufgeführten Fahrtgebieten ist insbesondere auf die gute Nachfragesituation sowie die gesteigerte Transportkapazität zurückzuführen.

Frachtraten pro Fahrtgebiet¹

USD/TEU	Q1 2025	Q1 2024
Asien – Europa	1.404	1.272
Pazifik	1.692	1.524
Atlantik	1.501	1.477
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	1.283	1.149
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.480	1.359

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 Quartal 2025 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.480 USD/TEU und lag damit um 121 USD/TEU bzw. 8,9 % über dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.359 USD/TEU). Die höhere durchschnittliche Frachtrate resultiert hauptsächlich aus den im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegenen Nachfrage nach Containertransporten.

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt**Umsatzerlöse**

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 788,1 Mio. EUR auf 4.959,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 4.170,8 Mio. EUR) gestiegen, was einem Anstieg um 18,9 % entspricht. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen eine im Vergleich zur Vorjahresperiode um 8,9 % höhere durchschnittliche Frachtrate sowie eine um 8,8 % höhere Transportmenge. Die Stärkung des US-Dollars im Vergleich zum Euro wirkte sich ebenfalls erhöhend auf die Umsatzerlöse aus. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um 659,0 Mio. EUR bzw. 15,3 % ergeben.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet¹

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024
Asien – Europa	1.252,9	977,6
Pazifik	1.521,6	1.175,4
Atlantik	977,5	921,5
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	893,5	728,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	313,5	367,7
Gesamt	4.959,0	4.170,8

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

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

Transportaufwendungen

Die Transportaufwendungen sind im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 um 540,3 Mio. EUR auf 3.568,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.027,9 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 17,8 %. Der stärkere US-Dollar im Vergleich zum Euro trug zu dem Anstieg der Transportaufwendungen bei. Bereinigt um die Wechselkursveränderungen hätte sich ein Anstieg der Transportaufwendungen von 14,3 % ergeben.

Die erhöhten Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch gestiegene Aufwendungen für Brennstoffe um 39,8 Mio. EUR auf 693,0 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 653,2 Mio. EUR). Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 mit 553 USD/t um 44 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 597 USD/t lag, trug der um 7,8 % auf 1,3 Mio. Tonnen gestiegene Bunkerverbrauch, zu einer Erhöhung der Aufwendungen für Brennstoffe bei. Darüber hinaus trugen Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate in Höhe von 35,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,3 Mio. EUR) zum Anstieg der Brennstoffe und Emissionen bei.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Quartal des Berichtsjahres um 335,7 Mio. EUR auf 1.815,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 1.479,9 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 449,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 400,3 Mio. EUR) sind im Vergleich zur Vorjahresperiode im Wesentlichen durch die erhöhten Aufwendungen für Repositionierung von Leercontainern aufgrund lokaler Störungen in den Lieferketten gestiegen.

Der Anstieg der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) des Berichtszeitraums in Höhe von 91,0 Mio. EUR auf 651,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 560,7 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus dem erhöhten Anteil mittelfristig eingecharterter Schiffe und den damit verbundenen operativen Aufwendungen (Nichtleasingkomponenten), den Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sowie gestiegenen Kanalkosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Abschreibungen

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 78,7 Mio. EUR auf 565,6 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 486,8 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 539,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 460,7 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurde im Segment Linienschiffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 448,3 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 348,3 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag im ersten Quartal des Berichtsjahres mit 33,7 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahreszeitraums von 32,4 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag bei 14,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 14,8 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*
Umsatzerlöse	104,0	98,2
Terminalaufwendungen	30,8	22,7
Personalaufwendungen	32,0	28,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	19,8	17,6
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,5	3,9
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-13,9	-18,5
EBIT	14,0	14,8
EBIT-Marge (%)	13,4	15,1
EBITDA	33,7	32,4
EBITDA-Marge (%)	32,4	33,0

* 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.

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur

Umsatzerlöse

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 104,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 98,2 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 Quartal des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 30,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 22,7 Mio. EUR) sowie durch Personalaufwendungen mit einem Betrag von 32,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 28,6 Mio. EUR). Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 19,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 17,6 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 14,0 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum*: 14,8 Mio. EUR).

* 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.

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	1.171,0	560,7
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-643,3	-355,2
Free Cashflow	527,7	205,5
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-347,9	-340,5
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	179,8	-134,9

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.171,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 560,7 Mio. EUR). Der höhere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bedingt durch das gestiegene Ergebnis und die positive Veränderung des Working Capitals im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeiten beliefen sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 auf insgesamt 643,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 355,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 728,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 449,6 Mio. EUR). Des Weiteren wurden Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitaleinlagen in bereits bestehende und unverändert nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 40,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 42,3 Mio. EUR) getätigt. Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 81,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 100,8 Mio. EUR).

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 347,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 340,5 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Zins- und Tilgungsleistungen aus Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen gemäß IFRS 16 in Höhe von 336,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 278,3 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Quartal des Geschäftsjahres 125,4 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 122,0 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 133,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 90,7 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024
Bestand am Anfang der Periode	5.480,6	5.809,8
Wechselkursbedingte Veränderungen	-212,8	153,7
Zahlungswirksame Veränderungen	179,8	-134,9
Bestand am Ende der Periode	5.447,5	5.828,6

Insgesamt ergab sich im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 ein Zahlungsmittelzufluss von 179,8 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von -212,8 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 31. März 2025 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 5.447,5 Mio. EUR (31. März 2024: 5.828,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 671,0 Mio. EUR (31. März 2024: 671,9 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsforderungen (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.951,2 Mio. EUR (31. März 2024: Geldmarktgeschäfte/ Geldmarktfonds als sonstige finanzielle Vermögenswerte 1.881,6 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 8.069,7 Mio. EUR ergab (31. März 2024: 8.382,1 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	31.3.2025	31.12.2024
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	6.459,2	6.608,2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.447,5	5.480,6
Wertpapiere des Spezialfonds und Zinsen (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.951,2	2.037,8
Nettoliiquidität¹	939,5	910,1
Frei verfügbare Kreditlinien	671,0	697,6
Eigenkapitalquote (%)	62,1	61,6

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

Zum 31. März 2025 betrug die Nettoliiquidität des Konzerns 939,5 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2024 ist die Nettoliiquidität somit um 29,4 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen durch den Rückgang der Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang der Wertpapiere des Spezialfonds aus.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 326,8 Mio. EUR und betrug zum 31. März 2025 20.396,4 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 62,1 % (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	31.3.2025	31.12.2024
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	21.994,4	22.591,2
davon Anlagevermögen	21.810,6	22.427,2
Kurzfristige Vermögenswerte	10.865,3	11.025,8
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.447,5	5.480,6
Bilanzsumme	32.859,7	33.617,1
Passiva		
Eigenkapital	20.396,4	20.723,2
Fremdkapital	12.463,2	12.893,8
davon langfristige Schulden	5.434,6	5.731,9
davon kurzfristige Schulden	7.028,6	7.162,0
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	6.459,2	6.608,2
davon langfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	4.837,1	5.086,6
davon kurzfristige Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.622,1	1.521,6
Bilanzsumme	32.859,7	33.617,1

Zum 31. März 2025 lag die Bilanzsumme des Konzerns mit 32.859,7 Mio. EUR geringfügig unter dem Wert zum Jahresende 2024 (31. Dezember 2024: 33.617,1 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus dem Rückgang von Anlagevermögen durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte sowie planmäßige Abschreibungen, der planmäßigen Tilgung von Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen und einem Rückgang der Vertragsverbindlichkeiten aufgrund leicht rückläufiger Frachtraten. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 31. März 2025 bei 1,08 (31. Dezember 2024: 1,04).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 616,6 Mio. EUR auf 21.810,6 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 22.427,2 Mio. EUR) insbesondere durch stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 829,6 Mio. EUR sowie planmäßige Abschreibungen in Höhe von 585,3 Mio. EUR. Davon entfielen 318,6 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 488,6 Mio. EUR sowie neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 305,2 Mio. EUR aus.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten blieb nahezu unverändert bei 5.447,5 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2024 (5.480,6 Mio. EUR).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen fielen stichtagsbedingt um 119,4 Mio. EUR auf 2.327,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.447,1 Mio. EUR).

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 326,8 Mio. EUR auf 20.396,4 Mio. EUR zurück. Trotz des im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnisses in Höhe von 445,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 298,0 Mio. EUR) führten die im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Verluste aus der Währungsumrechnung in Höhe von 774,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: Gewinne 481,0 Mio. EUR) zu einem Rückgang.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2024 geringfügig um 430,6 Mio. EUR gesunken. Dies resultiert vor allem aus planmäßigen Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 367,9 Mio. EUR sowie einem leichten Rückgang der Vertragsverbindlichkeiten um 256,3 Mio. EUR auf 781,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.037,9 Mio. EUR) infolge rückläufiger Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen. Außerdem trugen stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 236,0 Mio. EUR zu dem Rückgang bei. Neu eingegangene oder verlängerte Charter- und Leasingverträge in Höhe von 177,4 Mio. EUR sowie die Aufnahme eines neuen Bankdarlehens im Zusammenhang mit Schiffsfinanzierungen in Höhe von 134,7 Mio. EUR kompensierten diesen Rückgang teilweise.

Der Rückgang der passiven latenten Ertragsteuern auf 210,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 255,1 Mio. EUR) resultiert hauptsächlich aus der Auflösung passiver latenter Steuern auf den gesunkenen Bewertungsunterschied des Spezialfonds in Höhe von 15,3 Mio. EUR sowie auf geringeren Bewertungs- und Kurseffekten auf Kapitalanlagen außerhalb des Tonnagesteuerbereichs der Hapag-Lloyd AG im Inland in Höhe von 26,2 Mio. EUR.

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Das erste Quartal des Geschäftsjahres 2025 war von einer guten Nachfrageentwicklung, aber auch operativen Störungen in lokalen Seehäfen und einer angespannten Sicherheitslage im Roten Meer geprägt. Trotz dieser Umstände sind die durchschnittlichen Frachtraten als auch das Transportvolumen gestiegen und lagen über den entsprechenden Vorjahreswerten. Das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd lag somit im ersten Quartal 2025 über dem Ergebnis des Vorjahreszeitraums.

Die Anfang April 2025 erhöhten Importzölle in den USA haben zu einer starken Verunsicherung der Kunden beigetragen und die Nachfrage belastet. Gleichzeitig ist nach wie vor 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 weiterhin mit erhöhten Transportkosten zu rechnen ist. Insbesondere aus diesen Gründen beurteilt der Vorstand das verbleibende Geschäftsjahr 2025 als herausfordernd und mit Unsicherheiten behaftet.

* 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.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für das Jahr 2025 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) ein Weltwirtschaftswachstum von 2,8 %. 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 0,5 %-Punkte unter der Erwartung vom Januar 2025. Für die Industriestaaten wird ein Wirtschaftswachstum von 1,4 % erwartet, für die Entwicklungs- und Schwellenländern von 3,7 %. Für China wird ein Wirtschaftswachstum von 4,0 % erwartet, wobei die negativen Effekte aus dem Handelskonflikt mit den USA durch staatliche Stützungsmaßnahmen teilweise kompensiert werden sollen.

Trotz des anhaltenden Handelskonflikts der USA mit ihren Handelspartnern – insbesondere mit China – rechnet der Internationale Währungsfonds weiterhin mit einem Wachstum des Welthandels von 1,7 %. Allerdings weist der IWF auf ein deutlich erhöhtes Risiko hin, dass sich die Weltwirtschaft und der Welthandel bei weiteren handelspolitischen Spannungen weiter abschwächen könnten. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang des Welthandelwachstums um 2,1 %-Punkte. Zudem liegt die aktuelle Prognose 1,5 %-Punkte unter der Einschätzung vom Januar 2025 (Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2025).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

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

Quelle: IWF World Economic Outlook, April 2025

Branchenspezifischer Ausblick

Während der maritime Branchendienst Drewry Anfang des Jahres noch ein Wachstum der globalen Containertransportmenge im Jahr 2025 von 2,8 % prognostizierte (Drewry Container Forecaster Q4 2024), geht Drewry aufgrund der US-Handelspolitik nun von einem Rückgang von 1,0 % aus (Drewry Research Update, 24 April 2025). Im Vorjahr war noch ein Wachstum von 6,3 % verzeichnet worden (CTS, April 2025).

Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2026e	2025e	2024	2023	2022
Wachstumsrate	1,1	-1,0	6,3	0,4	-4,4

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

Die Tonnage der bestellten Containerschiffe stieg laut MDS Transmodal bis Ende März 2025 auf 8,5 Mio. TEU (31. Dezember 2024: 7,5 Mio. TEU). Dies entspricht einem Verhältnis von Auftragsbestand zur weltweiten Containerflottenkapazität von 27,2 % (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 5,6 % 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	1,7	2,1	3,2	2,5	1,0
Erwartete Verschrottungen	0,9	0,2	0,1	0,2	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,2	0,2	0,1	0,3	-0,1
Nettokapazitätszuwachs	0,6	1,7	3,0	2,1	1,0
Nettokapazitätszuwachs (in %)	1,9	5,6	10,8	8,1	4,2

Quelle: Drewry Container Forecaster Q1 2025

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Der Vorstand erwartet für das laufende Geschäftsjahr 2025 unverändert ein Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 2,5 bis 4,0 Mrd. USD (Vorjahr: 5,0 Mrd. USD) und ein Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,0 bis 1,5 Mrd. USD (Vorjahr: 2,8 Mrd. USD). In Euro entspricht dies einem erwarteten Konzern-EBITDA in einer Bandbreite von 2,4 bis 3,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 4,6 Mrd. EUR) und einem Konzern-EBIT in der Bandbreite von 0,0 bis 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR). Die Ergebniserwartung für das Geschäftsjahr 2025 basiert insbesondere auf der Annahme, dass die Transportmenge gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden kann, während die durchschnittliche Frachtrate voraussichtlich deutlich fallen wird (bisher: moderat fallend). Der Bunkerverbrauchspreis wird auf dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Angesichts großer geopolitischer Herausforderungen und volatiler Frachtraten ist die Prognose mit sehr hohen Unsicherheiten behaftet. Insbesondere ist zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung weiterhin unklar, wann die Passage durch das Rote Meer wieder sicher befahren werden kann. Zudem haben die Anfang April 2025 erhöhten Importzölle in den USA zu einer starken Verunsicherung der Kunden beigetragen und die Nachfrage zunächst belastet. Vor dem Hintergrund der laufenden Verhandlungen wichtiger Exportländer mit den USA über den gegenseitigen Abbau von Handelsbarrieren lassen sich die kurz- und mittelfristigen Auswirkungen des Konflikts jedoch nicht verlässlich abschätzen. 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
Transportmenge ¹	12,5 Mio. TEU	Deutlich steigend
Durchschnittliche Frachtrate ¹	1.492 USD/TEU	Deutlich fallend ²
Durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis ¹	588 USD/t	Auf Vorjahresniveau
Konzern-EBITDA	4,6 Mrd. EUR	2,4 bis 3,9 Mrd. EUR
Konzern-EBIT	2,6 Mrd. EUR	0,0 bis 1,5 Mrd. EUR

¹ Segment Linienschifffahrt

² Zuvor: moderat fallend

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.

Im April veröffentlichte der United States Trade Representative eine Notice of Action, die zusätzliche Gebühren für Schiffseigner und -betreiber aus China sowie Betreiber von in China gebauten Schiffen vorsieht. Diese Gebühren werden im vierten Quartal 2025 wirksam und könnten sich negativ auf die Kosten auswirken. Eine konkrete Abschätzung der möglichen Auswirkungen und die Entwicklung einer entsprechenden Vermeidungsstrategie erfolgt derzeit.

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
Start der „Gemini Cooperation“	Niedrig	Kritisch
Risiken aus Beteiligungen	Niedrig	Kritisch

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Quartal 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 den Sonstigen Erläuterungen im verkürzten Konzernanhang des Quartalsfinanzberichts enthalten.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2025

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*
Umsatzerlöse	5.051,6	4.260,0
Transport- und Terminalaufwendungen	3.586,5	3.040,3
Personalaufwendungen	275,8	239,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	585,3	504,4
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-140,9	-106,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	463,0	368,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-0,2	-5,8
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	462,8	363,1
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	88,6	104,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	88,3	67,4
Übrige Finanzposten	-10,3	-10,6
Ergebnis vor Steuern	453,0	389,7
Ertragsteuern	7,1	91,8
Konzernergebnis	445,9	298,0
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	441,7	293,6
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,2	4,3
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,51	1,67

* 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.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2025

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*
Konzernergebnis	445,9	298,0
Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden:		
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	10,1	3,6
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	10,2	3,5
Steuereffekt	-0,1	0,2
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-774,2	481,0
Posten, die erfolgswirksam umgegliedert werden können:		
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-3,5	-3,6
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	12,5	-9,7
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-15,7	5,5
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,3	0,6
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	0,1	0,9
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-1,2	-0,5
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,5	1,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	-0,2	0,1
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	6,0	-5,1
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	5,6	-7,5
Steuereffekt	0,4	2,4
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-761,4	476,9
Gesamtergebnis	-315,5	774,8
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	-317,3	768,7
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	-1,8	6,2

* 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.

KONZERNBILANZ**der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2025****Aktiva**

Mio. EUR	31.3.2025	31.12.2024
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.988,5	2.057,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.639,2	1.725,9
Sachanlagen	16.714,6	17.179,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.468,3	1.464,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	74,3	71,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	35,3	22,5
Derivative Finanzinstrumente	0,4	0,8
Ertragsteuerforderungen	6,6	7,4
Aktive latente Ertragsteuern	67,2	62,4
Langfristige Vermögenswerte	21.994,4	22.591,2
Vorräte	652,5	630,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.327,7	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.277,9	2.307,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	142,5	146,4
Derivative Finanzinstrumente	2,5	–
Ertragsteuerforderungen	14,6	14,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.447,5	5.480,6
Kurzfristige Vermögenswerte	10.865,3	11.025,8
Summe Aktiva	32.859,7	33.617,1

Passiva

Mio. EUR	31.3.2025	31.12.2024
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	16.505,6	16.063,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.017,7	1.776,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	20.336,5	20.653,8
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	59,9	69,4
Eigenkapital	20.396,4	20.723,2
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	230,5	240,7
Sonstige Rückstellungen	151,2	143,6
Finanzschulden	2.229,3	2.370,8
Leasingverbindlichkeiten	2.607,9	2.715,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4,6	4,7
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,8	1,2
Passive latente Ertragsteuern	210,4	255,1
Langfristige Schulden	5.434,6	5.731,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13,6	13,2
Sonstige Rückstellungen	1.435,4	1.397,8
Ertragsteuerschulden	164,0	134,6
Finanzschulden	571,7	480,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	1.050,4	1.040,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.716,8	2.765,9
Vertragsverbindlichkeiten	781,7	1.037,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	216,4	201,4
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	67,4	70,4
Derivative Finanzinstrumente	11,2	19,1
Kurzfristige Schulden	7.028,6	7.162,0
Summe Passiva	32.859,7	33.617,1

KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2025**

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*
Konzernergebnis	445,9	298,0
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	7,1	91,8
Übrige Finanzposten	10,3	10,6
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-0,4	-37,2
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	585,3	504,4
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-6,8	-6,0
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	0,1	5,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	1,7	-10,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-46,4	-14,0
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	20,1	-431,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	98,5	-18,8
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	59,0	182,5
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-3,5	-14,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.171,0	560,7
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	19,0	20,6
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-728,1	-449,6
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	4,7	2,9
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-5,8	-23,2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-34,5	-19,1
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	20,2	12,5
Zinseinzahlungen	81,2	100,8
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-643,3	-355,2

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

* 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.

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024 (angepasst)*
Auszahlungen für Dividenden	-9,0	-13,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	133,2	94,2
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-85,8	-107,6
Auszahlung aus der Rückführung von Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	-282,1	-246,8
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-99,4	-62,5
Einzahlungen (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	1,7	3,0
Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-6,5	-7,5
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-347,9	-340,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	179,8	-134,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	5.480,6	5.809,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-212,8	153,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	179,8	-134,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	5.447,5	5.828,6

* 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.

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
der Hapag-Lloyd AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 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	-	-	293,6
davon			
Konzernergebnis	-	-	293,6
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 31.3.2024 (angepasst)*	175,8	2.637,4	15.598,1
Stand 1.1.2025	175,8	2.637,4	16.063,9
Gesamtergebnis	-	-	441,7
davon			
Konzernergebnis	-	-	441,7
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-
davon			
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Zugang Erwerb von Anteilen nicht beherrschender Gesellschafter aus der Erstkonsolidierung	-	-	-
Stand 31.3.2025	175,8	2.637,4	16.505,6

* 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 leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungsrücklage	Rücklage für Put-Optionen auf nicht beherrschende Anteile	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
3,6	-3,6	0,9	-5,1	479,1	-	475,0	768,7	6,2	774,8
-	-	-	-	-	-	-	293,6	4,3	298,0
3,6	-3,6	0,9	-5,1	479,1	-	475,0	475,0	1,9	476,9
-	-	-	-	-	-	-	-	-13,3	-13,3
-	-	-	-	-	-	-	-	-13,3	-13,3
-48,6	18,2	4,2	0,3	1.072,8	-	1.046,9	19.458,2	66,0	19.524,2
-40,8	9,1	3,9	4,0	1.800,5	-	1.776,8	20.653,8	69,4	20.723,2
10,1	-3,5	0,1	6,0	-771,8	-	-759,0	-317,3	-1,8	-315,5
-	-	-	-	-	-	-	441,7	4,2	445,9
10,1	-3,5	0,1	6,0	-771,8	-	-759,0	-759,0	-2,4	-761,4
-	-	-	-	-	-	-	-	-11,3	-11,3
-	-	-	-	-	-	-	-	-9,3	-9,3
-	-	-	-	-	-	-	-	-2,0	-2,0
-30,7	5,7	4,0	10,0	1.028,7	-	1.017,7	20.336,5	59,9	20.396,4

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 31. März 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 6. Mai 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 31. März 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 31. März 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.

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

Zum 31. März 2025 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs bei 1,08045 (31. Dezember 2024: 1,03935 USD/EUR). Für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2025 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,05270 (Vorjahreszeitraum: 1,08530 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den verkürzten Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 31. März 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 zwei vollkonsolidierte Gesellschaften im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 neu gegründet.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Segment Linienschifffahrt

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

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Segmentberichtsinformationen

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

Mio. EUR	1.1.–31.3.2025			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	4.959,0	104,0	-11,4	5.051,6
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	11,4	-11,4	–
davon externe Umsatzerlöse	4.959,0	92,6	–	5.051,6
Transport- und Terminalaufwendungen	3.568,2	30,8	-12,5	3.586,5
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-6,7	6,5	–	-0,2
EBITDA	1.013,9	33,7	0,6	1.048,2
EBITDA-Marge (in %)	20,4	32,4	–	20,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	565,6	19,8	–	585,3
EBIT	448,3	14,0	0,6	462,8
EBIT-Marge (in %)	9,0	13,4	–	9,2
Zinserträge und sonstiges Finanzerträge	87,0	1,7	–	88,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	85,1	3,2	–	88,3
Ertragsteuern	5,6	1,5	–	7,1
EAT	434,4	11,0	0,6	445,9

Mio. EUR	1.1.–31.3.2024 (angepasst)*			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	4.170,8	98,2	-9,1	4.260,0
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	9,0	-9,1	–
davon externe Umsatzerlöse	4.170,8	89,2	–	4.260,0
Transport- und Terminalaufwendungen	3.027,9	22,7	-10,3	3.040,3
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-9,7	3,9	–	-5,8
EBITDA	835,1	32,4	-0,1	867,5
EBITDA-Marge (in %)	20,0	33,0	–	20,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	486,8	17,6	–	504,4
EBIT	348,3	14,8	-0,1	363,1
EBIT-Marge (in %)	8,4	15,1	–	8,5
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	103,5	2,2	-1,0	104,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	65,3	3,2	-1,0	67,4
Ertragsteuern	88,2	3,6	–	91,8
EAT	287,7	10,3	–	298,0

* 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.

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

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

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024
Asien – Europa	1.252,9	977,6
Pazifik	1.521,6	1.175,4
Atlantik	977,5	921,5
Afrika & Intraregionale Fahrtgebiete	893,5	728,7
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	313,5	367,7
Gesamt	4.959,0	4.170,8

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

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

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	Q1 2025	Q1 2024
Segment Linienschifffahrt	4.959,0	4.170,8
Containertransportdienstleistung	4.520,6	3.842,1
Sonstige	438,3	328,7
Segment Terminal & Infrastruktur	92,6	89,2
Containerhandling	69,5	64,8
Sonstige	23,1	24,3
Hapag-Lloyd Konzern	5.051,6	4.260,0

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q1 2025	Q1 2024
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	441,7	293,6
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	2,51	1,67

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 Quartal des Geschäftsjahres 2025 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	31.3.2025	31.12.2024
Schiffe	10.896,6	11.101,6
Container	4.486,2	4.608,5
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	697,6	715,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	634,2	754,0
Gesamt	16.714,6	17.179,6

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 727,5 Mio. EUR. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 549,0 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 654,5 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich ein Rückgang der Sachanlagen um 464,9 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Wertpapiere des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.941,4 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	31.3.2025	31.12.2024
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	507,9	665,3
Reverse Repo-Geschäfte	2.642,8	2.603,5
Geldmarktfonds	1.342,2	1.428,3
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	954,6	783,4
Gesamt	5.447,5	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 (31. März 2025: –30,7 Mio. EUR; 31. Dezember 2024: –40,8 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 10,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,6 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 5,7 Mio. EUR zum 31. März 2025 (31. Dezember 2024: 9,1 Mio. EUR). In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2025 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt 12,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –9,7 Mio. EUR) als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst, während Gewinne und Verluste in Höhe von –15,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5,5 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

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

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.028,7 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 1.800,5 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2025 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von –774,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum*: 481,0 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

* Die Vergleichsinformationen wurden 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.

Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

Mio. EUR	31.3.2025		31.12.2024	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.327,7	2.327,7	2.447,1	2.447,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.352,2	2.351,8	2.378,1	2.377,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	2,8	2,8	0,8	0,8
Eingebettete Derivate	0,4	0,4	0,8	0,8
Devisentermingeschäfte und -optionen	2,4	2,4	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	0,2	0,2	–	–
Devisentermingeschäfte	0,2	0,2	–	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	5.447,5	5.447,5	5.480,6	5.480,6
Passiva				
Finanzschulden	2.800,9	2.786,3	2.851,5	2.827,5
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.658,3	3.658,3	3.756,7	3.756,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.716,8	2.716,8	2.765,9	2.765,9
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	4,4	4,4	–	–
Devisentermingeschäfte	4,4	4,4	–	–
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	6,7	6,7	19,1	19,1
Devisentermingeschäfte	6,7	6,7	19,1	19,1
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	221,1	221,1	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 1.941,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.032,1 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.930,4 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2.015,1 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 11,0 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. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 10,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 10,5 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 1.342,2 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 287,7 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.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2025 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	31.3.2025	31.12.2024
Finanzschulden	2.800,9	2.851,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.531,7	1.519,6
Anleihen	303,1	301,1
Sonstige Finanzschulden	966,2	1.030,8
Verbindlichkeiten aus Leasing und Konzessionsvereinbarungen	3.658,3	3.756,7
Gesamt	6.459,2	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	31.3.2025	31.12.2024
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.957,5	6.121,6
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	406,3	400,9
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	113,5	101,7
Zinsverbindlichkeiten	21,4	20,1
Transaktionskosten	-39,4	-36,1
Gesamt	6.459,2	6.608,2

Zum 31. März 2025 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 671,0 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 7,8 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 2,1 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 207,1 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 Asien, Latein Amerika und Südeuropa.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 31. März 2025 insgesamt 3.784,1 Mio. EUR (31. Dezember 2024: 4.086,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von 26 Containerschiffen in Höhe von 3.454,2 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 150,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 97,6 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 65,1 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 6,7 Mio. EUR,
- für Investitionen in Abgasreinigungsanlagen (EGCS) zur Abgaswäsche auf Containerschiffen in Höhe von 4,4 Mio. EUR
- sowie für weitere Investitionen auf Containerschiffen in Höhe von insgesamt 6,0 Mio. EUR.

Die künftigen Zahlungsmittelabflüsse aus Leasingverhältnissen, die Hapag-Lloyd bereits eingegangen ist, welche aber noch nicht begonnen haben und somit zum Stichtag noch nicht bilanziert sind, belaufen sich auf insgesamt 1.110,6 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 zum 31. Dezember 2024 ergeben.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 6. Mai 2025

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

FINANZKALENDER 2025

14. AUGUST 2025

Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht H1 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

