

H1 2024

Hapag-Lloyd AG

Halbjahres- finanzbericht

1. Januar bis
30. Juni 2024



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD HALBJAHRESFINANZBERICHT H1 2024

		Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023	Veränderung absolut
Segment Linienschifffahrt						
Schiffe insgesamt ¹		287	258	287	258	29
Kapazität der Schiffe insgesamt ¹	TTEU	2.184	1.865	2.184	1.865	319
Containerkapazität insgesamt ¹	TTEU	3.232	2.876	3.232	2.876	356
Frachtrate	USD/TEU	1.422	1.533	1.391	1.761	-370
Transportmenge	TTEU	3.060	2.965	6.097	5.807	290
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.452	4.412	8.623	10.027	-1.404
EBITDA	Mio. EUR	921	1.270	1.756	3.469	-1.713
EBIT	Mio. EUR	434	803	782	2.532	-1.749
Segment Terminal & Infrastruktur						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	103	6	201	11	190
EBITDA	Mio. EUR	34	6	66	24	42
EBIT	Mio. EUR	16	6	31	23	7
Konzern Finanzkennzahlen						
Umsatzerlöse	Mio. EUR	4.544	4.417	8.804	10.036	-1.233
EBITDA	Mio. EUR	954	1.276	1.822	3.493	-1.671
EBIT	Mio. EUR	450	808	813	2.555	-1.742
Konzernergebnis	Mio. EUR	434	1.005	732	2.898	-2.167
Ergebnis je Aktie	EUR	2,44	5,71	4,12	16,46	-12,35
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	701	1.270	1.262	3.836	-2.574
Konzern Renditekennzahlen						
EBITDA-Marge	%	21,0	28,9	20,7	34,8	-14,1
EBIT-Marge	%	9,9	18,3	9,2	25,5	-16,2
ROIC	%	9,7	21,0	9,0	32,8	-23,8
Konzern Bilanzkennzahlen zum 30. Juni ²						
Eigenkapital	Mio. EUR	18.476	18.763	18.476	18.763	-287
Eigenkapitalquote	%	62,1	64,7	62,1	64,7	-2,6
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	Mio. EUR	5.778	5.064	5.778	5.064	714
Liquide Mittel	Mio. EUR	4.240	5.810	4.240	5.810	-1.570
Nettoliquidität ³	Mio. EUR	378	2.592	378	2.592	-2.213

¹ Stichtagswerte zum jeweiligen Halbjahresende

² Der Vergleich der Bilanzkennzahlen bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2023. Die Vergleichsinformationen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Berichtigungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

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

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

Der vorliegende Halbjahresfinanzbericht wurde am 14. August 2024 veröffentlicht.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN H1 2024

- Das erste Halbjahr 2024 war geprägt von einer Belebung der Nachfrage sowie erneuten Störungen der weltweiten Lieferketten aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer.
- Der Konzernumsatz im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 fiel um 12 % auf 8,8 Mrd. EUR (H1 2023: 10,0 Mrd. EUR), was im Wesentlichen auf eine deutlich niedrigere durchschnittliche Frachtrate im Segment Linienschifffahrt zurückzuführen ist.
- Vor dem Hintergrund der rückläufigen Umsatzentwicklung und gestiegenen operativen Aufwendungen, fiel das Konzern-EBITDA auf 1,8 Mrd. EUR (H1 2023: 3,5 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT auf 0,8 Mrd. EUR (H1 2023: 2,6 Mrd. EUR).
- Das Segment Linienschifffahrt verzeichnete einen Anstieg der Transportmenge von 5 % gegenüber dem Vorjahreswert auf 6,1 Mio. TEU (H1 2023: 5,8 Mio. TEU). Allerdings führte insbesondere der Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 21 % zu einem Rückgang des EBITDA im ersten Halbjahr 2024 auf 1,8 Mrd. EUR (H1 2023: 3,5 Mrd. EUR). Das Segment-EBIT fiel entsprechend von 2,5 Mrd. EUR auf 0,8 Mrd. EUR.
- Im Segment Terminal & Infrastruktur wurde im ersten Halbjahr 2024 ein EBITDA von 66,1 Mio. EUR und ein EBIT von 30,7 Mio. EUR erzielt.
- Aufgrund der rückläufigen operativen Entwicklung fiel das Ergebnis je Aktie auf 4,12 EUR, nach 16,46 EUR im Vorjahreszeitraum.
- Der Free Cashflow war mit 0,5 Mrd. EUR erneut positiv (H1 2023: 3,7 Mrd. EUR).
- Zum 30. Juni 2024 verfügte der Konzern über eine Nettoliquidität von 0,4 Mrd. EUR (31. Dezember 2023: 2,6 Mrd. EUR).
- Aufgrund der über den Erwartungen liegenden Nachfrage und Frachtraten hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG am 9. Juli die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 angehoben. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 3,2 bis 4,2 Mrd. EUR (vorher: 2,0 bis 3,0 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 1,2 bis 2,2 Mrd. EUR (vorher: 0,0 bis 1,0 Mrd. EUR) erwartet.
- Vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen, ist die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet.

INHALT

3 KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

3 Geschäftstätigkeit

6 Wichtige finanzielle Leistungsindikatoren

7 Wichtige nichtfinanzielle Grundlagen

10 Wirtschaftsbericht

10 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

10 Branchenspezifische Rahmenbedingungen

13 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

13 Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

16 Ertragslage in den Segmenten

21 Finanzlage des Konzerns

23 Vermögenslage des Konzerns

25 Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

26 Prognose-, Risiko- und Chancenbericht

29 Hinweis zu wesentlichen Geschäften mit nahestehenden Personen

30 KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

30 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

31 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

32 Konzernbilanz

34 Konzernkapitalflussrechnung

36 Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

38 Verkürzter Konzernanhang

49 Sonstige Erläuterungen

51 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

52 Finanzkalender 2024

53 Impressum

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

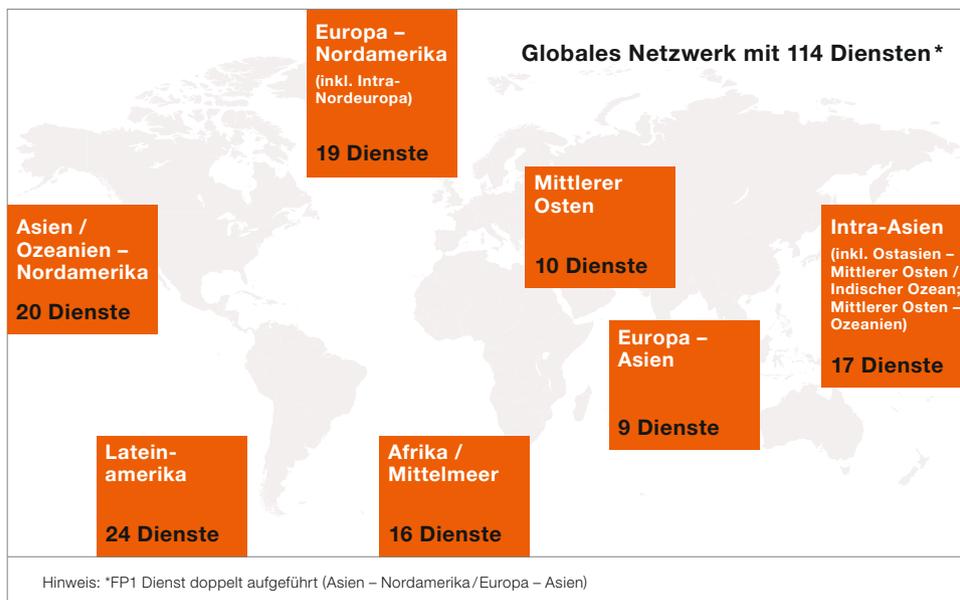
GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

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

Segment Linienschifffahrt

Die Flotte von Hapag-Lloyd bestand zum 30. Juni 2024 aus 287 Containerschiffen (30. Juni 2023: 258) mit einer Transportkapazität von 2,2 Mio. TEU (30. Juni 2023: 1,9 Mio. TEU). Das Segment ist mit 399 Vertriebsstellen in 139 Ländern vertreten (30. Juni 2023: 399 Vertriebsstellen in 135 Ländern) und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem globalen Netzwerk von 114 Diensten (30. Juni 2023: 115 Dienste). In den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 betreute der Geschäftsbereich weltweit rd. 23.500 Kunden (Vorjahreszeitraum: rd. 25.600).

Netzwerk der Hapag-Lloyd Dienste



Kooperationen

Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen („Vessel Sharing Agreements“) sowie Allianzen sind ein wichtiger Bestandteil der Containerlinienschifffahrt, da sie ein umfassenderes Angebot an Liniendiensten ermöglichen und durch die bessere Auslastung zur Reduzierung von Stückkosten und Treibhausgasemissionen beitragen. Hapag-Lloyd betreibt zusammen mit ONE, HMM und Yang Ming die „THE Alliance“. Zum 30. Juni 2024 deckte die „THE Alliance“

mit 255 Containerschiffen und 25 Diensten alle Ost-West-Fahrtgebiete ab (30. Juni 2023: 230 Containerschiffe und 29 Dienste). Daneben existieren noch zwei weitere global agierende Allianzen: die „2M Alliance“, bestehend aus den beiden Marktführern MSC und Maersk, sowie die „Ocean Alliance“, bestehend aus CMA CGM, COSCO, inklusive des Tochterunternehmens OOIL, und Evergreen. Am 17. Januar 2024 haben Hapag-Lloyd und Maersk bekannt gegeben, dass sie eine Vereinbarung für eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit mit dem Namen „Gemini Cooperation“ getroffen haben, die im Februar 2025 starten soll und sich auf die großen Ost-West-Fahrtgebiete zwischen Fernost, Nordamerika und Europa beschränkt. Im Zuge der neuen Kooperation wird Hapag-Lloyd „THE Alliance“ im Januar 2025 verlassen. Bereits im Januar 2023 hatten Maersk and MSC bekanntgegeben, dass die „2M Alliance“ im Januar 2025 beendet wird.

Kapazitätsanteile der Allianzen anhand ausgewählter Fahrtgebiete

in %	Fernost	Transpazifik	Atlantik
2M	39	21	49
Ocean Alliance	32	39	17
THE ALLIANCE	24	28	28
Sonstige	5	12	7

Quelle: Alphaliner Juni 2024

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Hapag-Lloyd Terminals und Terminalbeteiligungen



Funktionale Währung des Konzerns

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

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

Aktionärsstruktur der Hapag-Lloyd AG

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

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

in %	30.6.2024
Kühne Holding AG und Kühne Maritime GmbH	30,0
CSAV Germany Container Holding GmbH	30,0
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	13,9
Qatar Holding Germany GmbH	12,3
Public Investment Fund of the Kingdom of Saudi Arabia	10,2
Streubesitz	3,6
Gesamt	100,0

WICHTIGE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

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

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd eine annualisierte Rendite auf das investierte Kapital (ROIC) von 9,0 % (Vorjahreszeitraum: 32,8 %). Die gewichteten Kapitalkosten betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 9,4 %. Die Berechnung des ROIC ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Rendite auf das investierte Kapital des Hapag-Lloyd Konzerns

	Mio. EUR		Mio. USD	
	H1 2024	H1 2023	H1 2024	H1 2023
Langfristige Vermögenswerte ¹	20.236,4	17.566,2	21.680,2	19.066,1
Vorräte	542,2	399,5	580,9	433,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.327,0	1.952,8	2.493,1	2.119,5
Übrige kurzfristige Vermögenswerte ¹	474,3	454,1	508,1	492,9
Summe Vermögenswerte	23.579,9	20.372,6	25.262,2	22.112,1
Rückstellungen	1.312,4	1.234,9	1.406,1	1.340,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.535,0	2.639,3	2.715,8	2.864,6
Sonstige Schulden	1.635,0	1.003,3	1.751,5	1.088,6
Summe Schulden	5.482,4	4.877,5	5.873,5	5.293,7
Investiertes Kapital				
zum Ende der Berichtsperiode	18.097,5	15.495,2	19.388,8	16.818,4
am Anfang der Berichtsperiode	16.171,2	15.324,0	17.912,0	16.358,4
Durchschnittlich investiertes Kapital	17.134,3	15.409,6	18.650,4	16.588,4
EBIT	813,0	2.555,1	878,8	2.761,6
Ertragsteuern (auf EBIT entfallend) ²	39,9	37,2	43,1	40,2
Operatives Ergebnis nach Steuern (NOPAT)	773,1	2.518,0	835,7	2.721,4
Rendite auf das investierte Kapital (ROIC, annualisiert in %)			9,0	32,8

¹ Ohne zinstragende Vermögenswerte

² Ohne Steuern auf Einkommen aus zinstragenden Vermögenswerten

WICHTIGE NICHTFINANZIELLE GRUNDLAGEN

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

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

Flotte und Kapazitätsentwicklung

Zum 30. Juni 2024 bestand die Flotte von Hapag-Lloyd aus insgesamt 287 Containerschiffen (30. Juni 2023: 258 Schiffe). Die Schiffe sind alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) zertifiziert und besitzen ein gültiges ISSC-(ISPS-)Zeugnis. Die überwiegende Anzahl der Schiffe ist zudem gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert.

Die Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum 30. Juni 2024 2.184 TTEU und ist somit gegenüber dem 30. Juni 2023 (1.865 TTEU) um 17,1 % gestiegen. Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befanden sich zum 30. Juni 2024 60 % der Flotte im Eigentum (30. Juni 2023: 62 %). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurden sechs Neubauten (fünf Schiffe im Eigentum und eines als Langfristcharter) mit einer Gesamtkapazität von rd. 111 TTEU in Dienst gestellt.

Das Orderbuch von Hapag-Lloyd umfasste per 30. Juni 2024 sechs Neubauten mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 23.664 TEU. Die Gesamtkapazität der Neubauten beträgt rd. 142 TTEU. Zwei Schiffe werden noch im Jahr 2024 ausgeliefert, die vier weiteren im Jahr 2025.

Das Durchschnittsalter der gesamten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd betrug zum 30. Juni 2024 (kapazitätsgewichtet) 11,0 Jahre (30. Juni 2023: 11,2 Jahre) und lag damit leicht über dem Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 10,7 Jahren (30. Juni 2023: 10,9 Jahre). Mit 7,6 TTEU (30. Juni 2023: 7,2 TTEU) lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rd. 11 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zehn weltweit größten Containerlinienreedereien von 6,9 TTEU (30. Juni 2023: 6,5 TTEU; Quelle: MDS Transmodal) und um rd. 65 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte von 4,6 TTEU (30. Juni 2023: 4,4 TTEU; Quelle: MDS Transmodal).

Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd zum 30. Juni 2024 über 1,9 Mio. (30. Juni 2023: 1,7 Mio.) eigene und gemietete Container mit einer Kapazität von 3,2 Mio. TEU (30. Juni 2023: 2,9 Mio. TEU). Der kapazitätsgewichtete Anteil der sich im Eigentum befindenden Container betrug zum 30. Juni 2024 rd. 61 % (30. Juni 2023: rd. 59 %). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurden rd. 149.000 neue Container bestellt, darunter 6.850 Kühl-Container mit einer Gesamtkapazität von rd. 260.000 TEU.

Das Servicenetzwerk von Hapag-Lloyd umfasste zum 30. Juni 2024 114 Dienste (30. Juni 2023: 115 Dienste).

Struktur der Containerschiffsflotte von Hapag-Lloyd

	30.6.2024	31.12.2023	30.6.2023
Anzahl der Schiffe	287	266	258
davon			
Eigene Schiffe ¹	127	123	124
Gecharterte Schiffe	160	143	134
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	2.184	1.972	1.865
Kapazität der Container insgesamt (TTEU)	3.232	2.975	2.876
Anzahl Dienste	114	113	115

¹ Inklusive Leasingverträgen mit Kaufoption/-verpflichtung zum Laufzeitende

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 betrug der Bunkerverbrauch insgesamt 2,3 Mio. Tonnen und lag somit um 16,4 % über Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 2,0 Mio. Tonnen). Der gestiegene Bunkerverbrauch ist insbesondere auf die angespannte Sicherheitslage im Roten Meer und die damit notwendige Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung zurückzuführen. Der Bunkerverbrauch pro Slot (gemessen an der durchschnittlichen Containerstellplatzkapazität, annualisiert) lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 mit 2,22 Tonnen um 1,7 % über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums (H1 2023: 2,18 Tonnen). Pro transportiertem TEU erhöhte sich der Bunkerverbrauch entsprechend von 0,34 Tonnen pro TEU in H1 2023 um 10,8 % auf 0,38 Tonnen in H1 2024.

Der Anteil von Bunker mit einem niedrigen Schwefelanteil (MFO low sulphur 0,1 % und 0,5 %, MDO) und Liquefied Natural Gas (LNG) reduzierte sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 aufgrund der Ausstattung weiterer Schiffe mit Scrubbern von 83 % in H1 2023 auf 77 % in H1 2024.

Kunden und Kundenorientierung

Hapag-Lloyd setzt in der Linienschifffahrt auf ein diversifiziertes Kundenportfolio bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sollen ein kontinuierliches Ladungsaufkommen sichern. Mit Direktkunden bestehen in der Regel Vertragsbeziehungen von bis zu 36 Monaten. Direkte Kunden bieten durch Rahmenverträge eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 % des Ladungsaufkommens stellen. Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 führte Hapag-Lloyd Transportaufträge für rd. 23.500 Kunden durch (H1 2023: rd. 25.600).

Die Kundenstruktur im Segment Terminal & Infrastruktur unterscheidet sich deutlich von der im Linienschifffahrtssegment. Die Kunden der Terminals sind hauptsächlich die weltweit operierenden Containerreedereien, die meist auch Teil von Allianzen sind. Zudem sind Hapag-Lloyd und die „THE Alliance“ ein wesentlicher Kunde des Segments Terminal & Infrastruktur.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 30. Juni 2024 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt 16.554 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (30. Juni 2023: 13.849). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den Erwerb von SAAM Terminals (Segment Terminal & Infrastruktur) sowie auf den Ausbau der Hinterlandverkehre und des Kundenservices im Segment Linienschifffahrt zurückzuführen.

Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	30.6.2024	31.12.2023	30.6.2023
Linienschifffahrt	13.691	13.426	13.567
davon Seepersonal	1.321	1.305	1.318
Terminal & Infrastruktur	2.863	2.869	282
Gesamt	16.554	16.295	13.849

WIRTSCHAFTSBERICHT

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Laut Internationalem Währungsfonds (IWF) verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2024 trotz der zahlreichen geopolitischen Krisen und der anhaltend hohen Inflation ein robustes Wachstum (IWF World Economic Outlook, Juli 2024).

Die Wirtschaft der Volksrepublik China wuchs im ersten Halbjahr 2024 um 5,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, trotz der Belastungen aus der Immobilienkrise. Der Export von Gütern stieg um 6,9 %, die Importe erhöhten sich um 5,2 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 (National Bureau of Statistics of China, Juli 2024). Hauptabnehmer der chinesischen Waren sind vor allem die USA und Europa. Die US-Wirtschaft wuchs im zweiten Quartal 2024 gegenüber dem zweiten Quartal 2023 um 3,1 %. Im ersten Quartal des Jahres 2023 war die amerikanische Wirtschaft bereits um 2,9 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen. Das Wachstum war getrieben von Investitionen und steigenden Staatsausgaben. In den ersten fünf Monaten 2024 stiegen die Importe von Gütern um 2,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, die Exporte erhöhten sich um 1,0 %. (U.S. Department of Commerce, Juli 2024). Die EU verzeichnete im zweiten Quartal 2024 ein Wirtschaftswachstum von 0,7 % gegenüber Q2 2023. Im ersten Quartal 2024 war die Wirtschaft der EU um 0,6 % gegenüber dem Vorjahresquartal gewachsen. Der Export von Gütern aus der EU stieg leicht in den ersten fünf Monaten des Jahres 2024 um 0,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Import von Gütern reduzierte sich hingegen deutlich um 9,3 % (Eurostat, Juli 2024).

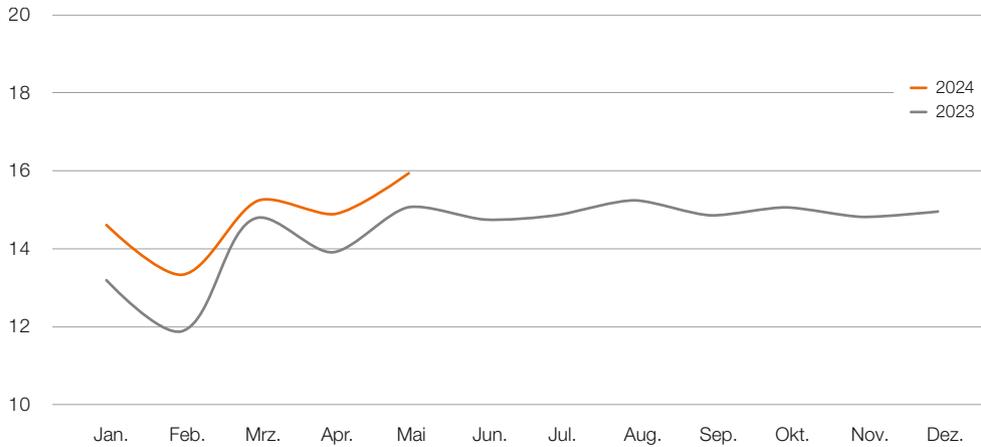
Wegen der Spannungen im Nahen Osten stiegen die Rohöl- und Bunkerpreise im ersten Halbjahr 2024 an. Brent Rohöl verteuerte sich um 12,2 % und notierte per 30. Juni 2024 bei 86,41 USD pro Barrel (Ende 2023: 77,04 USD pro Barrel). Bunker mit niedrigem Schwefelgehalt (MFO 0,5 %, FOB Rotterdam) notierte zum 30. Juni 2024 mit 562 USD/t um 7,4 % höher als zum Jahresschlusskurs 2023 von 523 USD/t (S&P Global Commodity Insights, Bloomberg).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

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

Die weltweiten Containertransportmengen erholten sich im Zeitraum Januar bis Mai 2024 um 7,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum (CTS, Juli 2024). Nahezu alle Fahrtgebiete verzeichneten deutliches Wachstum. Die Transportmenge in den großen Fahrtgebieten von Fernost nach Nordamerika stieg um 16,9 % und von Fernost nach Europa um 6,5 %.

Monatliche globale Containertransportmengen (in Mio. TEU)

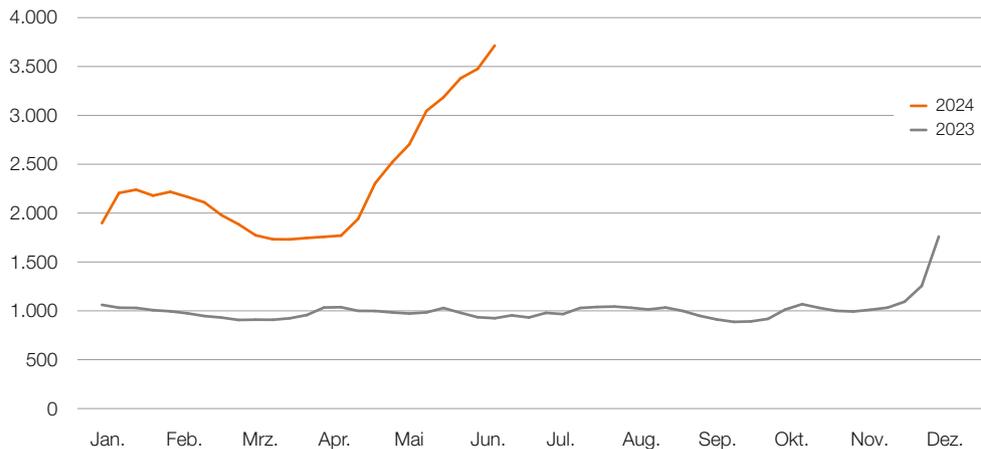


Quelle: CTS, Juli 2024

Segment Linienschifffahrt

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), welcher die Spot-Frachtratenentwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten von Shanghai abbildet, lag im ersten Halbjahr 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Ende Juni 2024 notierte der Index bei 3.714 USD/TEU (Vorjahr: 954 USD/TEU). Aufgrund der angespannten Sicherheitslage im Roten Meer leiten viele Containerreedereien seit Mitte Dezember 2023 ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung um. Die längeren Fahrtzeiten führen zu einer Verknappung von Schiffskapazitäten und steigenden Transportkosten.

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



Quelle: Shanghai Shipping Exchange, Juli 2024

Der Anteil der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe, lag per Ende Juni 2024 mit 0,22 Mio. TEU oder 0,7 % der Weltflotte unter dem Niveau des Vorjahres (30. Juni 2023: 0,27 Mio. TEU; 1,0 %, Alphaliner Weekly, Juni 2024). Grund ist der gestiegene Bedarf an Schiffskapazität wegen der längeren Strecken um das Kap der Guten Hoffnung.

Nach Angaben von MDS Transmodal wurden im ersten Halbjahr 2024 insgesamt 260 Containerschiffe mit einer Transportkapazität von rd. 1,7 Mio. TEU in Dienst gestellt (Vorjahreszeitraum: 143 Schiffe, Transportkapazität: rd. 1,1 Mio. TEU). Laut Clarksons wurden im selben Zeitraum lediglich 25 kleine Containerschiffe mit insgesamt 40 TTEU verschrottet (Vorjahreszeitraum: 38 Schiffe, 56 TTEU).

Im ersten Halbjahr 2024 wurden Aufträge für den Bau von 97 Containerschiffen mit einer Transportkapazität von insgesamt 0,9 Mio. TEU vergeben (Vorjahreszeitraum: 93 Schiffe mit einer Kapazität von 0,9 Mio. TEU, Clarksons Research, Juli 2024).

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Juni 2024 auf rd. 5,3 Mio. TEU, nach rd. 7,0 Mio. TEU per Ende Juni 2023. Das Verhältnis von Auftragsbestand zur Kapazität der weltweiten Containerflotte betrug 18,2 % (per 30. Juni 2023: 26,5 %) und lag damit deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns

Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd Konzern

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

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 mit 1.821,7 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert von 3.492,9 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Hapag-Lloyd Konzerns sank ebenfalls deutlich auf 813,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.555,1 Mio. EUR). Das Konzernergebnis lag bei 731,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.898,4 Mio. EUR).

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Umsatzerlöse	4.543,6	4.417,1	8.803,6	10.036,2
Transport- und Terminalaufwendungen	3.169,6	2.818,2	6.209,8	5.856,5
Personalaufwendungen	307,4	234,3	547,2	475,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	504,3	467,3	1.008,7	937,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-105,5	-96,5	-212,0	-234,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	456,9	800,8	825,8	2.532,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-7,0	5,3	-12,8	20,8
Ergebnis aus Beteiligungen	-	2,2	-	2,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	449,9	808,3	813,0	2.555,1
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	10,9	101,1	48,1	252,8
Übrige Finanzposten	0,3	94,1	-10,2	152,3
Ertragsteuern	27,6	-1,8	119,3	61,9
Konzernergebnis	433,6	1.005,2	731,6	2.898,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	429,7	1.003,0	723,3	2.893,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,0	2,3	8,3	5,0
Unverwässertes/ Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,44	5,71	4,12	16,46
EBITDA	954,2	1.275,6	1.821,7	3.492,9
EBITDA-Marge (%)	21,0	28,9	20,7	34,8
EBIT	449,9	808,3	813,0	2.555,1
EBIT-Marge (%)	9,9	18,3	9,2	25,5

Umsatzerlöse im Konzern

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 sind die Umsatzerlöse des Hapag-Lloyd Konzerns um 1.232,6 Mio. EUR auf 8.803,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.036,2 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 12,3 % entspricht. Diese Entwicklung ergab sich im Wesentlichen durch die niedrigeren durchschnittlichen Frachtraten. Entgegen wirkte ein um 5,0 % gestiegenes Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Weitere Ausführungen zu den Umsatzerlösen finden sich im Abschnitt „Ertragslage in den Segmenten“ wieder.

Operative Aufwendungen im Konzern

Die Transport- und Terminalaufwendungen sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 um 353,4 Mio. EUR auf 6.209,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.856,5 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 6,0 %.

Die Personalaufwendungen erhöhten sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 um 71,5 Mio. EUR auf 547,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 475,8 Mio. EUR). Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus den erhöhten Kosten für die übernommenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund des Erwerbs der SAAM Terminals-Gesellschaften im dritten Quartal des Vorjahres und zusätzlich trugen Gehaltssteigerungen zum Anstieg bei.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 erhöhten sich die Abschreibungen um 70,9 Mio. EUR auf 1.008,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 937,8 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen für neue Schiffe und Container sowie aus dem Zugang von Abschreibungen durch die Übernahme von SAAM Terminals. Die planmäßige Abschreibung der Nutzungsrechte an den geleasteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Schiffe und Container) führte zu Abschreibungen in Höhe von 521,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 520,6 Mio. EUR).

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das sonstige betriebliche Ergebnis in Höhe von –212,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –234,1 Mio. EUR) enthält im Saldo sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 auf insgesamt 275,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Aufwendungen von 289,8 Mio. EUR). Die wesentlichen Aufwendungen betrafen IT- und Kommunikationskosten (129,0 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 131,0 Mio. EUR), Büro- und Verwaltungskosten (30,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 21,7 Mio. EUR), Aufwendungen für Trainings und sonstige Personalkosten (26,7 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 18,4 Mio. EUR) sowie Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten (26,5 Mio. EUR; Vorjahreszeitraum: 48,7 Mio. EUR).

Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 belief sich das Zinsergebnis und sonstige Finanzergebnis auf 48,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 253,3 Mio. EUR). Der Rückgang der Zinserträge und sonstigen Finanzerträge auf 194,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 382,4 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus dem geringeren Volumen an Geldmarktgeschäften, die im Zuge der Dividendenzahlung reduziert wurden. Die Geldmarktfonds und Geldmarktgeschäfte erzielten Erträge in Höhe von 141,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 346,5 Mio. EUR). Die Zinserträge aus den Wertpapieren des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ beliefen sich auf 33,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10,3 Mio. EUR).

Übrige Finanzposten

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 betrug das Ergebnis für die übrigen Finanzposten –10,2 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 152,3 Mio. EUR). Ursächlich für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die realisierten Kursverluste (Vorjahreszeitraum: Kursgewinne) der Devisentermingeschäfte für die im Mai 2024 bzw. Mai 2023 ausgeschüttete Euro-Dividende und die realisierten Fremdwährungsverluste (Vorjahreszeitraum: Fremdwährungsverluste) aus der entsprechenden Dividendenzahlung.

Ertragsteuern

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag sind im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 um 57,5 Mio. EUR auf 119,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 61,8 Mio. EUR) gestiegen. Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die Entwicklung der latenten Steuern im Hapag-Lloyd Konzern zurückzuführen. Während die laufenden Ertragsteuern um 33,7 Mio. EUR auf 28,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 62,10 Mio. EUR) gesunken sind, ist ein deutlicher Anstieg des Aufwands für latente Steuern auf 91,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Ertrag 0,2 Mio. EUR) zu verzeichnen. Der Anstieg resultiert dabei im Wesentlichen aus der Bildung von passiven latenten Steuern auf temporäre Differenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen sowie aus der Bildung passiver latenter Steuern auf Bewertungsunterschiede eines gehaltenen Spezialfonds.

Konzernergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurde ein Konzernergebnis in Höhe von 731,6 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 2.898,4 Mio. EUR).

Ertragslage in den Segmenten

Segment Linienschifffahrt

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 verzeichnete das Segment Linienschifffahrt aufgrund einer deutlich gesunkenen durchschnittlichen Frachtrate einen starken Ergebnisrückgang. Die Umsatzerlöse sanken um 14,0 % auf 8.622,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.027,0 EUR). Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) der Linienschifffahrt lag bei 1.755,7 Mio. EUR, nach 3.468,9 Mio. EUR im Vorjahreszeitraum und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) bei 782,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.531,8 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Linienschifffahrt

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Umsatzerlöse	4.451,8	4.412,5	8.622,7	10.027,0
Transportaufwendungen	3.155,2	2.819,2	6.183,1	5.858,5
davon				
Transportaufwendungen für beendete Reisen	3.125,2	2.836,1	6.219,4	5.911,3
Brennstoffe und Emissionen	663,6	519,5	1.316,9	1.141,9
Handling und Haulage	1.504,5	1.353,7	2.984,5	2.851,9
Container und Repositionierung ¹	396,1	359,5	796,5	751,3
Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) ¹	560,8	603,5	1.121,5	1.166,1
Transportaufwendungen für nicht beendete Reisen ²	30,0	-17,0	-36,2	-52,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	486,4	467,0	973,3	937,2
Übrige Erlöse und Aufwendungen	-376,0	-323,7	-683,8	-699,6
EBITDA	920,6	1.269,7	1.755,7	3.468,9
EBITDA-Marge (%)	20,7	28,8	20,4	34,6
EBIT	434,1	802,7	782,4	2.531,8
EBIT-Marge (%)	9,8	18,2	9,1	25,2

¹ Inklusive Leasingaufwendungen für kurzfristige Leasingverträge

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

Operative Entwicklung Linienschifffahrt

Transportmenge pro Fahrtgebiet

TTEU	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Atlantik	555	511	1.086	1.038
Transpazifik	523	433	1.062	853
Fernost	565	573	1.124	1.055
Mittlerer Osten	294	356	570	725
Intra-Asien	192	188	378	350
Lateinamerika	756	726	1.519	1.437
Afrika	175	178	359	348
Gesamt	3.060	2.965	6.097	5.807

Die Transportmenge lag im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 mit 6.097 TTEU (Vorjahreszeitraum: 5.807 TTEU) über dem Vorjahresniveau (+5,0 %).

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

Frachtraten pro Fahrtgebiet

USD/TEU	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Atlantik	1.379	1.997	1.384	2.328
Transpazifik	1.731	1.714	1.665	1.941
Fernost	1.516	1.321	1.430	1.568
Mittlerer Osten	1.391	1.010	1.263	1.137
Intra-Asien	756	800	773	891
Lateinamerika	1.327	1.700	1.342	1.913
Afrika	1.521	1.574	1.536	1.760
Gesamt (gewichteter Durchschnitt)	1.422	1.533	1.391	1.761

Im ersten Halbjahr 2024 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.391 USD/TEU und lag damit um 370 USD/TEU bzw. 21,0 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums (1.761 USD/TEU).

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

Ergebnisentwicklung Linienschifffahrt

Umsatzerlöse

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 sind die Umsatzerlöse im Segment Linienschifffahrt um 1.404,3 Mio. EUR auf 8.622,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 10.027,0 Mio. EUR) gesunken, was einem Rückgang um 14,0 % entspricht. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen eine rückläufige durchschnittliche Frachtrate um 21,0 % im Vergleich zur Vorjahresperiode. Der Anstieg der Transportmenge um 5,0 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wirkte dieser Entwicklung leicht entgegen.

Umsatzerlöse pro Fahrtgebiet

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Atlantik	711,3	934,9	1.390,9	2.235,2
Transpazifik	840,3	680,7	1.635,4	1.532,6
Fernost	795,1	694,1	1.486,4	1.530,8
Mittlerer Osten	379,5	329,0	665,8	763,0
Intra-Asien	135,2	137,8	269,9	288,7
Lateinamerika	931,9	1.132,1	1.885,2	2.542,5
Afrika	247,3	256,5	510,0	567,2
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	411,3	247,4	778,9	567,0
Gesamt	4.451,8	4.412,5	8.622,7	10.027,0

Im Posten der nicht den Fahrtgebieten zuzuordnenden Umsatzerlöse sind im wesentlichen 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 2024 um 324,6 Mio. EUR auf 6.183,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 5.858,5 Mio. EUR) gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 5,0 %.

Die erhöhten Aufwendungen für Brennstoffe und Emissionen ergaben sich vor allem durch gestiegene Aufwendungen für Brennstoffe um 132,0 Mio. EUR auf 1.274,0 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Vorjahreszeitraum: 1.141,9 Mio. EUR). Während der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 mit 601 USD/t um 24 USD/t unter dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums von 625 USD/t lag, trug der erhöhte Bunkerverbrauch, insbesondere durch das Umleiten der Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung, zu einer Erhöhung der Aufwendungen für Brennstoffe bei. Darüber hinaus trugen die erstmalig in 2024 zu erfassenden Aufwendungen für CO₂-Emissionszertifikate in Höhe von 42,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) zum Anstieg der Brennstoffe und Emissionen bei. Mit der Einbeziehung der Schifffahrtsemission in das EU Emissionshandelssystem ist Hapag-Lloyd seit dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtet EU-Allowances (EUAs) für CO₂-Emissionen zu erwerben und einzureichen.

Die Aufwendungen für das Handling von Containern sind im ersten Halbjahr des Berichtsjahres um 132,6 Mio. EUR auf 2.984,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.851,9 Mio. EUR) gestiegen. Dieser Anstieg ist insbesondere auf höhere Stand- und Lagergelder für Container zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Container und Repositionierung sind im Vergleich zur Vorjahresperiode im Wesentlichen durch die zusätzlichen Umschlagsaktivitäten im Zusammenhang mit dem Konflikt im Roten Meer gestiegen.

Der Rückgang der Aufwendungen für Schiffe und Reisen (ohne Brennstoffe) resultiert im Wesentlichen aus geringeren Kanalkosten im Zusammenhang mit der Umschiffung des Suezkanals. Insbesondere die Aufwendungen für kurzfristig eingecharterte Schiffe und Containerstellplatzmieten auf fremden Schiffen sind hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen.

Abschreibungen

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 sind die Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 36,1 Mio. EUR auf 973,3 Mio. EUR gestiegen (Vorjahreszeitraum: 937,2 Mio. EUR). Sie ergaben sich im Wesentlichen für die planmäßige Abschreibungen auf Schiffe und Container in Höhe von 905,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 879,0 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurde im Segment Linienschifffahrt ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 782,4 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 2.531,8 Mio. EUR).

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) im Segment Terminal & Infrastruktur lag im ersten Halbjahr des Berichtsjahres mit 66,1 Mio. EUR über dem Wert des Vorjahreszeitraums von 24,0 Mio. EUR. Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 30,7 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahreszeitraum: 23,4 Mio. EUR).

Gewinn- und Verlustrechnung Terminal & Infrastruktur

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Umsatzerlöse	102,8	5,6	201,1	11,2
Terminalaufwendungen	24,1	–	46,8	–
davon				
Materialaufwendungen	5,8	–	10,9	–
Containerterminalaufwendungen	12,2	–	23,0	–
Terminalequipmentaufwendungen	6,1	–	12,8	–
Übrige operative Terminalaufwendungen	0,1	–	0,2	–
Personalaufwendungen	29,7	1,6	58,3	3,4
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,3	6,4	5,2	22,1
Übrige Erlöse und Aufwendungen	–34,5	–4,7	–70,5	–6,6
EBITDA	33,7	6,0	66,1	24,0
EBITDA-Marge (%)	32,8	106,2	32,9	214,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	17,8	0,3	35,4	0,6
EBIT	15,8	5,7	30,7	23,4
EBIT-Marge (%)	15,4	100,9	15,3	208,7

Ergebnisentwicklung Terminal & Infrastruktur**Umsatzerlöse**

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurden Umsatzerlöse in Höhe von 201,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11,2 Mio. EUR) insbesondere durch das Handling von Containern und anderen Frachten erwirtschaftet und entfielen im Wesentlichen auf die seit August 2023 im Konsolidierungskreis berücksichtigten SAAM Terminals-Gesellschaften.

Operative Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen im Segment Terminal & Infrastruktur ergaben sich im ersten Halbjahr des Berichtsjahres im Wesentlichen durch Aufwendungen für das Betreiben von Terminals und das Handling von Containern in Höhe von 46,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,0 Mio. EUR) sowie Personalaufwendungen mit einem Betrag von 58,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3,4 Mio. EUR).

Übrige Erlöse und Aufwendungen

Weitere Erträge und Aufwendungen resultierten im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 im Wesentlichen aus dem sonstigen betrieblichen Ergebnis in Höhe von –35,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –8,2 Mio. EUR) und betrafen insbesondere administrative Aufwendungen. Zudem ergaben sich Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 35,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 0,6 Mio. EUR).

Operatives Ergebnis

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurde im Segment Terminal & Infrastruktur ein operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 30,7 Mio. EUR erzielt (Vorjahreszeitraum: 23,4 Mio. EUR).

Finanzlage des Konzerns

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	701,0	1.269,8	1.261,7	3.836,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-450,8	-807,4	-805,9	-146,1
Free Cashflow	250,3	462,5	455,8	3.690,1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-1.878,0	-11.216,4	-2.218,5	-11.677,2
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.627,8	-10.754,0	-1.762,7	-7.987,1

Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 erwirtschaftete Hapag-Lloyd einen operativen Cashflow in Höhe von 1.261,7 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 3.836,2 Mio. EUR). Der geringere Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist bedingt durch das gesunkene Ergebnis im laufenden Geschäftsjahr.

Cashflow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 auf insgesamt 805,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 146,1 Mio. EUR). Darin enthalten sind Auszahlungen für Investitionen im Wesentlichen für Schiffe und Schiffsausrüstung als auch für Containerneubauten in Höhe von 946,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 681,3 Mio. EUR) und Mittelabflüsse für Unternehmens- und Beteiligungserwerbe als auch Kapitaleinlagen in bereits bestehende nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen von 89,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 839,4 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Zinseinzahlungen in Höhe von 179,9 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 378,7 Mio. EUR). Die sich im Vorjahreszeitraum ergebenden Mittelzuflüsse resultierten im Wesentlichen aus der Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente für Geldmarktgeschäfte und Geldmarktfonds mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Aus den Finanzierungstätigkeiten ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 2.218,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.677,2 Mio. EUR). Der Mittelabfluss ist im Wesentlichen bedingt durch die Dividendenzahlung an die Anteilhaber der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 11.072,9 Mio. EUR). Die Zins- und Tilgungsleistungen aus Leasingverbindlichkeiten gemäß IFRS 16 beliefen sich auf 571,4 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 545,9 Mio. EUR). Für die Zins- und Tilgungsleistungen der Schiffs- und Containerfinanzierungen wurden im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 248,8 Mio. EUR gezahlt (Vorjahreszeitraum: 296,6 Mio. EUR). Demgegenüber standen im Wesentlichen Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme zur Finanzierung von zugegangenen Schiffsneubauten in Höhe von 273,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 143,7 Mio. EUR).

Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Bestand am Anfang der Periode	5.828,6	17.689,4	5.809,8	15.236,1
Wechselkursbedingte Veränderungen	39,5	-143,8	193,2	-457,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-1.627,8	-10.754,0	-1.762,7	-7.987,1
Bestand am Ende der Periode	4.240,3	6.791,6	4.240,2	6.791,6

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 ein Zahlungsmittelabfluss von 1.762,7 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von wechselkursbedingten Effekten in Höhe von 193,2 Mio. EUR zum Ende des Berichtszeitraums am 30. Juni 2024 ein Bestand von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 4.240,2 Mio. EUR (30. Juni 2023: 6.791,6 Mio. EUR) ausgewiesen wurde. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht dem Bilanzposten „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich bestehen frei verfügbare Kreditlinien in Höhe von 676,7 Mio. EUR (30. Juni 2023: 668,0 Mio. EUR) und Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte) in Höhe von 1.916,4 Mio. EUR (30. Juni 2023: Geldmarktgeschäfte/Geldmarktfonds als sonstige finanzielle Vermögenswerte 1.819,3 Mio. EUR), sodass sich eine Liquiditätsreserve von insgesamt 6.833,4 Mio. EUR ergab (30. Juni 2023: 9.279,3 Mio. EUR).

Finanzielle Solidität

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.778,2	5.063,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.240,2	5.809,8
Wertpapiere des Spezialfonds (sonstige finanzielle Vermögenswerte)	1.916,4	1.845,5
Nettoliquidität¹	378,4	2.591,5
Frei verfügbare Kreditlinien	676,7	654,8
Eigenkapitalquote (%)	62,1	64,7

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

Zum 30. Juni 2024 betrug die Nettoliquidität des Konzerns 378,4 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2023* ist die Nettoliquidität somit um 2.213,1 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch die Dividendenzahlung und den Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten.

Das Eigenkapital verringerte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2023* um 286,8 Mio. EUR und betrug zum 30. Juni 2024 18.475,9 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote lag bei 62,1 % (31. Dezember 2023*: 64,7 %). Eine detaillierte Übersicht der Veränderung des Eigenkapitals enthält die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung im Konzernzwischenabschluss.

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

Vermögenslage des Konzerns

Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	20.239,4	18.761,6
davon Anlagevermögen	20.042,9	18.492,8
Kurzfristige Vermögenswerte	9.497,2	10.232,5
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.240,2	5.809,8
Bilanzsumme	29.736,6	28.994,2
Passiva		
Eigenkapital	18.475,9	18.762,7
Fremdkapital	11.260,7	10.231,5
davon langfristige Schulden	4.955,5	4.330,9
davon kurzfristige Schulden	6.305,1	5.900,6
davon Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	5.778,2	5.063,8
davon langfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	4.420,2	3.808,0
davon kurzfristige Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten	1.358,1	1.255,8
Bilanzsumme	29.736,6	28.994,2
Nettoliquidität	378,4	2.591,5
Eigenkapitalquote (%)	62,1	64,7

Zum 30. Juni 2024 lag die Bilanzsumme des Konzerns mit 29.736,6 Mio. EUR nur geringfügig über dem Wert zum Jahresende 2023 (31. Dezember 2023*: 28.994,2 Mio. EUR). Die Veränderung ergab sich im Wesentlichen aus Investitionen in Schiffsneubauten und Container, neu eingegangenen und verlängerten Leasing- und Charterverträgen sowie einem korrespondierenden Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten. Der USD/EUR-Kurs notierte zum 30. Juni 2024 bei 1,07 (31. Dezember 2023: 1,11).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Buchwerte des Anlagevermögens um insgesamt 1.550,1 Mio. EUR auf 20.042,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 18.492,8 Mio. EUR) insbesondere durch neu eingegangene und verlängerte Nutzungsrechte für Leasingvermögenswerte in Höhe von 1.001,5 Mio. EUR sowie Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstung und Container einschließlich geleisteter Anzahlungen und Anlagen im Bau in Höhe von 908,2 Mio. EUR. Stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 607,0 Mio. EUR trugen zu dem Anstieg bei. Planmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.008,7 Mio. EUR wirkten sich gegenläufig aus. Hierin waren Abschreibungen auf aktivierte Nutzungsrechte an Leasingvermögenswerten in Höhe von 521,1 Mio. EUR enthalten.

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

Der Rückgang der aktiven latenten Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahr auf 123,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 186,5 Mio. EUR) basiert im Wesentlichen auf dem Abbau von temporären Vorjahresdifferenzen in dem Bereich von Währungskurseffekten auf Kapitalanlagen in Höhe von 63,3 Mio. EUR. Gegenläufig wurden aktive latente Steuern auf inländische steuerliche Verluste aus realisierten Fremdwährungseffekten des Vorjahres in Höhe von 10,0 Mio. EUR gebildet.

Die Reduzierung des Bestands an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten auf 4.240,2 Mio. EUR gegenüber dem Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 5.809,8 Mio. EUR) ist im Wesentlichen auf die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 1.625,8 Mio. EUR zurückzuführen.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital (inklusive der Anteile nicht beherrschender Gesellschafter) um 286,8 Mio. EUR auf 18.475,9 Mio. EUR zurück. Trotz des im erwirtschafteten Konzerneigenkapital ausgewiesenen Konzernergebnisses in Höhe von 731,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2.898,4 Mio. EUR) sowie der im sonstigen Ergebnis erfassten unrealisierten Gewinne aus der Währungsumrechnung in Höhe von 614,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Verluste 654,1 Mio. EUR) führte die Ausschüttung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 9,25 EUR (Vorjahr: 63,0 EUR) je dividendenberechtigter Stückaktie, d. h. in Höhe von insgesamt 1.625,8 Mio. EUR (Vorjahr: 11.072,9 Mio. EUR), zu einem Rückgang.

Die Höhe des Fremdkapitals des Konzerns ist gegenüber dem Konzernabschluss 2023 um 1.029,2 Mio. EUR gestiegen. Dies resultiert aus dem Anstieg der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten im Wesentlichen aus neu eingegangenen oder verlängerten Charter- und Leasingverträgen in Höhe von 991,2 Mio. EUR sowie der Ziehung weiterer Bauraten unter bestehenden Chinese Leases (Sale-and-Leaseback-Transaktionen) im Zusammenhang mit der Auslieferung dreier Schiffsneubauten in Höhe von 273,1 Mio. EUR. Außerdem trug der Anstieg der Vertragsverbindlichkeiten infolge eines gestiegenen Transportvolumens bei leicht gestiegenen Frachtraten für Transportaufträge auf zum Stichtag nicht beendete Reisen in Höhe von 385,1 Mio. EUR sowie stichtagsbedingte Wechselkurseffekte in Höhe von 168,4 Mio. EUR zu der Erhöhung bei, welcher von Tilgungsleistungen in Höhe von insgesamt 820,2 Mio. EUR teilweise kompensiert wurde.

Der Anstieg der passiven latenten Ertragsteuern auf 181,0 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 153,7 Mio. EUR) resultiert aus der Bildung passiver latenter Steuern auf den gestiegenen Bewertungsunterschied des Spezialfonds in Höhe von 25,1 Mio. EUR sowie auf unrealisierte Währungskurseffekte des ersten Halbjahres des Geschäftsjahres 2024 auf Kapitalanlagen in Höhe von 14,0 Mio. EUR.

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

Zum 30. Juni 2024 betrug die Nettoliquidität unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der in dem Posten der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthaltenen Wertpapiere des Spezialfonds sowie der Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten 378,4 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 2.591,5 Mio. EUR).

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

Gesamtaussage des Vorstands zum Geschäftsverlauf

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 erholte sich die Nachfrage nach Containertransporten. Obwohl die durchschnittliche Frachtrate zum Ende des ersten Halbjahres ebenfalls stieg, lag sie deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das Konzernergebnis von Hapag-Lloyd sank somit im ersten Halbjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Angesichts der Erholung der Nachfrage nach Containertransporten sowie der steigenden Frachtraten, insbesondere zum Ende des ersten Halbjahres 2024 und einer daraus zu erwartenden positiven Ergebnisentwicklung für das verbleibende Geschäftsjahr, hat der Vorstand am 9. Juli 2024 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 angehoben.

Die bestehenden geopolitischen Spannungen im Nahen Osten haben weiterhin eine direkte Auswirkung auf die Entwicklung des Branchenumfelds. Aufgrund des Konflikts im Roten Meer werden Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet, was auf einigen Routen zu einer Verknappung der Schiffskapazitäten, gleichzeitig hohen Spot-Frachtraten und auch steigenden Transportkosten führt. Die Anzahl an erfolgten und geplanten Schiffsauslieferungen im Jahresverlauf könnte einem daraus resultierenden Kapazitätsengpass an Tonnage entgegenwirken und dürfte nachhaltige Störungen der Lieferkette vermeiden. Insbesondere aus diesen Gründen stuft der Vorstand das verbleibende Geschäftsjahr 2024 als herausfordernd und mit einem hohen Maß an Unsicherheiten behaftet ein.

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

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Für das Jahr 2024 erwartet der Internationale Währungsfonds mit 3,2 % ein ähnliches globales Wirtschaftswachstum wie im Vorjahr. Damit bleibt die Prognose unter dem historischen Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2019 von 3,8 %. Dies wird insbesondere mit einer immer noch restriktiven Geldpolitik, der Rücknahme der fiskalischen Unterstützung sowie einem niedrigeren Produktivitätswachstum begründet.

Das Wachstum des Welthandels wird für 2024 mit 3,1 % und damit unter dem historischen Durchschnittswert von 4,9 % erwartet. Die zunehmenden Handelsverzerrungen und die geoökonomische Fragmentierung dürften das Niveau des Welthandels weiterhin belasten (IWF World Economic Outlook, Juli 2024).

Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Wachstum Weltwirtschaft	3,3	3,2	3,3	3,5	6,5
Industrienationen	1,8	1,7	1,7	2,6	5,7
Entwicklungs- und Schwellenländer	4,3	4,3	4,4	4,1	7,0
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	3,4	3,1	0,8	5,6	11,0

Quelle: IWF World Economic Outlook, Juli 2024

Branchenspezifischer Ausblick

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

Der maritime Branchendienst Accenture Cargo erwartet für das Jahr 2024 einen Anstieg der globalen Containertransportmenge von 4,0 %, nach 0,5 % im Vorjahr. Alle Teilmärkte werden laut Prognose wachsen.

Globales Wachstum der Containertransportmenge

in %	2025e	2024e	2023	2022	2021
Containertransportmenge	3,1	4,0	0,5	-4,1	6,7

Quellen: CTS (Mai 2024: 2021 – 2023), Accenture Cargo (Juni 2024: 2024 – 2025)

Die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe fiel nach Angaben von MDS Transmodal per Ende Juni 2024 auf rd. 5,3 Mio. TEU, nach rd. 7,0 Mio. TEU per Ende Juni 2023. Entsprechend lag das Verhältnis von Auftragsbestand zur aktuellen Weltcontainerflottenkapazität mit 18,2 % (per 30. Juni 2023: 26,5 %) weiterhin auf einem hohen Niveau, jedoch deutlich unter dem im Jahr 2007 erreichten Höchststand von rd. 61 %. Für das Jahr 2024 wird erneut, ähnlich wie im Jahr 2023, eine sehr hohe Zahl an Schiffsauslieferungen erwartet. Drewry geht davon aus, dass die global verfügbare Containerschiffsflotte nach Verschiebung von Auslieferungen und Verschrottungen um 3,1 Mio. TEU bzw. 11,1 % gegenüber dem Vorjahr wachsen wird.

Erwartete Entwicklung der Kapazitäten der globalen Containerschiffsflotte

Mio. TEU	2025e	2024e	2023	2022	2021
Kapazität Jahresanfang	30,9	27,8	25,8	24,7	23,6
Geplante Auslieferungen	1,9	3,2	2,5	1,0	1,2
Erwartete Verschrottungen	0,4	0,1	0,2	0,0	0,0
Erwartete Verschiebung von Auslieferungen und sonstige Änderungen	0,3	–	0,3	–0,1	0,1
Nettokapazitätszuwachs	1,2	3,1	2,1	1,0	1,1
Nettokapazitätszuwachs (in %)	4,0	11,1	8,1	4,2	4,5

Quelle: Drewry Container Forecaster Q2 2024. Erwartete nominale Kapazität auf Basis der geplanten Auslieferungen. Auf Basis der bestehenden Bestellungen sowie der aktuellen Erwartungen für Verschrottung und verschobenen Auslieferungen. Angaben gerundet.

Erwartete Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd verzeichnete angesichts einer Erholung der Nachfrage und der Frachtraten eine positive Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024. Zum Ende des ersten Halbjahres stieg die Nachfrage nach Containertransporten weiter an, sodass für das zweite Halbjahr eine über den bisherigen Erwartungen liegende Ergebnisdynamik erwartet wird. Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG hat daher am 9. Juli 2024 die Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2024 angehoben. Das Konzern-EBITDA wird nun in der Bandbreite von 3,2 bis 4,2 Mrd. EUR (vorher: 2,0 bis 3,0 Mrd. EUR) und das Konzern-EBIT in einer Bandbreite von 1,2 bis 2,2 Mrd. EUR (vorher: 0,0 bis 1,0 Mrd. EUR) erwartet. In US-Dollar entspricht dies einem Konzern-EBITDA von 3,5 bis 4,6 Mrd. USD (vorher: 2,2 bis 3,3 Mrd. USD) und einem Konzern-EBIT von 1,3 bis 2,4 Mrd. USD (vorher: 0,0 bis 1,1 Mrd. USD).

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

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

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

Wichtige Eckwerte der Prognose 2024

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

¹ Segment Linienschifffahrt

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

Risiko- und Chancenbericht

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

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

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

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

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

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung über das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden.

HINWEIS ZU WESENTLICHEN GESCHÄFTEN MIT NAHESTEHENDEN PERSONEN

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

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Umsatzerlöse	4.543,6	4.417,1	8.803,6	10.036,2
Transport- und Terminalaufwendungen	3.169,6	2.818,2	6.209,8	5.856,5
Personalaufwendungen	307,4	234,3	547,2	475,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	504,3	467,3	1.008,7	937,8
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-105,5	-96,5	-212,0	-234,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	456,9	800,8	825,8	2.532,1
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-7,0	5,3	-12,8	20,8
Ergebnis aus Beteiligungen	-	2,2	-	2,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	449,9	808,3	813,0	2.555,1
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	90,2	153,5	194,9	364,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	79,3	52,4	146,7	111,8
Übrige Finanzposten	0,3	94,1	-10,2	152,3
Ergebnis vor Steuern	461,2	1.003,5	850,9	2.960,3
Ertragsteuern	27,6	-1,8	119,3	61,9
Konzernergebnis	433,6	1.005,2	731,6	2.898,4
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	429,7	1.003,0	723,3	2.893,4
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	4,0	2,3	8,3	5,0
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,44	5,71	4,12	16,46

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Konzernergebnis	433,6	1.005,2	731,6	2.898,4
Posten, die nicht erfolgswirksam umgliedert werden:				
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, nach Steuern	11,8	-0,4	15,5	-5,1
Neubewertungen aus leistungsorientierten Plänen, vor Steuern	11,9	-0,4	15,3	-5,1
Steuereffekt	-	-	0,1	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	133,8	-134,2	614,8	-654,1
Posten, die erfolgswirksam umgliedert werden können:				
Cashflow Hedges (kein Steuereffekt)	-3,3	0,6	-6,9	-7,9
Wirksamer Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-2,4	31,5	-12,1	35,0
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	-1,0	-30,9	4,5	-42,3
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,1	-	0,7	-0,6
Kosten der Absicherung (kein Steuereffekt)	1,0	2,5	2,0	1,1
Änderung des beizulegenden Zeitwerts	-0,4	1,2	-0,9	-1,3
Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	1,4	1,4	2,8	2,4
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-	0,1	-
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, nach Steuern	0,6	-14,6	-4,5	-14,6
Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis, vor Steuern	0,8	-14,6	-6,7	-14,6
Steuereffekt	-0,2	-	2,2	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	144,0	-146,0	620,8	-680,6
Gesamtergebnis	577,6	859,3	1.352,4	2.217,8
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	573,1	856,9	1.341,8	2.213,1
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	4,4	2,4	10,6	4,7

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

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst) *
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.995,7	1.909,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.725,6	1.721,1
Sachanlagen	14.978,2	13.580,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	1.343,3	1.281,7
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	55,5	56,0
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	10,4	18,7
Derivative Finanzinstrumente	0,6	1,4
Ertragsteuerforderungen	6,5	6,1
Aktive latente Ertragsteuern	123,7	186,5
Langfristige Vermögenswerte	20.239,4	18.761,6
Vorräte	542,2	454,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.327,0	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.183,0	2.083,1
Sonstige nicht-finanzielle Vermögenswerte	197,9	202,6
Derivative Finanzinstrumente	0,1	11,8
Ertragsteuerforderungen	6,7	13,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.240,2	5.809,8
Kurzfristige Vermögenswerte	9.497,2	10.232,5
Summe Aktiva	29.736,6	28.994,2

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

Passiva

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Gezeichnetes Kapital	175,8	175,8
Kapitalrücklagen	2.637,4	2.637,4
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	14.402,0	15.304,5
Kumuliertes übriges Eigenkapital	1.190,3	571,9
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	18.405,5	18.689,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	70,4	73,2
Eigenkapital	18.475,9	18.762,7
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	234,5	247,0
Sonstige Rückstellungen	85,1	86,6
Finanzschulden	2.474,9	2.318,9
Leasingverbindlichkeiten	1.945,2	1.489,2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	34,5	35,1
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	0,3	0,5
Passive latente Ertragsteuern	181,0	153,7
Langfristige Schulden	4.955,5	4.330,9
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12,4	12,4
Sonstige Rückstellungen	980,4	1.101,2
Ertragsteuerschulden	214,6	239,3
Finanzschulden	453,4	451,2
Leasingverbindlichkeiten	904,7	804,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.535,0	2.487,4
Vertragsverbindlichkeiten	951,6	566,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	196,2	176,0
Sonstige nicht-finanzielle Verbindlichkeiten	51,2	51,3
Derivative Finanzinstrumente	5,7	10,8
Kurzfristige Schulden	6.305,1	5.900,6
Summe Passiva	29.736,6	28.994,2

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

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

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Konzernergebnis	433,6	1.005,2	731,6	2.898,4
Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	27,6	-1,8	119,3	61,9
Übrige Finanzposten	-0,3	-94,1	10,2	-152,3
Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis	-10,9	-101,1	-48,1	-252,8
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)	504,3	467,3	1.008,7	937,8
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten	-5,5	-16,3	-11,6	-28,2
Erträge (-)/Aufwendungen (+) aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen und aus Dividenden von Beteiligungsunternehmen	7,0	-7,5	12,8	-23,1
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+)/Erträge (-)	-15,1	8,5	-25,2	4,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte	-57,8	-11,5	-71,8	33,3
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-165,7	298,1	-597,2	858,7
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen	-175,6	-97,2	-194,4	-48,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	177,9	-132,4	360,4	-380,4
Ertragsteuereinzahlungen (+)/-auszahlungen (-)	-18,3	-47,5	-33,1	-73,5
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	701,0	1.269,8	1.261,7	3.836,2
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	19,2	29,2	39,8	54,0
Einzahlungen aus Dividenden von nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	12,1	15,0	12,1	15,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-496,8	-462,6	-946,4	-681,3
Einzahlungen aus der Rückführung gewährter Darlehen	-	-	2,9	0,7
Auszahlungen für gewährte Darlehen	-1,6	-	-1,6	-
Nettozahlungsmittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus Unternehmenserwerben	-	-	-23,2	5,3
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen ¹	-46,9	-579,2	-65,9	-844,8
Veränderung der Finanzanlagen und von zu Investitionszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerten	-16,0	16,6	-3,5	926,3
Zinseinzahlungen	79,2	173,7	179,9	378,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	-450,8	-807,4	-805,9	-146,1

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

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Auszahlungen für Dividenden	-1.625,9	-11.083,4	-1.639,2	-11.083,4
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzschulden	181,5	143,8	275,7	143,8
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden	-100,3	-168,5	-207,9	-290,2
Auszahlung aus der Rückführung von Leasingverbindlichkeiten	-255,7	-249,7	-502,5	-493,6
Auszahlungen für Zinsen und Gebühren	-70,1	-58,7	-132,6	-110,5
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden und Dividendenzahlungen	-7,5	200,0	-12,0	156,7
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-1.878,0	-11.216,4	-2.218,5	-11.677,2
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.627,8	-10.754,0	-1.762,7	-7.987,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente am Anfang der Periode	5.828,6	17.689,4	5.809,8	15.236,1
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39,5	-143,8	193,2	-457,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.627,8	-10.754,0	-1.762,7	-7.987,1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente am Ende der Periode	4.240,2	6.791,6	4.240,2	6.791,6

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

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

Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Erwirtschaftetes Konzern-eigenkapital
Stand 1.1.2023	175,8	2.637,4	23.447,3
Gesamtergebnis	-	-	2.893,4
davon			
Konzernergebnis	-	-	2.893,4
Sonstiges Ergebnis	-	-	-
Transaktionen mit Gesellschaftern	-	-	-11.072,9
davon			
Ausschüttung an Gesellschafter	-	-	-11.072,9
Ausschüttung an nicht beherrschende Gesellschafter	-	-	-
Stand 30.6.2023	175,8	2.637,4	15.267,9
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 30.6.2024	175,8	2.637,4	14.402,0

* Die Schlussbilanzwerte zum 31. Dezember 2023 wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Berichtigungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

der Hapag-Lloyd AG

Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen	Rücklage für Cashflow Hedges	Rücklage für Kosten der Absicherung	Finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über das Sonstige Ergebnis	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Summe	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
-33,8	39,0	1,5	-	1.626,3	1.632,9	27.893,4	17,7	27.911,1
-5,1	-7,9	1,1	-14,6	-653,8	-680,3	2.213,1	4,7	2.217,8
-	-	-	-	-	-	2.893,4	5,0	2.898,4
-5,1	-7,9	1,1	-14,6	-653,8	-680,3	-680,3	-0,3	-680,6
-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-10,0	-11.082,9
-	-	-	-	-	-	-11.072,9	-	-11.072,9
-	-	-	-	-	-	-	-10,0	-10,0
-38,9	31,0	2,5	-14,6	972,4	952,6	19.033,6	12,5	19.046,0
-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

VERKÜRZTER KONZERNANHANG

WESENTLICHE RECHNUNGSLEGUNGSGRUNDSÄTZE

Allgemeine Informationen

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

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

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

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 6. August 2024 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Rechnungslegung

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

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

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

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

Zum 30. Juni 2024 notierte der USD/EUR-Stichtagskurs bei 1,07135 (31. Dezember 2023: 1,10765 USD/EUR). Für das erste Halbjahr 2024 ergibt sich ein USD/EUR-Durchschnittskurs von 1,08090 (Vorjahreszeitraum: 1,08080 USD/EUR).

Konsolidierungskreis

In den Konzernzwischenabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Zum 30. Juni 2024 umfasste der Konsolidierungskreis neben der Hapag-Lloyd AG 132 vollkonsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2023: 130) sowie 21 nach der At-Equity-Methode konsolidierte Unternehmen (31. Dezember 2023: 21).

Im Rahmen des Erwerbs der britischen Gesellschaft ATL Haulage Contractors Limited geht eine vollkonsolidierte Gesellschaft in den Konsolidierungskreis ein. Weiterhin wurde eine vollkonsolidierte Gesellschaft im Geschäftsjahr 2024 neu gegründet.

Anpassungen im Bewertungszeitraum

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

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

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

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

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2024 ergeben sich durch die oben beschriebenen Anpassungen Veränderungen der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte (Erhöhung um 1,6 Mio. EUR) und den gegenläufigen Effekten auf den Steueraufwand aus der Entwicklung der passiven latenten Steuern (Verringerung um 0,4 Mio. EUR).

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

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

Segment Linienschifffahrt

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

Segment Terminal & Infrastruktur

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Segmentberichtsinformationen

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

Mio. EUR	1.1.–30.6.2024			
	Linienschifffahrt	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
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 sonstiges 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

Mio. EUR	1.1.–30.6.2023			
	Linienschifffahrt	Terminal & Infrastruktur	Überleitung	Hapag-Lloyd Konzern
Umsatzerlöse	10.027,0	11,2	-2,0	10.036,2
davon Intersegmentumsatzerlöse	–	2,0	-2,0	–
davon externe Umsatzerlöse	10.027,0	9,2	–	10.036,2
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-1,3	22,1	–	20,8
EBITDA	3.468,9	24,0	–	3.492,9
EBITDA-Marge (in %)	34,6	214,0	–	34,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	937,2	0,6	–	937,8
EBIT	2.531,8	23,4	–	2.555,1
EBIT-Marge (in %)	25,2	208,7	–	25,5
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	365,0	0,1	-0,5	364,6
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	109,0	2,9	-0,5	111,4
Ertragsteuern	61,7	0,2	–	61,9
EAT	2.878,2	20,2	–	2.898,4

Umsatzerlöse Linienschifffahrt pro Fahrtgebiet

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

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Atlantik	711,3	934,9	1.390,9	2.235,2
Transpazifik	840,3	680,7	1.635,4	1.532,6
Fernost	795,1	694,1	1.486,4	1.530,8
Mittlerer Osten	379,5	329,0	665,8	763,0
Intra-Asien	135,2	137,8	269,9	288,7
Lateinamerika	931,9	1.132,1	1.885,2	2.542,5
Afrika	247,3	256,5	510,0	567,2
Den Fahrtgebieten nicht zuzuordnende Umsatzerlöse	411,3	247,4	778,9	567,0
Gesamt	4.451,8	4.412,5	8.622,7	10.027,0

¹ Die dargestellten Umsatzerlöse betreffen das Segment Linienschifffahrt. Die externen Umsatzerlöse des Segments Terminal & Infrastruktur stellen im Berichtszeitraum mit 181,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 9,2 Mio. EUR) einen untergeordneten Anteil der Konzernumsatzerlöse dar.

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

Informationen über Produkte und Dienstleistungen

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

Mio. EUR	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Segment Linienschifffahrt	4.451,8	4.412,5	8.622,6	10.027,0
Containertransportdienstleistung	4.119,7	4.049,1	7.961,8	9.230,6
Sonstige	332,1	363,4	660,8	796,4
Segment Terminal & Infrastruktur	91,9	4,7	181,0	9,2
Containerhandling	67,6	–	132,4	–
Sonstige	24,3	4,7	48,6	9,2
Hapag-Lloyd Konzern	4.543,6	4.417,1	8.803,6	10.036,2

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

Ergebnis je Aktie

	Q2 2024	Q2 2023	H1 2024	H1 2023
Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG in Mio. EUR	429,7	1.003,0	723,3	2.893,4
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl in Millionen	175,8	175,8	175,8	175,8
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in EUR	2,44	5,71	4,12	16,46

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

In dem ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 sowie im entsprechenden Vorjahreszeitraum ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Sachanlagen

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Schiffe	9.787,0	8.562,9
Container	3.767,0	3.456,0
Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen	703,9	635,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	720,4	926,3
Gesamt	14.978,2	13.580,7

* Die Vergleichsinformationen des Postens Grundstücke, Gebäude und übrige Anlagen wurden angepasst. Für weitere Ausführungen wird auf den Abschnitt „Berichtigungen im Bewertungszeitraum“ im verkürzten Konzernanhang des Konzernzwischenabschlusses verwiesen.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 führten Investitionen in Schiffe, Schiffsausrüstungen und Container zu einem Nettozugang der Sachanlagen in Höhe von 1.909,7 Mio. EUR. Weiterhin trugen stichtagsbedingte Währungskurseffekte mit einem Betrag von 465,3 Mio. EUR zur Erhöhung bei. Demgegenüber wirkten sich im Wesentlichen planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Nutzungsrechte mit einem Betrag von 939,3 Mio. EUR mindernd auf den Buchwert des Sachanlagevermögens aus. Insgesamt ergab sich eine Erhöhung der Sachanlagen um 1.397,6 Mio. EUR.

Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die Finanzinstrumente des Spezialfonds „HLAG Performance Express“ in Höhe von 1.912,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR), der im April 2023 gezeichnet und auf unbestimmte Zeit geschlossen wurde. Der Investitionsfokus liegt auf festverzinslichen Instrumenten mit dem Anlageziel ein strukturiertes, risikoarmes Investment von überschüssigen finanziellen Mitteln sowie eine dauernde Liquiditätsreserve zu schaffen. Hapag-Lloyd ist alleiniger Anteilseigner des Investmentfonds und es bestehen keine Einschränkungen hinsichtlich der täglichen Rückgabe.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023
Kassenbestand, Schecks und Sichteinlagen	631,6	670,3
Reverse Repo-Geschäfte	2.222,7	2.920,3
Termingelder mit bis zu 3-Monats-Laufzeit	823,4	1.239,7
Geldmarktfonds	562,5	979,5
Gesamt	4.240,2	5.809,8

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

Kumuliertes übriges Eigenkapital

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

Die Rücklage für Neubewertungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen (30. Juni 2024: –36,8 Mio. EUR; 31. Dezember 2023: –52,3 Mio. EUR) enthält die kumulierten im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste aus der Neubewertung der Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens, unter anderem aus der Veränderung von versicherungs- und finanzmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen. Der im ersten Halbjahr 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt aus der Neubewertung von Pensionsverpflichtungen und des Planvermögens verringerte die negative Rücklage um 15,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Erhöhung um –5,1 Mio. EUR).

Die Rücklage für Cashflow Hedges enthält im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Kassakomponente von Devisentermingeschäften sowie Marktwertveränderungen aus Zinsswaps und beträgt 15,0 Mio. EUR zum 30. Juni 2024 (31. Dezember 2023: 21,8 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –12,1 Mio. EUR als effektiver Teil der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: 35,0 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 4,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –42,3 Mio. EUR) erfolgswirksam umgegliedert wurden.

Die Rücklage für Kosten der Absicherung umfasst im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderungen der Terminkomponente von Devisentermingeschäften und beträgt 5,3 Mio. EUR zum 30. Juni 2024 (31. Dezember 2023: 3,3 Mio. EUR). Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 wurden hieraus resultierende Gewinne und Verluste von insgesamt –0,9 Mio. EUR im sonstigen Ergebnis erfasst (Vorjahreszeitraum: –1,3 Mio. EUR), während Gewinne und Verluste in Höhe von 2,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 2,4 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 2024 0,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 5,3 Mio. EUR). Der im ersten Halbjahr 2024 im sonstigen Ergebnis erfasste Effekt beträgt –4,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –14,6 Mio. EUR).

Die Währungsrücklage in Höhe von 1.206,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023*: 593,7 Mio. EUR) enthält Differenzen aus der Währungsumrechnung. Die im ersten Halbjahr 2024 im sonstigen Ergebnis erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 614,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: –654,1 Mio. EUR) resultierten aus der Translation der Abschlüsse der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in die Berichtswährung. In der Gesamtergebnisrechnung werden die Unterschiede aus der Währungsumrechnung unter den Posten, die nicht erfolgswirksam umgegliedert werden, ausgewiesen, da die Effekte aus der Währungsumrechnung von Tochtergesellschaften mit derselben Funktionalwährung wie die Muttergesellschaft nicht recycelt werden können.

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

Finanzinstrumente

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

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

Mio. EUR	30.6.2024		31.12.2023 (angepasst)*	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.327,0	2.327,0	1.657,0	1.657,0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.238,4	2.238,0	2.139,2	2.138,7
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	0,5	0,5	9,8	9,8
Eingebettete Derivate	0,5	0,5	1,4	1,4
Devisentermingeschäfte und -optionen	–	–	8,4	8,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	0,2	0,2	3,5	3,5
Devisentermingeschäfte	0,1	0,1	3,1	3,1
Zinsswaps	0,1	0,1	0,4	0,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	4.240,2	4.240,2	5.809,8	5.809,8
Passiva				
Finanzschulden	2.928,4	2.873,6	2.770,1	2.722,4
Leasingverbindlichkeiten	2.849,9	2.849,9	2.293,7	2.293,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.535,0	2.535,0	2.487,4	2.487,4
Derivative Finanzinstrumente (FVTPL)	–	–	9,4	9,4
Devisentermingeschäfte	–	–	9,4	9,4
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting) ¹	5,7	5,7	1,4	1,4
Devisentermingeschäfte	5,7	5,7	1,4	1,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	230,7	230,7	211,1	211,1

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

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

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

In den sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind die Wertpapiere des Spezialfonds mit einem Marktwert in Höhe von 1.912,3 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.841,5 Mio. EUR) enthalten. Die Wertpapiere des Spezialfonds werden in Höhe von 1.894,8 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.831,5 Mio. EUR) „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ und in Höhe von 17,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 10,1 Mio. EUR) „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“. Sie gehören der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie an. Darüber hinaus beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte weitere Wertpapiere mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 0,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 0,6 Mio. EUR), die der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, da ihre Kurse auf einem aktiven Markt quotiert sind. Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten außerdem nicht börsennotierte Beteiligungen der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Da nicht genügend aktuelle Informationen zur Bestimmung

des beizulegenden Zeitwerts vorliegen, werden diese der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugehörigen Beteiligungen zu Anschaffungskosten in Höhe von 14,1 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 13,7 Mio. EUR) als bestmögliche Schätzung des beizulegenden Zeitwerts bewertet. Eine Veräußerung der Beteiligungen ist derzeit nicht vorgesehen.

In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sind „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete“ Geldmarktfonds in Höhe von 562,5 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 979,5 Mio. EUR) enthalten, die in Level 1 der Fair-Value-Hierarchie einzustufen sind.

Die in den Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten aus der Anleihe, die aufgrund der Quotierung auf einem aktiven Markt der Stufe 1 der Fair-Value-Hierarchie zuzuordnen sind, weisen einen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 283,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 282,0 Mio. EUR) auf.

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

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

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 hat es keinen Transfer zwischen Stufe 1, Stufe 2 und Stufe 3 gegeben.

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Finanzschulden	2.928,4	2.770,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.574,9	1.672,1
Anleihen	301,1	301,1
Sonstige Finanzschulden	1.052,4	797,0
Leasingverbindlichkeiten	2.849,9	2.293,7
Gesamt	5.778,2	5.063,8

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

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

Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten nach Währungen

Mio. EUR	30.6.2024	31.12.2023 (angepasst)*
Auf USD lautend (ohne Transaktionskosten)	5.284,6	4.581,4
Auf EUR lautend (ohne Transaktionskosten)	402,0	406,2
Auf sonstige Währungen lautend (ohne Transaktionskosten)	105,5	92,2
Zinsverbindlichkeiten	21,0	19,5
Transaktionskosten	-34,9	-35,5
Gesamt	5.778,2	5.063,8

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

Zum 30. Juni 2024 verfügte der Hapag-Lloyd Konzern insgesamt über freie Kreditlinien in Höhe von 676,7 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 654,5 Mio. EUR).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Rechtsstreitigkeiten

Zum Stichtag bestanden Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 6,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 6,6 Mio. EUR). Die Eventualverbindlichkeiten aus nicht als wahrscheinlich einzustufenden Steuerrisiken betragen zum Stichtag 217,2 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 189,6 Mio. EUR). Wesentliche Gründe für den Anstieg sind neu identifizierte Risiken aus aktuellen Betriebsprüfungen sowie aktualisierte Berechnungen der Risikogrößen in den Regionen Südeuropa und Mittlerer Osten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Hapag-Lloyd Konzerns betragen zum 30. Juni 2024 insgesamt 832,9 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 975,0 Mio. EUR) und betrafen Bestellobligos (Nominalwerte)

- für Investitionen in den Neubau und Erwerb von sechs Containerschiffen in Höhe von 382,0 Mio. EUR,
- für Investitionen in den Erwerb von neuen Containern in Höhe von 250,8 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Umrüstung von fünf Containerschiffen auf Methanol-betriebene Motoren in Höhe von 113,0 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 66,9 Mio. EUR,
- für Investitionen in die Ausstattung der Containerflotte mit Echtzeit-Tracking in Höhe von 7,4 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 8,4 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 1.250,6 Mio. EUR (31. Dezember 2023: 1.524,2 Mio. EUR).

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, 6. August 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

VERSICHERUNG NACH DEN §§ 297 ABS. 2, 315 ABS. 1 HGB (VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Halbjahresfinanzberichterstattung der 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, 6. August 2024

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Rolf Habben Jansen



Donya-Florence Amer



Dheeraj Bhatia



Mark Frese



Dr. Maximilian Rothkopf

FINANZKALENDER 2024

14. NOVEMBER 2024

Quartalsfinanzbericht erste neun Monate 2024

IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG
Ballindamm 25
20095 Hamburg

Investor Relations

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

Konzernkommunikation

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

Beratung, Konzept und Layout

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

www.hapag-lloyd.com



www.hapag-lloyd.com

