

Ordentliche Hauptversammlung

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

am

3. Mai 2023

Rede

Rolf Habben Jansen

Vorstandsvorsitzender

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen und Aktionäre,
liebe Gäste,

im Namen des gesamten Vorstands heiÙe ich Sie herzlich
willkommen zur ordentlichen Hauptversammlung der Hapag-Lloyd
AG.

Es freut uns sehr, dass Sie sich heute Vormittag die Zeit nehmen,
mit uns auf ein sehr erfolgreiches wie auÙergewöhnliches
Geschäftsjahr 2022 zu blicken. Und wir freuen uns ganz
besonders, dass wir Sie heute wieder persönlich treffen können.

Wir möchten Ihnen die aktuelle Situation Ihres Unternehmens und
unseren Vorschlag zur Zahlung einer Dividende für das
Geschäftsjahr 2022 vorstellen. Darüber werden Sie, liebe
Aktionärinnen und Aktionäre, heute im Laufe dieser
Hauptversammlung beschließen.

Im Folgenden möchte ich gerne die Entwicklungen des Jahres
2022 skizzieren und Ihnen einen Ausblick auf das aktuelle
Geschäftsjahr geben.

Wir sind zunächst mit einer starken Nachfrage nach Containertransporten in das Geschäftsjahr 2022 gestartet, die in der ersten Jahreshälfte anhielt. Gleichzeitig belastete ein starker Anstieg in allen Kostenkategorien unsere Stückkosten.

Ab dem zweiten Halbjahr spiegelte sich die schwächelnde Konjunktur in einer geringeren Nachfrage nach Konsumgütern wider. Zudem begannen sich die Staus in den Häfen und im Hinterland aufzulösen. Dies war die erwartete Normalisierung nach der Pandemie in den globalen Lieferketten.

In diesem Marktumfeld haben wir unsere Transportmengen stabilisiert und deutlich höhere Frachtraten für das Gesamtjahr erzielt.

Dadurch konnten wir das Geschäftsjahr 2022 mit dem mit Abstand besten Ergebnis in der Unternehmensgeschichte abschließen.

Zugleich dürfen wir nicht vergessen, dass weltweit viele Menschen seit dem letzten Jahr vor außerordentlichen Herausforderungen stehen. Deshalb war es für uns ein sehr wichtiges Anliegen, unser gesellschaftliches Engagement weiter auszubauen.

„We Care.“ – das ist einer unserer zentralen Unternehmenswerte. Dies galt auch ganz besonders im Jahr 2022, denn seit dem Beginn des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine im Februar 2022 stehen wir einer humanitären Katastrophe gegenüber, die auf beiden Seiten mit außerordentlichem Leid und sinnlosem Sterben verbunden ist.

Schon vom ersten Tag an standen für uns die Sicherheit und das Wohlergehen unserer Mitarbeitenden in der Ukraine im Mittelpunkt. Deshalb haben wir unser Büro in Odessa vorerst geschlossen und unseren Kolleginnen und Kollegen alternative Arbeitsmöglichkeiten an anderen Hapag-Lloyd Standorten angeboten.

Zweitens haben wir zahlreiche Hilfsaktionen unterstützt und eigene Aktivitäten ins Leben gerufen, um Menschen in der Ukraine oder vor dem Krieg geflüchteten Menschen in Europa zu helfen.

Unter anderem haben wir dem UN-Flüchtlingskommissariat kostenlose Transporte für Hilfsgüter ermöglicht, ukrainischen Familien in Hamburg und Gdansk eine sichere Unterkunft geboten und finanzielle Unterstützung organisiert.

Viele unserer Kolleginnen und Kollegen haben sich zudem an Hilfsgütertransporten beteiligt ebenso wie an Hilfseinsätzen an der polnisch-ukrainischen Grenze.

Im aktuellen Geschäftsjahr 2023 haben wir zudem aufgrund der schrecklichen Erdbeben in der Türkei und in Syrien ein Hilfsprogramm gestartet, mit dem wir betroffenen Menschen helfen. Dies umfasst einerseits Sachspenden, die kurzfristig in die betroffenen Gebiete gebracht werden konnten. Andererseits Spendenaktionen und ein längerfristiges finanzielles Engagement, das für strukturelle Initiativen wie Notunterkünfte und Wiederaufbaumaterial verwendet wird.

Dies sind nur einige unserer zahlreichen weltweiten Initiativen, und auch künftig werden wir unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken. Dies ist und bleibt ein fester Bestandteil unserer Nachhaltigkeitsstrategie.

Ich möchte trotz all dieser enormen Herausforderungen, die uns alle sehr bewegen, jetzt näher auf das Marktgeschehen im vergangenen Geschäftsjahr und die Geschäftsentwicklung eingehen.

Wenn wir uns das globale Containertransportvolumen im Markt anschauen, so verlief die Entwicklung in der ersten Jahreshälfte zunächst noch ähnlich wie im Jahr 2021.

Nach einem robusten Jahresbeginn und dem saisonal üblichen Rückgang der Nachfrage direkt nach dem asiatischen Neujahrsfest im Februar, erholte sich diese ab dem März wieder.

Im weiteren Jahresverlauf kam es dann zu einer konjunkturellen Abkühlung der Weltwirtschaft und sinkenden Nachfrage nach Containertransporten – auch aufgrund von hohen Lagerbeständen bei vielen Unternehmen. Gleichzeitig lösten sich die Staus in den weltweiten Häfen durch den Nachfragerückgang und weniger Lockdowns weitgehend auf. Dies führte dann ab dem zweiten Halbjahr zu einer Normalisierung in den globalen Lieferketten. Insgesamt hat die globale Transportmenge im Jahr 2022 um rund vier Prozent nachgegeben.

Dieser Nachfrageverlauf spiegelte sich dann in der Entwicklung der kurzfristigen Frachtraten wider. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), also der Index für Spotraten für chinesische Exporte, erreichte Anfang Januar 2022 zunächst einen Höchststand von 5.110. Die außerordentlich hohen Spotraten

trafen insbesondere Kunden, die keine langfristigen Transportverträge abgeschlossen hatten.

Im weiteren Jahresverlauf ging der SCFI dann stetig zurück und ab der zweiten Jahreshälfte brachen die kurzfristigen Frachtraten regelrecht ein. Zum Jahresende notierte der SCFI bei nur noch 1.108, was einem Rückgang von 78 Prozent innerhalb eines Jahres entspricht.

Dieser Trend hält im aktuellen Geschäftsjahr 2023 an: Volumen und Raten sind weiterhin unter Druck und wir stellen uns auf ein deutlich verändertes Markumfeld ein.

Lassen Sie uns jetzt einen Blick auf die wesentlichen Zahlen werfen.

Trotz anfänglicher Lieferkettenstörungen haben wir uns besser als der Markt entwickelt und die Transportmenge im Geschäftsjahr 2022 mit 11,8 Millionen TEU nahezu stabil halten können.

Zugleich hat sich unsere durchschnittliche Frachtrate um rund 43 Prozent von 2.003 auf 2.863 US-Dollar verbessert – unter anderem dank unserer Kontraktraten, die wir aufgrund der hohen Nachfrage zu Beginn des Jahres mit unseren Kunden vereinbart

haben. Dennoch sehen wir seit dem vierten Quartal eine beginnende Normalisierung unserer durchschnittlichen Frachtrate, die sich zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres weiter fortsetzt.

Die höhere durchschnittliche Frachtrate spiegelt sich dann auch in den Umsatzerlösen wider, die im Geschäftsjahr 2022 um 55 Prozent auf 34,5 Milliarden Euro anstiegen.

Kommen wir jetzt zur Ergebnisentwicklung.

Wie gerade beschrieben haben wir einerseits unsere Umsatzerlöse im Jahr 2022 deutlich gesteigert.

Andererseits sind unsere Transportkosten sehr deutlich auf 13,7 Milliarden Euro gestiegen und lagen damit um 33 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Gründe dafür waren insbesondere ein höherer durchschnittlicher Bunkerverbrauchspreis, angestiegene Charraten und höhere Aufwendungen für das Containerhandling.

Unser EBIT haben wir auf 17,5 Milliarden Euro gesteigert, was einem Anstieg um rund 87 Prozent entspricht.

Das Konzernergebnis haben wir auf 17 Milliarden Euro gesteigert – damit haben wir das beste Ergebnis unserer 176 Jahre andauernden Unternehmensgeschichte erzielt.

An dieser Stelle möchte ich meinen besonderen Dank und meine höchste Anerkennung an unsere Kolleginnen und Kollegen an Land wie auf See richten. Sie alle haben erneut Großartiges geleistet, indem sie die Lieferketten in einem schwierigen Marktumfeld am Laufen gehalten haben und tagtäglich dafür gesorgt haben, die bestmöglichen Lösungen für unsere Kunden zu erzielen.

Durch diese außergewöhnlich hohen Ergebnisse haben wir zudem unsere Bilanz, ebenso wie unsere Liquiditätsposition, deutlich gestärkt.

Am Jahresende 2022 weist Hapag-Lloyd ein Eigenkapital in Höhe von 27,9 Milliarden Euro aus – ein Anstieg von 11,7 Milliarden Euro gegenüber dem Wert des Vorjahres.

Im Jahr 2022 haben wir zudem unsere Nettoliquidität deutlich gesteigert. Per Jahresultimo lag diese bei 12,6 Milliarden Euro und damit mehr als 10 Milliarden Euro über dem Vorjahrwert.

Die Eigenkapital- und Liquiditätsausstattung liegt damit nun sehr deutlich über unseren langfristigen strategischen Zielen. Dadurch sind wir einerseits gut gerüstet, den Herausforderungen des aktuellen Marktumfelds zu begegnen, indem wir gezielt in Qualität und Nachhaltigkeit investieren und unseren strategischen Kurs weiter umsetzen.

Gleichzeitig sind wir, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, in der Lage, die Dividende erneut deutlich anzuheben.

Mit einer Ausschüttungsquote von 65 Prozent liegen wir auf dem Niveau der Vorjahre und setzen damit unsere am Unternehmenserfolg ausgerichtete Dividendenpolitik fort.

Dementsprechend schlagen Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende in Höhe von 63 Euro je Aktie vor.

Im Zuge der starken Ergebnisentwicklung hat sich aber auch unser Aktienkurs in den letzten Jahren außerordentlich gut entwickelt.

An dieser Stelle lassen Sie mich daher Ihnen allen, unseren Aktionärinnen und Aktionären, einen herzlichen Dank sagen für Ihr großes Vertrauen und Ihre Treue zu Hapag-Lloyd.

Als nächstes möchte ich Ihnen gerne zeigen, welche strategischen Fortschritte wir gemacht haben.

In dem herausfordernden Marktumfeld des letzten Jahres hat sich unsere Strategy 2023 erneut bewährt. Zugleich haben die hohen Gewinne weitere Investitionen ermöglicht. So konnten wir zahlreiche operative Maßnahmen und strategische Initiativen erfolgreich umsetzen:

Wir haben damit begonnen, unser Netzwerk zu vereinfachen und Komplexitäten zu verringern.

Zugleich haben wir für unsere Kunden mehr Transparenz in den Lieferketten durch neue digitale Lösungen geschaffen.

Mit neuen Diensten, Büros und durch die Übernahme von Deutsche Afrika-Linien haben wir in attraktive Märkte expandiert – einen Schwerpunkt dabei bildete der afrikanische Markt.

Ebenso sind wir beim Thema Digitalisierung ein gutes Stück vorangekommen und haben unser Produktportfolio deutlich ausgebaut.

Mit Blick auf unsere Schiffsflotte haben wir ein umfassendes Optimierungsprogramm gestartet, mehr Biokraftstoffe genutzt und dadurch weitere Fortschritte gemacht auf unserem Weg, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu sein.

Zudem haben wir unsere operative Qualität weiter verbessert, was sich nicht zuletzt in der deutlich gestiegenen Kundenzufriedenheit widerspiegelt.

Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr verstärkt in Terminals und Infrastruktur investiert. Dies wird uns dabei helfen, neue Produkte anzubieten und die Qualität unseres Kerngeschäfts weiter zu verbessern.

Mit Blick auf die Zufriedenheit unserer Kunden haben wir im letzten Jahr deutliche Fortschritte gemacht.

Unter anderem konnten wir bei fast allen unseren Qualitätsversprechen unsere Ziele erfüllen. Zum Beispiel bei der zeitnahen und korrekten Dokumentation, bei der Einhaltung von

Volumenvereinbarungen, bei schnellen Problemlösungen oder bei unserem reaktionsschnellen Kundenservice. Gleichwohl ist aber auch klar, dass wir insbesondere beim Thema Fahrplantreue noch deutlich besser werden müssen.

Insgesamt zeigt sich die Verbesserung unserer Servicequalität im Jahr 2022 dann auch in der Kundenzufriedenheit, die wir über den sogenannten Net Promoter Score (NPS) messen – also die Weiterempfehlungsrate. Der NPS stieg Ende letzten Jahres auf einen Wert von 29 und damit auf den höchsten Stand seit Beginn unserer regelmäßigen Kundenumfragen im Jahr 2018. Und in diesem Jahr werden wir erneut bei der Kundenzufriedenheit weiter zulegen. So zeichnet sich in den vorläufigen Werten unserer aktuellen Umfrage, die wir in der nächsten Woche abschließen werden, nochmals eine deutliche Verbesserung ab.

Einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Servicequalität leistet die Optimierung unseres Netzwerks.

Deshalb haben wir ein Programm gestartet, mit dem wir auf stärker fokussierte Dienste mit zugleich größeren Schiffen abzielen.

Dies erreichen wir erstens, indem wir uns mit unseren Services noch stärker auf wichtige Häfen in attraktiven Märkten fokussieren und dadurch Umläufe verkürzen.

Mit der Umsetzung unserer Netzwerkoptimierung sind wir bereits bei unseren Lateinamerika-Verkehren gestartet und werden das Konzept auch auf andere Fahrtgebiete übertragen.

Zweitens setzen wir zahlreiche neue Schiffe zur Verbesserung unserer Services ein.

Mit Blick auf unsere Neubauten werden wir die ersten Einheiten unserer zwölf bestellten ultragroßen 23.500+ TEU Dual-fuel Schiffe in diesem Jahr in Betrieb nehmen. Diese modernen Schiffe werden einen sehr wichtigen Beitrag zur Optimierung unserer Flotte leisten.

Zudem wurden im letzten Jahr bereits die ersten neuen Einheiten unserer bestellten 13.000 TEU Schiffe an uns ausgeliefert. Weitere werden in diesem und im nächsten Jahr folgen.

Darüber hinaus haben wir mehr als 20 Schiffe in unterschiedlichen Klassen von 6,800 bis 14,000 TEU eingechartert, mit durchschnittlichen Vertragslaufzeiten zwischen

fünf und sieben Jahren. Diese langfristigen Chartervereinbarungen ermöglichen uns erstens eine solide Planung. Zweitens können wir unseren Kunden noch flexiblere und bessere Produkte anbieten.

Ein weiteres wichtiges Thema für uns ist die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz unserer Bestandsflotte.

Deshalb haben wir im letzten Jahr ein sehr umfangreiches Optimierungsprogramm gestartet, mit dem wir gezielt in unsere Flotte investieren.

Wir arbeiten einerseits intensiv an der Erhöhung unserer Stellplatzkapazität, indem wir zum Beispiel Laschbrückensysteme erweitern oder Tiefgänge bei unseren Schiffen erhöhen. Hier investieren wir 360 Millionen US-Dollar und steigern damit unsere Kapazität um bis zu 100,000 TEU. Diese Investitionen werden sich durch entsprechende Effizienzgewinne bereits in etwa zwei bis drei Jahren amortisiert haben.

Zweitens werden wir mit unserem Flottenoptimierungsprogramm den Brennstoffverbrauch von mehr als 150 Schiffen deutlich senken. Wir sprechen hier über Einsparungen von sechs bis sieben Prozent und damit verbundene CO₂ Reduktionen, wodurch

sich die Investitionen in Höhe von 390 Millionen US-Dollar bereits nach ein bis zwei Jahren wieder amortisiert haben werden.

Diese Brennstoffeinsparungen erzielen wir, indem wir beispielsweise verbesserte Schiffsschrauben und strömungsoptimierte Wulstbuge einsetzen. Darüber hinaus nutzen wir optimierte Motoren und verbesserte Anstriche von Schiffsrümpfen, die den Reibungswiderstand minimieren.

Wir gehen das Thema Dekarbonisierung Schritt für Schritt an und eines unserer Ziele ist, die CO₂ Intensität unserer eigenen Flotte bis zum Jahr 2030, und im Vergleich zum Referenzjahr 2008, um 60 Prozent zu reduzieren. Hier konnten wir weitere Verbesserungen erzielen und lagen auch im Jahr 2022 unter unserem selbstgesteckten Grenzwert.

Auf unserem Pfad zur Klimaneutralität bis 2045 spielen – neben neuen Schiffen und umfassenden Effizienzmaßnahmen unserer Bestandsflotte – zudem klimafreundliche Brennstoffe eine wichtige Rolle.

Im Jahr 2022 haben wir zum Beispiel bereits 120.000 Tonnen Biokraftstoff gebunkert. Mit reinen Biokraftstoffen können über 80

Prozent der Treibhausemissionen im Vergleich zu konventionellen Brennstoffen eingespart werden.

CO₂ Einsparungen möchten wir zudem unseren Kunden in Form eines nachhaltigen kommerziellen Transportproduktes bieten.

Deshalb starten wir morgen unser neues "Ship Green" Angebot – eine digital buchbare Lösung für klimafreundliche Transporte auf Basis von Biokraftstoff.

Mit Ship Green können unsere Kunden aus drei Optionen zur Vermeidung von CO₂-Äquivalenten wählen: 100 Prozent, 50 Prozent oder 25 Prozent. Die Ship Green-Optionen sind für bestätigte Verschiffungen über unsere Online Business Suite auf der Hapag-Lloyd-Website verfügbar.

Dadurch bieten wir unseren Kunden eine komfortable und flexible Möglichkeit, ihre CO₂-Bilanz zu verbessern und ihre Lieferkette nachhaltiger zu gestalten.

Klimaschutz ist eine gewaltige und notwendige Aufgabe – nicht nur für die Schifffahrt. Um sie zu meistern, müssen die Kompetenzen aller Beteiligten zusammengebracht werden.

Darum ist Hapag-Lloyd im Jahr 2022 dem Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping sowie dem Global Centre for Maritime Decarbonisation beigetreten. In diesen Initiativen arbeiten wir gemeinsam mit Industrie, Wissenschaft und Behörden an Lösungsansätzen zur weiteren Dekarbonisierung unserer Branche.

Darüber hinaus engagieren wir uns in internationalen Gremien, wie etwa dem World Shipping Council und dem European Sustainable Shipping Forum ebenso wie in unterschiedlichen Umweltinitiativen. Denn wenn wir die maritime Energiewende weiter vorantreiben wollen, benötigen wir auch die richtigen regulatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Bei der weiteren Dekarbonisierung werden uns auch unsere 22 neu bestellten Schiffe helfen. Bei zwölf dieser Einheiten handelt es sich um 23.500 TEU-Schiffe, die durch den Einsatz von kraftstoffeffizienten Motoren mit verflüssigtem Gas (LNG) fahren und damit unmittelbar rund 15 bis 25 Prozent CO₂-Emissionen einsparen können. Wir können also sofort Emissionen in einem nennenswerten Umfang reduzieren, wodurch LNG für uns ein guter Brückentreibstoff auf dem Weg zu emissionsfreien beziehungsweise emissionsarmen Brennstoffen ist.

Durch eine neue Vereinbarung mit Shell haben wir uns entsprechende LNG-Mengen und Barge-Kapazitäten für diese neuen Schiffe gesichert, von denen die ersten Einheiten in diesem Jahr an uns ausgeliefert werden.

Zudem haben wir eine strategische Partnerschaft mit Shell geschlossen, um die weitere Dekarbonisierung alternativer Schiffskraftstoffe zu beschleunigen – darunter Biomethan sowie wasserstoffbasiertes E-Methan.

Im Jahr 2022 haben wir erneut in unsere IT-Kompetenzen und Kapazitäten investiert. So haben wir zum Beispiel die Eröffnung unseres neuen Technologie Zentrums im indischen Chennai vorbereitet und unser Knowledge Center in Danzig ebenso wie unseren IT-Standort in Hamburg weiter ausgebaut.

Wir haben weiter in unsere digitale Infrastruktur und Lösungen investiert und bieten mittlerweile mehr als 20 digitale Produkte an. Dadurch ist es noch komfortabler geworden, Container mit uns zu transportieren.

Diese digitalen Angebote können unsere Kunden über unsere Online Business Suite managen, die im Jahr 2022 mit fast 80 Millionen Online-Sitzungen sehr gefragt war.

Die Anzahl der Buchungen über unseren Web Channel konnten wir im Vergleich zum Vorjahr nochmals deutlich steigern. Wurden im Jahr 2021 noch 23 Prozent unseres Gesamtvolumens online über unsere „Quick Quotes“ Produktfamilie gebucht, so lag dieser Wert Ende letzten Jahres bereits bei 28 Prozent – also mehr als jeder vierte Container.

Zudem haben wir uns dazu verpflichtet, bis 2030 nur noch standardisierte elektronische Frachtbriefe (eBL) zu nutzen. Dies ist Teil einer gemeinsamen Initiative der Digital Container Shipping Association, zu deren Mitgliedern neun der größten Linienreedereien der Welt zählen – darunter auch Hapag-Lloyd. Unser 100 Prozent Ziel ist ein wichtiger Bestandteil der Digitalisierung der globalen Lieferketten und erfordert gemeinsame Anstrengungen der Branche, um es zu verwirklichen.

Dies sind nur einige ausgewählte digitale Produkte und Initiativen, jedoch haben alle unsere Innovationen eines gemein: Sie folgen immer dem Gedanken, die Zusammenarbeit mit uns für unsere Kunden möglichst komfortabel zu gestalten.

Dazu zählt auch, dass wir mehr Transparenz in den Lieferketten schaffen.

Mit Hapag-Lloyd LIVE können unsere Kunden bereits seit 2019 Daten zu Kühltransporten in Echtzeit erhalten und dadurch ihre sensible Ladung in unseren Kühlcontainern überwachen – beispielsweise durch GPS-Ortung oder durch Informationen zu Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder CO₂-Werten.

Im letzten Jahr haben wir außerdem begonnen, alle unsere Standardcontainer mit diesen innovativen Trackern auszustatten. Bis zum Jahresende möchten wir den größten Teil unserer Standardcontainer mit dieser Technologie ausgerüstet haben und dieses sehr umfassende Projekt dann im nächsten Jahr abschließen.

Dadurch sind wir bald in der Lage, noch mehr Track-and-Trace-Daten in Echtzeit zur Verfügung zu stellen und unseren Kunden damit volle Transparenz über alle Containerbewegungen weltweit zu bieten.

Hapag-Lloyd ist die erste Linienreederei, die alle eigenen und geleasteten Container mit dieser Technologie ausstattet. Und wir werden unsere Anstrengungen weiter intensivieren, unseren Kunden noch flexiblere Online-Lösungen zu bieten und dabei individuelle Bedürfnisse berücksichtigen.

Mit Blick auf unser internationales Wachstum haben wir im Jahr 2022 mit der Akquisition von Deutsche Afrika-Linien (DAL) eine weitere etablierte Linienreederei übernommen. Insbesondere für unser Serviceangebot von und nach Südafrika ist DAL eine wertvolle Ergänzung.

Neben der Übernahme des Containerliniengeschäfts der DAL bildeten vor allem Investitionen in Terminals und Infrastruktur einen wesentlichen strategischen Schwerpunkt im Berichtsjahr.

Durch Terminalinvestitionen können wir unseren Zugang zu wichtigen Märkten ebenso wie die Qualität unserer Services für unsere Kunden weiter verbessern. Dies erreichen wir, indem wir uns Zugriff auf Kapazitäten sichern, dadurch unser Netzwerk noch flexibler managen und Containerumschläge weiter optimieren.

Mit einer 49 Prozent Beteiligung an der italienischen Spinelli Group haben wir unser Geschäft in Europa weiter gestärkt.

Die Beteiligung umfasst Terminal- und Logistikaktivitäten und wird uns dabei helfen, unsere Wettbewerbsposition im Mittelmeerraum weiter zu verbessern. Darüber hinaus stärken wir unsere Hinterland-Aktivitäten.

Der Erwerb dieser Minderheitsbeteiligung wurde im Januar 2023 von den zuständigen Kartellbehörden genehmigt.

Mit der geplanten Übernahme von SM SAAM Ports & Logistics investieren wir zudem 1 Milliarde US-Dollar in Lateinamerika – einem unserer Kernmärkte.

Das Terminalgeschäft von SM SAAM Ports & Logistics umfasst zehn Terminals in sechs Ländern in Nord-, Zentral- und Südamerika mit rund 4.000 Mitarbeitenden und einem Containerumschlag von rund 3,5 Millionen TEU im Jahr 2021.

Die Transaktion wird uns dabei unterstützen, unser Geschäft weiter zu stärken und ein robustes und attraktives Terminalportfolio aufzubauen.

Darüber hinaus haben wir im Januar 2023 eine Beteiligung an J M Baxi Ports & Logistics Limited vereinbart – einem der führenden privaten Terminal- und Inlandtransport-Dienstleister in Indien.

Das Unternehmen beschäftigt rund 5.400 Mitarbeitende und wickelt ein Containervolumen von etwa 1,6 Millionen TEU ab.

Mit unserem Investment in J M Baxi Ports & Logistics werden wir noch stärker am dynamischen Wachstum in Indien partizipieren.

Die Transaktion wurde im März 2023 von der zuständigen Kartellbehörde genehmigt und im April erfolgreich abgeschlossen.

Wie sieht unsere Einschätzung zum Verlauf des aktuellen Jahres aus?

Das globale Orderbuch liegt zurzeit bei 28 Prozent. Dies ist ein vergleichsweise hoher Wert. Andererseits sehen wir, dass die Schiffsbestellungen seit ihrem Höchststand mit 4,2 Millionen TEU Kapazität im Jahr 2021 deutlich rückläufig sind.

Die beschäftigungslose Flotte hingegen ist auf einen Anteil von zwei Prozent der Weltflotte angestiegen.

Während der Coronavirus-Pandemie war aufgrund der Kapazitätsengpässe jedes Schiff gefragt.

Mit der Normalisierung in den globalen Lieferketten lassen viele Reedereien nun Schiffe in den Werften überholen oder nehmen ineffizientere Einheiten aus dem Betrieb – dies auch vor dem Hintergrund strengerer Emissionsvorgaben sowie steigender

Stückkosten und dementsprechend erforderlicher Effizienzsteigerungen.

Insofern gehen wir davon aus, dass die aufliegende Flotte in diesem Jahr weiter ansteigen wird.

Während wir im Jahr 2022 in der ersten Jahreshälfte noch auf eine starke Nachfrage blicken konnten, erleben wir im aktuellen Jahr 2023 ein fundamental verändertes Markumfeld, welches aus einer deutlich geringeren Nachfrage bei gleichzeitig steigender Schiffskapazität resultiert.

Zahlreiche Läger von Unternehmen in den USA und Europa sind immer noch gut gefüllt und im aktuellen konjunkturellen Umfeld arbeiten viele unserer Kunden daran, entsprechende Bestände abzubauen. Dies spiegelt sich in einem sinkenden Bedarf nach Containertransporten wider.

Zudem werden in den nächsten Jahren mehr neue Schiffe ausgeliefert, wodurch die Kapazität auf der Angebotsseite deutlich zunehmen wird.

Dem entgegen stehen verspätete Auslieferungen von Schiffsneubauten sowie steigende Verschrottungen alter Schiffe

und reduzierte Dienstgeschwindigkeiten, die mit neuen regulatorischen Anforderungen an die Energieeffizienz der globalen Schiffsflotte einhergehen.

Insgesamt jedoch dürfte das Kapazitätswachstum in den Jahren 2023 und 2024 über dem Nachfrageanstieg liegen und damit voraussichtlich die Profitabilität der gesamten Branche belasten.

Dank unserer langfristigen Kontrakte sind wir zwar ordentlich in das laufende Geschäftsjahr gestartet, spüren jedoch einen zunehmenden Druck auf unsere Margen. Dies zeigt sich ebenso in unserer Prognose, die wir am 2. März veröffentlicht haben.

Wir gehen für das Gesamtjahr 2023 davon aus, dass wir unsere Transportmenge im Einklang mit dem Markt leicht steigern können. Darüber hinaus rechnen wir allerdings mit einem deutlichen Rückgang der durchschnittliche Frachtrate.

Gleichzeitig verbleiben die Kosten im Wesentlichen inflationsbedingt auf einem erhöhten Niveau, auch wenn wir zumindest bei den Bunkerkosten eine deutliche Entspannung erwarten.

Insgesamt gehen wir für das laufende Geschäftsjahr davon aus, dass sich die Ergebnisentwicklung im Jahresverlauf weiter normalisieren wird.

Für 2023 wird ein EBITDA in der Bandbreite von 4 bis 6 Milliarden Euro und ein EBIT in der Bandbreite von 2 bis 4 Milliarden Euro erwartet.

Angesichts des andauernden Kriegs in der Ukraine, weiterer geopolitischer Konflikte und der Auswirkungen der hohen Inflation, ist die Prognose jedoch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Nach vorne blickend werden wir uns in diesem Jahr sehr intensiv mit unserem strategischen Kurs bis zum Jahr 2030 beschäftigen.

Unsere Strategy 2023 hatten wir im Jahr 2018 veröffentlicht, im Jahr 2021 nachgeschärft und an ein stark verändertes Marktumfeld angepasst – und um das Thema Nachhaltigkeit als vierten strategischen Schwerpunkt erweitert.

Unsere Strategy 2023 haben wir überaus erfolgreich umgesetzt und werden diese nun konsequent weiterentwickeln.

Den entsprechenden Prozess haben wir Ende letzten Jahres gestartet und wir werden uns in diesem Jahr Zeit für eine detaillierte Ausarbeitung unserer neuen Mittelfriststrategie nehmen.

Ab 2024 werden wir dann unseren neuen strategischen Kurs bis zum Jahr 2030 konsequent umsetzen.

Dabei werden wir selbstverständlich die Interessen unserer Aktionäre und Kunden ebenso wie die unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fest im Blick behalten.

Zusammenfassend war das Jahr 2022 ein ganz besonderes und zugleich außergewöhnlich starkes Jahr für uns. Wir haben das erfolgreichste Geschäftsjahr in unserer Unternehmensgeschichte geschrieben – und das ist für uns ein ganz besonderes Geschenk zu unserem 175-Jahres Jubiläum.

Im aktuellen Jahr 2023 werden wir an den Erfolg unserer Strategy 2023 anknüpfen und diese konsequent weiterentwickeln. Dabei bleiben die Themen Qualität und Kundenzufriedenheit weiterhin im Fokus unserer strategischen Agenda.

Nachfrageseitig bewegen wir uns allerdings auch wieder in einem normalisierten Marktumfeld und auf einem niedrigeren Ratenniveau. Darüber hinaus sehen wir einen deutlichen, inflationsbedingten Anstieg unserer Kosten. Deshalb werden wir diese fest im Blick behalten, mit entsprechenden Maßnahmen gegensteuern und unsere nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit stärken.

Unser Ziel, bis 2045 Klimaneutral zu sein, werden wir konsequent verfolgen und Schritt für Schritt weitere Maßnahmen zur Dekarbonisierung umsetzen. Dazu zählen beispielsweise die Inbetriebnahme moderner Schiffe, die Optimierung unserer Bestandsflotte ebenso wie der verstärkte Einsatz von Biokraftstoffen.

Wir werden unser Terminalportfolio ausbauen und damit die Qualität unserer Services verbessern. Zugleich beobachten wir den Markt kontinuierlich und halten nach weiteren attraktiven Wachstumschancen Ausschau, die unser Kerngeschäft stärken werden.

Da wir überzeugt davon sind, dass der Erfolg von Hapag-Lloyd unmittelbar mit unseren weltweiten Kolleginnen und Kollegen verbunden ist, investieren wir zunehmend in deren Kompetenzen.

Dafür haben wir eine Unternehmensinterne Akademie gegründet, die sich mit entsprechenden Weiterbildungsangeboten und Personalentwicklungsmöglichkeiten beschäftigt.

Wir werden zudem in diesem Jahr unsere Strategy 2023 erfolgreich abschließen und bei der Entwicklung unserer neuen Strategie nahtlos an unseren bisherigen Erfolgskurs anknüpfen.

Zugleich werden wir unsere umsichtige Finanzpolitik auf Basis einer soliden Liquiditätsreserve und eines positiven Free Cashflow beibehalten.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, ich bedanke mich sehr für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung. In guten, wie in schlechten Zeiten, konnten wir stets auf Ihre besondere Verbundenheit mit Hapag-Lloyd zählen. Deshalb freut es uns sehr, dass wir dieses Geschäftsjahr außergewöhnlich stark abgeschlossen haben. Davon sollen Sie im besonderen Maße profitieren.

Ganz besonders bedanken möchte mich zugleich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Bord und an Land für ihr außerordentliches Engagement, bei den Mitgliedern unseres Aufsichtsrats, bei meinen Vorstandskollegen, unseren weltweiten

Führungskräften, aber auch bei unseren Partnern und Kunden, die in herausfordernden Zeiten zu uns halten.

Ihnen allen möchte ich versichern: Wir bleiben leidenschaftlich, engagiert und achtsam, damit Ihre Hapag-Lloyd auch in Zukunft auf Kurs bleibt und weiter Erfolgsgeschichte schreibt.

Vielen Dank.