

Ordentliche Hauptversammlung

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

am

30. April 2024

Rede

Rolf Habben Jansen

Vorstandsvorsitzender

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

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 die Zeit nehmen, mit uns
auf das Geschäftsjahr 2023 zu blicken.

Ich werde gleich den finanziellen Ausblick für das laufende Jahr
erörtern und die mittelfristige Entwicklungsperspektive Ihres
Unternehmens skizzieren.

Wir haben zudem eine neue Konzernstrategie erarbeitet und uns
ehrgeizige Ziele in puncto Wachstum, Qualität, Nachhaltigkeit und
Profitabilität gesetzt, die ich später näher ausführen werde.

Beginnen möchte ich mit einem Überblick über die wesentlichen
Entwicklungen des abgeschlossenen Geschäftsjahres 2023
gefolgt von den Geschäftszahlen.

Durch eine abkühlende Konjunktur hat sich das Marktumfeld im
Geschäftsjahr 2023 weiter normalisiert, was sich zunächst in einer

entsprechend niedrigeren Nachfrage und nachgebenden Frachtraten zeigte.

In diesem Marktumfeld konnten wir für das Gesamtjahr ein starkes Finanzergebnis erzielen – das drittbeste Ergebnis in der Geschichte unseres Unternehmens. Dazu haben auch unsere langfristigen Kundenverträge und unsere breite geografische Präsenz beigetragen.

Wir konnten die Zufriedenheit unserer Kunden deutlich steigern und unsere Nachhaltigkeitsinitiativen weiter vorantreiben.

Ebenso haben wir gute Fortschritte gemacht mit dem Aufbau unseres neuen Geschäftssegments Terminal & Infrastruktur.

Mit unserer neuen Strategie 2030 haben wir auf unseren bisherigen Erfolgen aufgebaut und, wo geboten, Anpassungen vorgenommen und nachgeschärft.

Ich möchte jetzt näher auf das Marktgeschehen im vergangenen Geschäftsjahr und die Geschäftsentwicklung eingehen.

Nach einem einem schwachen Jahresbeginn und dem saisonal üblichen Rückgang der Nachfrage erholte sich das globale Containertransportvolumen ab März wieder.

Trotz guter Auslastung der Schiffe, teilweiser Überbuchungen und einer niedrigen Anzahl beschäftigungsloser Schiffe, übten die Erwartungen an Überkapazitäten im Markt durch eine steigende Anzahl an Schiffsauslieferungen jedoch Druck auf die Frachtraten aus. Das führte dazu, dass diese in der zweiten Jahreshälfte in vielen Fahrtgebieten nicht mehr auskömmlich waren. Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), also der Index für Spotraten für chinesische Exporte, erreichte im September 2023 sein Tief mit 887 Punkten.

Zum Jahresende zeigte sich dann in einigen Fahrtgebieten ein deutlicher Anstieg der Frachtraten – auch aufgrund von Kapazitätsengpässen nach Angriffen der Houthis auf Handelsschiffe im Roten Meer. Der SCFI stieg seitdem stetig an, notierte zum Jahresende bei 1.760 Punkten und damit auf einem Niveau, das wir zuletzt Mitte 2022 gesehen hatten.

Das Jahr 2023 war insgesamt ein weiteres erfolgreiches Jahr für Hapag-Lloyd.

In einem schwierigen Markt haben wir die Transportmenge im Segment Linienschifffahrt um 0,5 Prozent auf 11,9 Millionen TEU steigern können, insbesondere weil wir die Volumina in den Fahrtgebieten Transpazifik, Intra-Asien und Afrika weiter ausbauen konnten.

Nach Ende der Covid-Restriktionen und einer Abkühlung der Konjunktur hat sich die Situation der Lieferketten entspannt und normalisiert. Dies spiegelte sich auch in einer deutlich geringeren durchschnittlichen Frachtrate wider, die für das Gesamtjahr 2023 bei 1.500 US-Dollar je TEU lag und damit um 48 Prozent unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

Die deutlich niedrigere Frachtrate war dann auch ausschlaggebend für die Entwicklung der Umsätze, die auf 17,9 Milliarden Euro zurückgingen.

Unser Konzern-EBITDA belief sich auf 4,5 Milliarden Euro und lag erwartungsgemäß unter dem Niveau des außergewöhnlich starken Geschäftsjahres 2022.

Unser Konzern-EBIT reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 85 Prozent auf 2,5 Milliarden Euro.

Als Konzernjahresüberschuss wurden 3 Milliarden Euro erzielt.

Seit dem letzten Jahr berichten wir unsere Geschäftsentwicklung über die Konzern-Kennzahlen hinaus zudem in zwei Segmenten.

Im Segment Linienschifffahrt, das unsere Containertransporte abbildet, wurden Umsätze in Höhe von 17,8 Milliarden Euro erzielt. Das EBITDA verringerte sich in 2023 gegenüber dem Vorjahr auf 4,4 Milliarden Euro. Das EBIT belief sich auf 2,5 Milliarden Euro.

Über unser zweites Geschäftssegment „Terminal & Infrastruktur“ wird seit dem zweiten Halbjahr des letzten Jahres berichtet. Es bündelt die Anteile von Hapag-Lloyd an 20 Terminals in Europa, Lateinamerika, den Vereinigten Staaten, Indien und Nordafrika sowie weitere Infrastrukturbeteiligungen.

Im Segment Terminal & Infrastruktur wurde im Geschäftsjahr 2023 ein EBITDA von 46 Millionen Euro sowie ein EBIT von 19 Millionen Euro erzielt. Die Umsätze lagen bei 187 Millionen Euro.

Das Segment befindet sich noch im Aufbau und die genannten

Zahlen spiegeln deshalb nicht die Ergebnisse eines vollen Geschäftsjahres wider.

Das Eigenkapital betrug zum 31. Dezember 2023 18,8 Milliarden Euro. Das entspricht einer sehr guten Eigenkapitalquote von rund 65 Prozent.

Der Rückgang des Eigenkapitals ist im Wesentlichen auf die Ausschüttung der Rekorddividende von über 11 Milliarden Euro an Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, für das außergewöhnliche Geschäftsjahr 2022 zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2023 konnten wir eine Nettoliquiditätsposition von 2,6 Milliarden Euro vorweisen und verfügen damit weiterhin über eine sehr starke Bilanz.

Trotz der hohen Ausschüttungen an unsere Aktionäre sowie der Investitionen in unsere Flotte und in unser Terminalportfolio haben wir das Unternehmen über die letzten Jahre hinweg vollständig entschuldet.

Die damit einhergehenden deutlichen Verbesserungen unserer Bilanzkennzahlen wurden mehrfach von den Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's (S&P) mit entsprechenden

Höherstufungen bei unserer Bonitätsbeurteilung anerkannt, was die finanzielle Stabilität Hapag-Lloyd's zusätzlich unterstreicht.

Die erzielten Ergebnisse in 2023 und die gute Bilanzstruktur ermöglichen uns, eine angemessene Gewinnbeteiligung vorzuschlagen.

Angesichts der sehr guten Ergebnisentwicklung und Bilanzkennzahlen, schlagen Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende in Höhe von 9,25 Euro je Aktie vor.

Dies entspricht insgesamt 1,6 Milliarden Euro und ist der dritthöchste Betrag, den wir jemals ausgeschüttet haben.

Mit einer Ausschüttungsquote von 55 Prozent setzen wir unsere am Unternehmenserfolg und Finanzstärke ausgerichtete Dividendenpolitik fort.

In den letzten fünf Jahren haben wir unsere Strategie 2023 weitestgehend umsetzen können und damit Hapag-Lloyd erfolgreich weiterentwickelt.

Dabei haben uns die Rekordergebnisse der letzten Jahre neben einer starken Bilanzstruktur auch den Freiraum für Investitionen in unsere Zukunft ermöglicht.

Wir haben unser Terminalportfolio und unsere Schiffs- und Containerflotte deutlich ausgebaut.

Wir haben unsere Bestandsflotte effizienter gemacht und dadurch die Dekarbonisierung unseres operativen Betriebs weiter vorangetrieben. Darüber hinaus haben wir deutliche Fortschritte bei der Digitalisierung unserer Containerflotte gemacht.

Durch die Verbesserungen bei der Qualität unserer Services konnten wir die Zufriedenheit unserer Kunden erneut auf ein Rekordniveau verbessern.

Hier spielt auch unsere neu gegründete Hapag-Lloyd Academy eine wichtige Rolle, mit der wir die Fähigkeiten und Kompetenzen unserer Mitarbeitenden stärken.

Durch die mit Maersk vereinbarte „Gemini Cooperation“ haben wir zudem den Grundstein für weitere Verbesserungen der operativen Qualität gelegt.

Die wichtigsten Schritte möchte ich Ihnen im Folgenden gerne näher erläutern.

Mit unseren Terminalbeteiligungen an der südamerikanischen SAAM Terminals, der italienischen Spinelli Group und an der indischen JM Baxi haben wir im letzten Jahr den Terminalbereich deutlich gestärkt.

Die Aktivitäten haben wir in unserem zweiten Geschäftsfeld Terminal & Infrastruktur gebündelt und eine Terminal Holding in Rotterdam gegründet.

Wir haben zudem unseren Vorstand um ein fünftes Ressort erweitert und freuen uns sehr, dass wir Dheeraj Bhatia seit dem 1. Januar 2024 als Chief Terminal & Infrastructure Officer (CTIO) an Bord haben.

Der Klimawandel zählt zu den größten Herausforderungen der Weltgemeinschaft. Deshalb ist die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz und die Reduzierung der Emissionen unserer Flotte ein wichtiges Thema.

Hier haben wir im Jahr 2023 gute Fortschritte gemacht und konnten insgesamt mehr als 800.000 Tonnen CO_{2e} Emissionen einsparen.

Dabei helfen uns die neuen hocheffizienten Dual-Fuel Großcontainerschiffe, die wir seit dem letzten Jahr schrittweise in unsere Flotte aufnehmen. Darüber hinaus chartern wir auch moderne Schiffe ein und trennen uns zugleich von älteren ineffizienten Einheiten, die wir dem Recycling zuführen.

Zweitens sind wir mit unserem Flottenoptimierungsprogramm gut vorangekommen, mit dem wir den Brennstoffverbrauch von mehr als 150 Schiffen deutlich senken werden. Bei mehr als 80 Einheiten haben wir bereits entsprechende Maßnahmen umsetzen können und dadurch Effizienzsteigerungen zwischen 5 und 7 Prozent erzielt.

Auch haben wir die Durchschnittsgeschwindigkeit unserer Schiffe im Jahr 2023 um rund 5 Prozent reduziert, was rund einem Knoten entspricht. Durch dieses sogenannte Slow Steaming haben wir nennenswert Treibstoff und damit Emissionen eingespart.

Ein weiterer wichtiger Baustein sind alternative Treibstoffe. Im Jahr 2023 haben wir 220.000 Tonnen Biokraftstoff gebunkert. Mit Biokraftstoffen können über 80 Prozent der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu konventionellen Brennstoffen eingespart werden.

Auch bieten wir unseren Kunden seit Mai letzten Jahres mit "Ship Green" ein kommerzielles Transportprodukt an, mit dem sie ihre CO₂-Bilanz verbessern können. So erhalten unsere Kunden eine komfortable und flexible Möglichkeit, ihre Lieferkette nachhaltiger zu gestalten. Das wird immer wichtiger und trifft auf eine entsprechende Nachfrage – rund 75.000 TEU wurden mit Ship Green im letzten Jahr transportiert.

Im Jahr 2019 sind wir mit Hapag-Lloyd LIVE gestartet. Mit diesem Service können unsere Kunden anhand von Echtzeitdaten ihre sensible Ladung in unseren Kühlcontainern überwachen, zum Beispiel durch GPS-Ortung oder durch Informationen zu Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder CO₂-Werten.

Darüber hinaus ist Hapag-Lloyd die erste Linienreederei, die auch alle eigenen und geleasteten Standardcontainer mit Trackern ausstattet. Dadurch sind wir 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.

Mittlerweile haben wir mehr als eine Millionen Container mit dieser Technologie ausgestattet und Ende 2024 werden wir dieses umfassende Digitalisierungsprojekt weitestgehend abgeschlossen haben.

Dadurch schaffen wir eine erstklassige technische Basis, mit der wir unseren Kunden mehr Transparenz über ihre Versendungen und noch flexiblere Online-Lösungen entlang ihrer individuellen Bedürfnisse bieten werden.

Wir haben unseren Anspruch, die Nummer Eins in Sachen Qualität für unsere Kunden zu sein, im Jahr 2023 weiterhin konsequent umgesetzt.

Wir haben unsere digitalen Fähigkeiten ausgebaut und entsprechende Technologie- und Kompetenzzentren in Gdansk und Chennai eröffnet, die eng verzahnt mit unserem IT-Standort Hamburg zusammenarbeiten. Neu ist auch unser AI-HUB, in dem wir uns unter anderem mit künstlicher Intelligenz beschäftigen.

Für unsere Kunden haben wir unser Produktportfolio und Angebot an digitalen Produkten deutlich erweitert. Dadurch ist es noch einfacher geworden, Container mit uns zu transportieren.

Wir haben ein weltweites Netzwerk von Quality Service Centern aufgebaut, um eine gleichmäßigere und bessere Servicequalität zu erzielen.

Diese Fortschritte zeigen sich dann auch in der Zufriedenheit unserer Kunden, die wir über die Weiterempfehlungsrate messen – den sogenannten Net Promoter Score (NPS).

Der NPS stieg Ende letzten Jahres auf einen Rekordwert von 58 und damit auf den höchsten Stand seit Beginn unserer regelmäßigen Kundenumfragen im Jahr 2018 – dies entspricht einer Verdopplung gegenüber dem Vorjahreswert, der bei 29 lag.

Unter dem Namen „Gemini Cooperation“ haben Hapag-Lloyd und Maersk eine Vereinbarung für eine neue, langfristige operative Zusammenarbeit getroffen, die im Februar 2025 starten wird.

Die neue Kooperation zwischen Hapag-Lloyd und Maersk wird einen Flottenpool von rund 290 Schiffen umfassen mit einer kombinierten Kapazität von 3,4 Millionen Standardcontainern

(TEU). Die Zusammenarbeit erstreckt sich über 7 Fahrtgebiete und besteht aus 26 Liniendiensten, die durch ein globales Netzwerk von über 30 Shuttle-Diensten ergänzt werden.

Die Gemini Cooperation wird dazu beitragen, die Qualität für unsere Kunden weiter zu steigern. Es soll eine Fahrplanzuverlässigkeit von über 90 Prozent erreicht werden, sobald das Netzwerk vollständig in Betrieb ist.

Darüber hinaus werden wir von Effizienzsteigerungen im operativen Betrieb und gemeinsamen Anstrengungen zur weiteren Beschleunigung der Dekarbonisierung unserer Branche profitieren.

Wir haben im letzten Jahr intensiv an unserer neuen Strategie 2030 gearbeitet und sind dabei, diese schrittweise umzusetzen.

Im Kern konzentrieren wir uns auf fünf Bausteine:

Erstens werden wir unser Kerngeschäft weiter stärken, indem wir unser Terminalgeschäft weiter ausbauen aber auch unseren Anteil am Hinterlandgeschäft, mit dem wir unseren Kunden über den Seeweg hinaus den Transport von Tür zu Tür ermöglichen.

Zweitens werden wir unsere Position unter den fünf größten Linienreedereien festigen, indem wir leicht über Marktniveau wachsen, unseren Marktanteil leicht steigern und unser Geschäft mit Direktkunden, den sogenannten Beneficial Cargo Owner (BCO), weiter ausbauen.

Drittens möchten wir die unangefochtene Nummer Eins für Qualität sein. Damit verbunden ist das Ziel, den Net Promoter Score (NPS) bei mehr als 50 Punkten zu halten, aber insbesondere deutliche Fortschritte bei dem Thema Pünktlichkeit zu machen. Unser Anspruch ist es zudem, für unsere Kunden mit Blick auf unsere digitalen Lösungen, die Nummer eins im Vergleich zu unseren Wettbewerbern zu sein.

Viertens werden wir unsere Nachhaltigkeitsanstrengungen weiter beschleunigen und möchten dabei eine führende Rolle einnehmen. Das setzt voraus, dass wir uns konkrete Zwischenziele setzen auf unserem Weg, bis 2045 klimaneutral zu sein.

Fünftens möchten wir mit Blick auf unsere finanzielle Performance zu den besten Linienreedereien gehören. Dies umfasst unsere Profitabilität, aber bedeutet auch, dass wir bis zum Jahr 2030 unsere Stückkosten um 20 Prozent reduzieren müssen und die

Produktivität unserer Mitarbeitenden um 30 Prozent steigern möchten.

Im Rahmen unserer neuen Strategie 2030 werden wir die Anzahl der Terminals auf mehr als 30 erhöhen. Etwaige Opportunitäten für weitere Beteiligungen sehen wir uns sehr genau an – ganz gleich ob in etablierten Märkten wie beispielsweise den USA oder Europa oder in Wachstumsmärkten wie Afrika.

Darüber hinaus werden wir unsere Terminal Holding weiter aufbauen und stärken, damit wir auch das bestmögliche Management unserer Beteiligungen gewährleisten und gemeinsame Synergien mit unserem Geschäftssegment Linienschifffahrt heben.

Um unsere Position unter den fünf größten Linienreedereien weiter zu festigen, möchten wir in ausgewählten attraktiven Wachstumsmärkten zulegen und stärker als der Markt wachsen. Zu unseren Wachstumsmärkten zählen neben Indien und Afrika beispielsweise auch die Regionen und Fahrtgebiete Südostasien und Transpazifik.

Qualität ist von entscheidender Bedeutung für mehr als 50 Prozent der Kunden, das hat eine Umfrage ergeben, die wir unter 6.000 Kunden gemacht haben.

Zugleich sehen wir die Bereitschaft, für eine gute Qualität zu zahlen. Deshalb wollen wir mit unserer Strategie 2030 weiteren Mehrwert schaffen und für unsere Kunden die unangefochtene Nummer Eins für Qualität werden.

Seit mehreren Jahren bereits messen wir unsere Qualität entlang von Qualitätsversprechen. Dadurch erhalten wir eine gemeinsame Basis mit unseren Kunden, die uns kontinuierliche Verbesserungen ermöglicht. Bei den meisten unserer Qualitätsversprechen haben wir unsere Ziele in den letzten Jahren erfüllt oder übererfüllt.

Allerdings wollen wir uns beim Thema operationelle Performance und Fahrplantreue noch deutlich verbessern. Mit unserer Strategie 2030 haben wir das Ziel gesetzt, den Anteil der pünktlichen Lieferungen bis zum Jahr 2030 auf mehr als 80 Prozent zu erhöhen.

Die werden wir erreichen, indem wir unseren operativen Betrieb weiter standardisieren, Vereinfachungen in unserem Netzwerk

vornehmen, die Kontrolle über Assets weiter erhöhen und auf der Grundlage von datengestützten Entscheidung Verspätungen frühzeitig erkennen oder vermeiden.

Eine unserer neuen digitalen Lösungen ist Hapag-Lloyd „Live Position“, unser erstes digitales Tracking-Produkt für Standardcontainer. „Live Position“ gibt unseren Kunden einen schnellen Überblick über den aktuellen Standort ihrer Versendung und ermöglicht es ihnen dadurch, notwendige Anpassungen in Echtzeit vorzunehmen.

Auch wenn wir uns bei der Kundenzufriedenheit bereits auf einem guten Niveau befinden, können unsere Kunden versichert sein, dass wir jeden Tag hart daran arbeiten ihr Vertrauen erneut zu verdienen.

Unsere „Gemini Cooperation“ zielt auf eine positive Veränderung bei der Zuverlässigkeit der Fahrpläne. Wir konzentrieren uns bei den Direktverbindungen mit unseren großen Schiffen auf eine geringere Anzahl an ausgewählten Import- und Exporthäfen – meist zwei oder drei je Region. Dadurch verringern wir das Risiko von Verspätungen auf der Reise erheblich. Diese Direktverbindungen ergänzen wir durch ein umfangreiches

Netzwerk an Shuttles, die schnelle, direkte und zuverlässige Verbindungen zu anderen Häfen ermöglichen.

Eine wichtige Rolle haben dabei sogenannte Hubs, bei denen Hapag-Lloyd und Maersk bei den angefahrenen Terminals entweder beteiligt sind oder eine Kontrolle über die Kapazitäten haben. Dadurch können wir eine bessere Planung und Abstimmung mit unseren Schiffen erreichen.

Mit der Gemini Cooperation stärken wir unsere wichtigen Ost-West-Verkehre. Die Nord-Süd-Verkehre bedienen wir mit unserem eigenen Netzwerk und mit anderen Partnern. Sowohl Maersk als auch Hapag-Lloyd können ihre Aktivitäten außerhalb des Gemini-Netzwerks flexibel anpassen, um die Kapazität entsprechend den Kundenbedürfnissen zu skalieren.

Darüber hinaus haben Maersk und Hapag-Lloyd sehr ähnlich gelagerte Ambitionen beim Thema Dekarbonisierung. Deshalb zielt das neue Gemini-Netzwerk darauf ab, eine treibstoffeffizientere Struktur zu schaffen, welche die Treibhausgasemissionen pro transportiertem Container bereits im Jahr 2025 reduzieren wird.

Beide Parteien haben sich zudem verpflichtet, die Effizienz in den kommenden Jahren weiter zu steigern.

Wir haben uns im Rahmen der Dekarbonisierung ein konkretes Zwischenziel gesetzt: Wir werden die absoluten CO_{2e} Emissionen im Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2022 um ein Drittel auf 10 Millionen Tonnen CO_{2e} reduzieren und damit unseren Beitrag zur Einhaltung des 1,5 Grad Ziels des Pariser Klimaabkommens leisten.

Das erreichen wir, indem wir neue effiziente Schiffe in unsere Flotte aufnehmen, die Dienstgeschwindigkeit unserer Schiffe reduzieren und dadurch Treibstoff einsparen, unsere bestehende Flotteneffizienz optimieren und alternative Treibstoffe einsetzen. In diesem Jahr sollen weitere fünf Großcontainerschiffe aus unserem Neubauprogramm in unseren Flottenbetrieb aufgenommen werden. Darüber hinaus haben wir im Rahmen unseres bestehenden Flottenoptimierungsprogramms den Umbau von weiteren 45 Schiffen für dieses Jahr geplant.

Was die Treibstoffe und Antriebstechnologien der Zukunft angeht, gibt es aber auch noch zahlreiche Unbekannte. Deshalb beschäftigen wir uns intensiv mit den technischen Möglichkeiten

und testen diese mit Blick auf ihre Praxistauglichkeit und Skalierbarkeit.

Am 6. April des aktuellen Jahres haben wir mit unserer „Brussels Express“ 2.200 Tonnen verflüssigtes Biomethan im Hafen von Rotterdam gebunkert – das ist die bisher größte Menge, die jemals per Binnenschiff angeliefert wurde.

Biomethan spielt beispielsweise auch für die Zero Emissions Maritime Buyers Alliance (ZEMBA) eine wichtige Rolle. ZEMBA ist eine von Frachteeigentümern gegründete Initiative, um Ladung zu bündeln, die mit treibhausgasfreien Kraftstoffen transportiert werden soll. Hapag-Lloyd konnte im April 2024 eine entsprechende Ausschreibung dieser Initiative gewinnen und wird den ZEMBA-Mitgliedern nun dabei helfen, durch den Einsatz von Biomethan insgesamt mehr als 82.000 Tonnen CO_{2e} zu reduzieren.

Bei der weiteren Dekarbonisierung unserer Flotte helfen uns auch die jüngst beschlossenen Umrüstungen von 5 Charter-Schiffen auf Methanol-Antrieb, die wir gemeinsam mit unserem Partner Seaspan vereinbart haben. Diese Umrüstungen sollen im ersten Quartal 2026 beginnen. Die Gesamtinvestition für die fünf Einheiten beträgt rund 120 Millionen US-Dollar.

Das Ziel unserer Anstrengungen ist es, Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 zu erreichen, daran halten wir bei der Umsetzung unserer Strategie 2030 unverändert fest.

Da wir überzeugt davon sind, dass der Erfolg von Hapag-Lloyd unmittelbar mit unseren weltweiten Kolleginnen und Kollegen verbunden ist, werden wir deren Kompetenzen kontinuierlich weiter stärken. Dafür haben wir in 2023 eine unternehmensinterne Akademie gegründet.

Mit Blick auf die kommenden Jahre werden wir an Land wie auf See weiter unnachgiebig darauf hinarbeiten, ein attraktives Arbeitsumfeld zu schaffen. Da sprechen wir zum Beispiel über persönliche Entwicklungs- und Karrieremöglichkeiten, moderne Arbeitsplätze und agile Arbeitsmethoden ebenso wie den Schutz der Gesundheit unserer Mitarbeitenden.

Zugleich ist Hapag-Lloyd ein internationales Unternehmen mit Menschen aus rund 100 Nationen – und von dieser Vielfalt möchten wir auch in Zukunft profitieren. Deshalb bleibt das Thema Diversität für uns ein ganz besonderer Schwerpunkt unserer strategischen Agenda im Personalbereich.

Auch in den nächsten Jahren werden wir unsere umsichtige Finanzpolitik beibehalten.

Mit Blick auf unsere langfristigen Finanzziele streben wir an, weiterhin zu den profitabelsten Unternehmen der Branche zu zählen.

Beim Verschuldungsgrad (Nettoverschuldung zu EBITDA) ist ein Faktor von kleiner als 3 als Ziel gesetzt sowie eine Eigenkapitalquote von mehr als 45 Prozent.

Zudem soll stets eine angemessene Liquiditätsreserve von mehr als 1,1 Milliarden US-Dollar vorgehalten werden.

Im Rahmen unserer Dividendenpolitik möchten wir unsere Aktionäre auch weiterhin am Erfolg beteiligen und jährlich mindestens 30 Prozent unseres Konzernergebnisses ausschütten.

Wir werden weiterhin gezielt investieren, in unsere Container- und Schiffsflotte ebenso wie in deren Nachhaltigkeit, in anorganische Wachstumsopportunitäten mit Fokus auf den weiteren Ausbau

unserer Terminalaktivitäten und in die Kompetenzen unserer Mitarbeitenden.

Bis 2030 reden wir hier von einem Gesamtvolumen zwischen 20 und 25 Milliarden US Dollar.

Lassen Sie uns nun auf einige Themen schauen, die uns aktuell im Jahr 2024 bewegen.

Die Eskalation des Nahostkonfliktes im letzten Jahr hat sich auch auf die Schifffahrt ausgewirkt. Auch eines unserer Schiffe wurde im Dezember angegriffen und beschädigt. Unsere Mannschaft blieb dabei unverletzt. Wir haben unverzüglich beschlossen, die Route durch das Rote Meer zu meiden. Stattdessen fahren unsere Schiffe die längere Passage um das Kap der Guten Hoffnung, denn die Sicherheit unserer Seeleute hat für uns allerhöchste Priorität.

Fast alle großen Reedereien haben sich für diese Umleitungen entschieden, was jedoch zu höheren Kosten und leider auch Emissionen führt. Aufgrund der längeren Fahrtzeiten benötigen wir für den Transport deutlich mehr Schiffe, sodass es insbesondere zum Jahresanfang wieder zu einer Kapazitätsverknappung gekommen ist, die sich auch in deutlich

gestiegenen Frachtraten niedergeschlagen hat.

Mit der Auslieferung von neuen Schiffen und der Anpassung der Reedereien an die Situation, gehen wir aber davon aus, dass die Engpässe in den Fahrplänen im Jahresverlauf schrittweise abgebaut werden.

Zu den Störungen der Lieferketten und Kapazitätsengpässen trägt auch der klimabedingt niedrige Wasserstand im Panamakanal bei, in dessen Folge die Kanalbehörde Tiefgangsbeschränkungen und Transitlimits eingeführt hat, die die Anzahl unserer Durchfahrten und die Beladung unserer Schiffe beeinträchtigen. Zwar hat sich die Situation zuletzt leicht verbessert, die Kapazität des Kanals liegt aber immer noch weit unter dem Normalwert.

Wir umfahren Krisengebieten, passen unsere Services an, erhöhen Kapazitäten und bieten unseren Kunden regelmäßige Abfahrten und damit Planungssicherheit für ihre Transporte.

Wir erhöhen zudem die Dienstgeschwindigkeiten unserer Schiffe um Transitzeiten auf den längeren Transportwegen zu verkürzen und bieten alternative Transportwege, wie zum Beispiel über Land an.

Von der Nachfrageseite gehen wir 2024 von einer spürbaren Belebung aus. Der Abbau von Lagerbeständen in den USA und Europa, der zu Beginn des Vorjahres noch zu einem Einbruch der Containertransporte geführt hat, ist aus unserer Sicht abgeschlossen und der Konsum in Nordamerika befindet sich auf einem guten Niveau.

Insgesamt gehen wir davon aus, dass das globale Volumen bei den Containertransporten 2024 um etwa 4 Prozent wachsen wird.

Auf der Angebotsseite wird die Kapazität durch steigende Schiffsauslieferungen deutlich zunehmen. Das globale Orderbuch befindet sich bei 24 Prozent der Weltflotte und nach wie vor auf einem vergleichsweise hohen Niveau – jedoch mit abnehmender Tendenz.

Allerdings wird aufgrund der aktuellen Situation im Roten Meer auch mehr Kapazität benötigt, da die Umleitungen von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung die Fahrtzeiten deutlich erhöht. Der erhöhte Kapazitätsbedarf zeigt sich auch in der niedrigen Zahl beschäftigungsloser Schiffe.

Insgesamt sollte die Nachfrage nach mehreren Jahren des Auf- und Abs wieder auf ihren normalen Wachstumspfad

zurückkehren. Jedoch dürfte das Kapazitätswachstum in den Jahren 2024 und 2025 über dem Nachfrageanstieg liegen.

In Zeiten andauernder geopolitischer Krisen hat sich jedoch auch sehr klar gezeigt, dass ein gewisses Maß an zusätzlicher Kapazität sehr hilfreich ist, um die globalen Lieferketten intakt zu halten.

Darüber hinaus wird perspektivisch mehr Kapazität durch steigende Verschrottungen alter Schiffe benötigt, aber auch durch reduzierte Geschwindigkeiten, die zu Treibstoffeinsparungen führen und mit neuen regulatorischen Anforderungen an die Energieeffizienz der globalen Schiffsflotte einhergehen.

In unserer am 14. März vorgelegten Prognose gehen wir davon aus, dass wir unsere Transportmenge für das Gesamtjahr 2024 leicht steigern können. Darüber hinaus rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit einem deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate.

Gleichzeitig verbleiben die Kosten im Wesentlichen inflationsbedingt auf einem erhöhten Niveau. Das gilt auch für den durchschnittlichen Bunkerpreis, bei dem wir aktuell keine nennenswerte Entspannung erwarten.

Wir erwarten zudem, dass das Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 1 bis 3 Milliarden Euro und das Konzern EBIT zwischen minus 1 bis 1 Milliarden Euro liegt.

Während wir aufgrund der temporären Kapazitätsengpässe und der damit verbundenen höheren Frachtraten einen im historischen Vergleich guten Jahresstart hinlegen sollten, kann allerdings in der zweiten Jahreshälfte ein Verlust nicht ausgeschlossen werden.

Ich möchte darauf hinweisen, dass vor dem Hintergrund der sehr volatilen Frachtratenentwicklung und großen geopolitischen Herausforderungen, die Prognose mit hohen Unsicherheiten behaftet ist.

Zusammenfassend war das Jahr 2023 ein gutes Jahr für Hapag-Lloyd. Zugleich sind wir mit etwas Rückenwind in das Jahr 2024 gestartet.

Mit Blick auf die kommenden Jahre fokussieren wir uns jetzt verstärkt auf die Umsetzung unserer neuen Strategie 2030.

Wir werden in der Linienschifffahrt und im Terminal- und Infrastrukturbereich weiter wachsen sowie unsere Aktivitäten im Hinterlandgeschäft weiter ausbauen.

Dabei werden weitere Qualitätsverbesserungen unserer Services und die Verbesserung der operativen Qualität eine wichtige Rolle spielen.

Wir werden konsequent an Maßnahmen und Initiativen arbeiten, mit denen wir unsere ambitionierten Nachhaltigkeits- und Dekarbonisierungsziele erreichen möchten. Dadurch werden wir unseren Beitrag zum Klimaabkommen von Paris leisten.

Wir werden unsere Kosten konsequent managen und effizienter werden und dadurch unsere Stückkosten reduzieren. Zugleich werden wir unsere umsichtige Finanzpolitik auf Basis einer soliden Liquiditätsreserve und eines positiven Free Cashflow beibehalten.

Wir werden unseren Kunden einen nahtlosen Übergang von unseren THE Alliance Diensten zu unserem neuen Gemini Netzwerk ermöglichen.

Bei all unseren strategischen Initiativen bleibt ein Hauptaugenmerk auf unseren weltweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Wir werden weiter gezielt in ihre Kompetenzen investieren und zugleich deren Sicherheit und Gesundheit fest im Blick behalten.

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 ein weiteres starkes Geschäftsjahr abgeschlossen haben.

An dieser Stelle möchte ich mich auch bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Land wie auf See bedanken für ihr außerordentliches Engagement. Sie 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. Ich danke auch ganz besonders den Mitgliedern unseres Aufsichtsrats, meinen Vorstandskollegen sowie unseren Geschäftspartnern und Kunden, die in herausfordernden Zeiten zu uns halten.

Ihnen allen möchte ich versichern: Wir bleiben leidenschaftlich, engagiert und achtsam, und wir sind sehr zuversichtlich, dass wir mit unserer neuen Strategie 2030 auch in den nächsten Jahren auf Erfolgskurs bleiben.

Vielen Dank.