

Ordentliche Hauptversammlung

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

am

30. April 2025

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 Aktien Gesellschaft. Wir freuen uns sehr, dass Sie heute gemeinsam mit uns auf die wesentlichen Entwicklungen des Geschäftsjahres 2024 zurück blicken.

Ich werde Sie über die Fortschritte informieren, die wir mit unserer Strategie 2030 in puncto Wachstum, Qualität und Nachhaltigkeit gemacht haben.

Zudem werde ich Ihnen erläutern, wie sich unsere strategischen Initiativen nicht zuletzt auch in den guten Geschäftszahlen des letzten Jahres widerspiegeln.

Ich werde Ihnen auch den finanziellen Ausblick für das laufende Jahr erläutern und die mittelfristige Entwicklungsperspektive für Ihr Unternehmen skizzieren.

In einem schwierigen Marktumfeld konnten wir die erfreuliche Nachfrage unserer Kunden im Jahr 2024 trotz operativer Herausforderungen befriedigen.

Diese starke Nachfrage führte außerdem zu im Vorjahresvergleich höheren Spotraten, also den kurzfristigen Frachtraten. Dadurch konnten wir das drittbeste operative Ergebnis in der Geschichte unseres Unternehmens erzielen.

Dank Investitionen in die weitere Digitalisierung, zahlreiche Produkt- und Serviceinitiativen und kundenorientierte Lösungen konnten wir die Zufriedenheit unserer Kunden auf einem hohen Niveau halten.

Wir haben unser Terminalgeschäft weiter ausgebaut und unter der Marke Hanseatic Global Terminals als unabhängigen globalen Terminalbetreiber zusammengefasst und etabliert.

Außerdem haben wir unser neues Gemini Netzwerk entwickelt, mit dem wir neue Qualitäts-Standards in unserer Branche setzen.

Ende letzten Jahres haben wir 24 neue Containerschiffe bestellt und damit das größte Neubauprogramm in der Geschichte unseres Unternehmens gestartet. Dies ist ein weiterer Schritt, den Transport der Container effizienter zu gestalten und hin zur Dekarbonisierung der Hapag-Lloyd.

In das aktuelle Geschäftsjahr 2025 sind wir gut gestartet, doch das Marktumfeld ist momentan aufgrund einer Reihe von protektionistischen Maßnahmen von vielen Unsicherheiten geprägt.

22 Prozent des globalen Containerverkehrs und etwa 27 Prozent unseres Ladungsaufkommens stehen in Zusammenhang mit den USA. Vor diesem Hintergrund wiegen die am 2. April angekündigten und derzeit teilweise ausgesetzten Importzölle besonders schwer.

Außerdem wurde seitens der USA beschlossen, dass Reedereien, die in China gebaute Schiffe einsetzen, künftig neue Gebühren für US-Hafenanläufe bezahlen sollen.

Alle Parteien, die Warenaustausch mit den USA betreiben, gucken nun, welche konkreten Auswirkungen diese Maßnahmen haben werden. Die damit einhergehenden Unsicherheiten sind eine Belastung für den Handel und erschweren die Planung sowie den Ausblick.

Auch wir werden nun sehr genau analysieren, wie sich das auf unsere Kosten, unser Netzwerk und unseren operativen Betrieb auswirkt. Wir gehen davon aus, dass die neuen Hafengebühren

zu Preiserhöhungen für Verbraucher führen und dass der US-Handel insgesamt geschwächt wird.

Wir sind jedoch nach wie vor fest davon überzeugt, dass freier Welthandel zum Wohlstand in den Ländern beiträgt und dass auch die USA in den letzten Jahrzehnten massiv davon profitiert haben.

Meine Damen und Herren, neben dem wachsenden Protektionismus hatten und haben wir weiterhin mit einer Reihe von operativen Herausforderungen zu kämpfen.

Die Sicherheitslage im Roten Meer bleibt bedauerlicherweise angespannt. Aufgrund der Angriffe der Houthis auf Handelsschiffe vermeiden die größten Linienreedereien bis heute die Durchfahrt durch das Rote Meer und fahren seit Ende 2023 um das Kap der Guten Hoffnung, was nicht nur zu höheren Kosten und längeren Transitzeiten führt, sondern auch zu erhöhten Emissionen.

Zugleich werden aufgrund der längeren Fahrtzeiten deutlich mehr Schiffe benötigt. Das führte 2024 zu Engpässen und gestiegenen Frachtraten. Um die Lieferketten unserer Kunden intakt und Verspätungen so gering wie möglich zu halten, haben wir Dienste angepasst und die Geschwindigkeiten unserer Schiffe erhöht.

Darüber hinaus war 2024 der Panamakanal aufgrund des klimabedingt niedrigen Wasserstands zeitweise nur eingeschränkt befahrbar, sodass seitens der Kanalbehörde Tiefgangsbeschränkungen und Transitlimits eingeführt wurden. Diese Situation entspannte sich dann im Laufe des Jahres wieder.

Hafenstaus und zahlreiche Streiks in wichtigen Häfen führten desweiteren zu Störungen in den globalen Lieferketten.

Kommen wir nun zu einem Rückblick auf die allgemeine Marktentwicklung, bevor ich näher auf das Finanzergebnis des Konzerns eingehe.

Nach einem zunächst starken Jahresbeginn und dem folgenden üblichen saisonalen Rückgang der Nachfrage zog diese ab Mai wieder deutlich an und lag im Gesamtjahr 2024 insgesamt um 6,2 Prozent über dem Vorjahr.

Das war das höchste Transportmengenwachstum seit 2021. Diese positive Entwicklung spiegelte sich auch in den Frachtraten ab dem zweiten Quartal wider.

Der Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), also der Ratenindex für kurzfristige chinesische Exporte, stieg stetig an und erreichte im Juli 2024 sein Hoch. In der zweiten Jahreshälfte bewegte sich der Index zwar rückläufig, blieb aber im historischen Vergleich auf einem immer noch erfreulichen Niveau.

Gleichzeitig möchte ich aber betonen, dass sich die Frachtraten auf anderen für Hapag-Lloyd wichtigen Routen, wie zum Beispiel den Atlantikverkehren, weit weniger günstig entwickelten und teilweise sogar unter den Vorjahreswerten lagen.

2024 war insgesamt ein weiteres erfolgreiches Jahr für Hapag-Lloyd.

Durch höhere Transportmengen bei zugleich im Jahresdurchschnitt stabilen durchschnittlichen Frachtraten verbesserte sich der Umsatz um 6,6 Prozent auf 19,1 Milliarden Euro.

Unser Konzern-EBITDA belief sich auf 4,6 Milliarden Euro und lag damit um 4,2 Prozent über dem Vorjahr.

Unser Konzern-EBIT erhöhte sich ebenfalls gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Prozent auf 2,6 Milliarden Euro.

Das Konzernergebnis lag vor allem aufgrund geringerer Zinserträge und höherer Steueraufwendungen mit 2,4 Milliarden Euro leicht unter dem Vorjahresniveau.

Im Segment Linienschifffahrt stiegen die Umsätze auf 18,8 Milliarden Euro. Trotz höherer Transportaufwendungen in Verbindung mit der notwendigen Umleitung von Schiffen um das Kap der Guten Hoffnung erhöhte sich das EBITDA auf 4,5 Milliarden Euro. Das EBIT lag mit 2,5 Milliarden Euro auf Vorjahresniveau.

Die Transportmenge konnten wir dank der guten Nachfrage um 4,7 Prozent auf 12,5 Millionen Standardcontainer steigern. Dazu beigetragen haben insbesondere höhere Volumina in den Fahrtgebieten Pazifik, Atlantik und Afrika.

Gleichzeitig lag die durchschnittliche Frachtrate im Segment Linienschifffahrt mit 1.492 US-Dollar je Standardcontainer (TEU) etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund unserer ausgewogenen geografischen Verteilung und dem hohen Anteil langfristiger Kontraktladung unsere durchschnittliche Frachtrate deutlich

weniger schwankungsanfällig ist als die kurzfristigen Raten auf den China Verkehren.

Unser zweites Geschäftssegment „Terminal & Infrastruktur“ bündelt die Anteile von Hapag-Lloyd an 21 Terminals in Europa, Lateinamerika, den Vereinigten Staaten, Indien und Nordafrika sowie weitere Infrastrukturbeteiligungen.

Im Segment Terminal & Infrastruktur wurde im Geschäftsjahr 2024 ein EBITDA von 139 Millionen Euro sowie ein EBIT von 66 Millionen Euro erzielt. Die Umsätze lagen bei 401 Millionen Euro, wozu insbesondere ein gutes Umschlagvolumen ebenso wie die ganzjährige Einbeziehung von SAAM Ports & Logistics beigetragen haben.

Das Segment befindet sich weiter im Aufbau und spiegelt für 2024 erstmalig ein volles Geschäftsjahr wider. Entsprechend sind im Vergleich mit den Vorjahreswerten Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen.

Auch bilanziell sind wir weiterhin sehr gut aufgestellt. Das Eigenkapital betrug zum 31. Dezember des letzten Jahres 20,7 Milliarden Euro. Das entspricht einer sehr guten Eigenkapitalquote von rund 62 Prozent.

Zudem konnten wir eine Nettoliquiditätsposition von 910 Millionen Euro vorweisen.

Wir haben über die letzten Jahre hinweg deutlich in den weiteren Ausbau unseres Geschäfts investiert, attraktive Dividenden an unsere Aktionäre ausgeschüttet und zugleich die Bilanz des Unternehmens gestärkt.

Diese gute Unternehmensentwicklung spiegelt sich auch in den Bonitätsbeurteilungen durch die Ratingagenturen wider. So hat zuletzt die Ratingagentur Moody's die Bonität von Hapag-Lloyd um eine Stufe von "Ba2" auf "Ba1" angehoben. Dies ist die höchste Bonitätseinstufung, die Hapag-Lloyd seit Aufnahme des Ratings durch Moody's im Jahr 2010 erhalten hat.

Angesichts der sehr guten Ergebnisentwicklung und Bilanzkennzahlen, schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende in Höhe von 8,20 Euro je Aktie vor. Dies entspricht einem Ausschüttungsbetrag von insgesamt 1,4 Milliarden Euro.

Mit einer Ausschüttungsquote von 60 Prozent liegen wir leicht über dem Wert des Vorjahres und setzen zugleich unsere am

Unternehmenserfolg und Finanzstärke ausgerichtete Dividendenpolitik fort.

Blickt man auf den sogenannten Total Shareholder Return (TSR) im Jahr 2024, also die Kombination des Wertzuwachses der Hapag-Lloyd Aktie mit der ausgeschütteten Dividende im Verhältnis zum Wert am Jahresanfang, so liegt die Gesamtrendite, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, bei 21 Prozent.

Für das laufende Jahr liegt der TSR bislang deutlich darunter, da der Aktienkurs aktuell von den zollbedingten Marktturbulenzen betroffen ist.

Meine Damen und Herren, im letzten Jahr haben wir unsere Strategie 2030 vorgestellt. Sie besteht im Kern aus fünf Säulen.

Erstens stärken wir unser Kerngeschäft, indem wir unser Terminalgeschäft weiter ausbauen aber auch unseren Anteil an Hinterlandverkehren, mit denen wir unseren Kunden über den Seeweg hinaus den Transport von Tür zu Tür aus einer Hand ermöglichen.

Zweitens festigen wir unsere Position unter den fünf größten Linienreedereien, indem wir leicht über Marktniveau wachsen

wollen, unseren Marktanteil leicht steigern und unser Geschäft mit Direktkunden, den sogenannten Beneficial Cargo Ownern (BCO), weiter ausbauen.

Drittens möchten wir die unangefochtene Nummer Eins für Qualität sein. Damit verbunden ist das Ziel, die Zufriedenheit unserer Kunden bei mehr als 50 Punkten (NPS) zu halten und deutliche Fortschritte beim Thema Pünktlichkeit zu machen. Unser Anspruch ist es zudem, unseren Kunden erstklassige digitale Lösungen anzubieten.

Viertens beschleunigen wir unsere Nachhaltigkeitsanstrengungen und möchten dabei eine führende Rolle einnehmen. Bis 2030 sollen die absoluten Treibhausgasemissionen unserer Flotte im Vergleich zum Jahr 2022 um etwa ein Drittel reduziert werden – ein weiterer Schritt hin zu einem Netto-Null-Flottenbetrieb bis 2045.

Fünftens möchten wir mit Blick auf unsere finanzielle Performance zu den besten Linienreedereien gehören. Dies umfasst einerseits unsere Profitabilität, andererseits aber auch das Ziel bis zum Jahr 2030 unsere Stückkosten um 20 Prozent zu reduzieren und die Produktivität unserer Organisation um 30 Prozent zu steigern.

Im Geschäftsfeld Terminal & Infrastruktur haben wir die Aktivitäten unter der neuen Marke Hanseatic Global Terminals (HGT) gebündelt.

Zugleich haben wir das Team in Rotterdam rund um unseren Terminal Vorstand (CTIO) Dheeraj Bhatia weiter aufgebaut, wichtige Stellen besetzt und dadurch unsere Kompetenzen im Bereich Terminal und Infrastruktur deutlich gestärkt.

Wir haben unsere Konzessionen in Florida sowie im indischen Haldia verlängert und das Terminal Tuticorin in Betrieb genommen.

Darüber hinaus haben wir kürzlich eine Mehrheitsbeteiligung am CNMP LH Terminal in Le Havre erworben. Die neue Beteiligung trägt zum Ausbau unseres globalen Terminalportfolios auf nunmehr 21 Terminals bei und damit unmittelbar zur konsequenten Umsetzung unserer Strategie 2030.

Der Bau des neuen Terminals im ägyptischen Damietta schreitet weiter voran, und wir rechnen mit einer Fertigstellung in der zweiten Hälfte des aktuellen Jahres. Unser Terminalportfolio soll insgesamt bis 2030 auf 30 Terminals anwachsen.

Im Geschäftsjahr 2024 haben wir unsere Schiffs- und Containerflotte deutlich ausgebaut.

Bei der Schiffskapazität sind wir um 19 Prozent auf 2,3 Millionen TEU gewachsen und haben uns damit unsere Top 5 Position und unseren globalen Marktanteil von 10 Prozent gesichert. Die Auslieferung von neuen Schiffen führte zudem im ersten Quartal 2025 zu einem weiteren Anstieg auf nunmehr 2,4 Millionen TEU.

Zudem haben wir unsere Containerflotte deutlich auf 3,7 Millionen Standardcontainer (TEU) erhöht, was uns enorm dabei geholfen hat, die Lieferketten für unsere Kunden intakt zu halten.

Im Rahmen unseres Flottenoptimierungsprogramms haben wir seit dem Jahr 2022 insgesamt mehr als 100 Schiffe energetisch ertüchtigt – und dadurch die Dekarbonisierung unseres operativen Betriebs weiter vorangetrieben.

Mit der Bestellung von 24 hochmodernen Schiffen haben wir das größte Neubauprogramm unserer Geschichte gestartet. Die Schiffe werden zwischen 2027 und 2029 mit einem hocheffizienten Dual-Fuel Flüssiggas Antrieb ausgeliefert. Dadurch modernisieren wir unsere Flotte weiter und dekarbonisieren diese zugleich. Das Investitionsvolumen für diese

Schiffe beträgt rund 4 Milliarden US-Dollar und ist zu einem großen Teil durch langfristige grüne Finanzierung gesichert.

Ein zunehmend wichtiger Baustein für die Dekarbonisierung unseres Flottenbetriebs sind alternative Brennstoffe. Mit Biokraftstoffen können wir zum Beispiel über 80 Prozent der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu konventionellen Brennstoffen einsparen. Sie ermöglichen es uns, unseren Kunden emissionsarme Transportangebote zu machen.

Mit "Ship Green" bieten wir unseren Kunden seit zwei Jahren ein kommerzielles Transportprodukt an, mit dem sie ihre CO₂-Bilanz verbessern und ihre Lieferkette nachhaltiger gestalten können. Im letzten Jahr konnten wir erneut auf eine steigende Nachfrage nach diesem Produkt bei unseren Kunden blicken und 200.000 TEU mit „Ship Green“ transportieren. Damit haben wir die Anzahl der emissionsarmen Transporte bei Hapag-Lloyd innerhalb eines Jahres mehr als verdoppelt.

Darüber hinaus erschließen wir kontinuierlich neue Quellen, um uns alternative Brennstoffe zu sichern.

Im April 2024 bunkerte unser Containerschiff „Brussels Express“ im Hafen von Rotterdam mit einer Menge von 2.200 Tonnen die

bisher größte Menge von verflüssigtem Biomethan, 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 Ladungseigentümern gegründete Initiative, um Ladung zu bündeln, die mit treibhausgasfreien Brennstoffen transportiert werden soll. Hapag-Lloyd konnte im April 2024 eine entsprechende Ausschreibung dieser Initiative gewinnen und wird den ZEMBA-Mitgliedern nun dabei helfen, die Emissionen durch den Einsatz von Biomethan um insgesamt mehr als 82.000 Tonnen CO_{2e} zu reduzieren.

Außerdem haben wir eine langfristige Vereinbarung über die Lieferung von 250.000 Tonnen grünem Methanol pro Jahr getroffen. Das grüne Methanol wird aus einem Mix aus Bio- und E-Methanol bestehen, Treibhausgasemissionen um mindestens 70 Prozent reduzieren und entspricht dabei allen gängigen Nachhaltigkeitszertifizierungen.

Mit dem grünen Methanol sollen unter anderem die fünf 10.100-TEU-Chartererschiffe angetrieben werden, die von Hapag-Lloyd und Seaspan im Jahr 2026 auf einen Methanol Dual-Fuel Antrieb umgerüstet werden.

Im letzten Jahr haben wir intensiv mit AP Møller – Maersk an der neuen Gemini Cooperation gearbeitet.

Mit diesem Ost-West Netzwerk sind wir am 1. Februar 2025 erfolgreich gestartet mit dem Anspruch, neue Standards bei der Fahrplanzuverlässigkeit zu setzen.

In den ersten Wochen haben wir bereits sehr gute Pünktlichkeitswerte von um die 90 Prozent erzielen können. Damit haben wir uns deutlich von den Allianzen unserer Mitbewerber und dem Durchschnitt in den Ost-West Verkehren abgesetzt, der nur bei einer Fahrplantreue von etwa 50 Prozent lag.

Damit hat unsere Gemini Cooperation in nur drei Monaten gezeigt, dass es möglich ist, die Pünktlichkeit in unserer Branche signifikant zu erhöhen.

Indem wir unsere großen Schiffe gezielt auf eine begrenzte Anzahl von Import- und Exporthäfen konzentrieren – in der Regel zwei bis drei pro Region – reduzieren wir das Risiko von Verzögerungen erheblich.

Ein weitreichendes Netzwerk an dazu passenden Shuttle-Verbindungen sorgt für schnelle, direkte und verlässliche Anbindungen an weitere Häfen.

Eine zentrale Rolle spielen dabei sogenannte Hubterminals, an denen Hapag-Lloyd und / oder Maersk entweder direkt beteiligt sind oder die Kapazitäten aktiv steuern. Dies ermöglicht eine effizientere Planung und Koordination unserer Schiffsverkehre.

Ein weiterer entscheidender Aspekt ist das gemeinsame Engagement für eine nachhaltigere Schifffahrt. Das neue Netzwerk unserer Gemini Cooperation ist darauf ausgelegt, durch eine treibstoffeffizientere Struktur die Emissionen pro transportiertem Container bereits in diesem Jahr zu senken.

Mit Blick auf die Digitalisierung haben wir im letzten Jahr auch gute Fortschritte gemacht.

Wir haben mehr als 90 Prozent unserer Container mit Trackern ausgestattet und sind dadurch in der Lage, noch mehr Track-and-Trace Daten in Echtzeit zur Verfügung zu stellen.

Dadurch haben wir die technische Grundlage geschaffen, unseren Kunden neue digitale und nutzwertstiftende Produkte anzubieten.

Eines dieser Produkte ist zum Beispiel Hapag-Lloyd Live Position, welches wir mittlerweile weltweit anbieten und unseren Kunden dadurch ermöglichen, den aktuellen Standort ihrer Container in Echtzeit zu verfolgen.

Zudem haben wir unser Produktportfolio und unser Angebot an digitalen Produkten insgesamt deutlich erweitert. Dadurch ist es noch einfacher geworden, Container mit Hapag-Lloyd zu transportieren.

Außerdem konnten wir durch die Verbesserungen bei der Qualität unserer Services die Zufriedenheit unserer Kunden mit einem NPS von 59 Punkten zum Ende des letzten Jahres erneut auf einem sehr hohen Niveau halten.

Trotz dieser Erfolge in puncto Qualität und Pünktlichkeit, bleibt die Containerschifffahrt eine kapitalintensive Branche. Deshalb werden wir mit einer Vielzahl an Maßnahmen an unseren Kostenstrukturen arbeiten. Im zweiten Quartal des aktuellen Geschäftsjahres starten wir ein umfassendes Kostenprogramm, mit dem wir in den nächsten 18 Monaten Einsparungen von 1 Milliarde US-Dollar erzielen wollen.

Wesentliche Hebel werden Einsparungen sein, die wir aus Synergieeffekten im Rahmen unserer neuen Gemini Cooperation erreichen. Zudem erzielen wir signifikante Verbesserungen auf der Kostenseite im Einkauf.

Wir werden unsere Angebotsprozesse und Preisbildungsstrategien überprüfen, damit wir uns noch schneller an volatile Marktbedingungen anpassen können.

Unsere Liniendienste außerhalb des Gemini Netzwerks werden wir weiter optimieren, um die Produktivität unserer Flotte ab 2026 nochmals deutlich zu erhöhen.

Darüber hinaus loten wir zusätzliche Maßnahmen aus, die uns dabei helfen werden, die Produktivitätsziele unserer Strategie 2030 zu erreichen, beispielsweise durch einen stärkeren Einsatz Künstlicher Intelligenz. Dabei bauen wir zunehmend auf die wachsende Expertise unseres weltweiten Teams, welche wir durch die Hapag-Lloyd Academy fördern.

Heute arbeiten rund 17.000 Menschen aus mehr als 100 Nationalitäten für Hapag-Lloyd. Diese Vielfalt ist und bleibt ein entscheidender Schlüssel für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Dabei spielt die kontinuierliche Fort- und Weiterbildung unserer

Kolleginnen und Kollegen ein wichtige Rolle. Deshalb haben wir im Jahr 2023 unsere interne Hapag-Lloyd Academy gegründet, mit der wir die Kompetenzen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dauerhaft stärken.

Um unserem Qualitätsanspruch gerecht zu werden, müssen wir ein attraktives Arbeitsumfeld schaffen, um die besten Talente für uns zu begeistern und im Unternehmen zu halten.

Da sprechen wir zum Beispiel über persönliche Entwicklungs- und Karriereöglichkeiten, moderne Arbeitsplätze und agile Arbeitsmethoden. Außerdem hat das Wohlergehen und die Sicherheit unserer weltweiten Kolleginnen und Kollegen zu jeder Zeit allerhöchste Priorität – heute wie morgen.

Wie gut wir unserem Anspruch gerecht werden, messen wir durch regelmäßige Befragungen unserer Belegschaft. In der letzten Umfrage konnten wir erneut einen sehr guten Zufriedenheitswert bei unseren Mitarbeitenden von 78 Punkten erzielen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich jetzt einen Ausblick auf die Marktentwicklung im aktuellen Geschäftsjahr wagen, auch wenn das aufgrund der eingangs beschriebenen Unsicherheiten zugegebenermaßen ein schwieriges Unterfangen ist.

Die meisten Branchenexperten erwarten aktuell gemäß erster Schätzungen für 2025 einen leichten Rückgang bei der Nachfrage nach Containertransporten. Außerdem ist noch nicht vollends absehbar, wie sich die neue US-Zollpolitik auswirken wird.

Auf der Angebotsseite wird sich die verfügbare Flottenkapazität durch weitere Schiffsauslieferungen weiter erhöhen. Das Wachstum sollte jedoch mit 6 Prozent deutlich geringer ausfallen als noch im Jahr 2024.

Allerdings könnte zusätzliche verfügbare Kapazität auf den Markt kommen, sobald eine sichere Passage durch das Rote Meer wieder möglich ist. Dies würde zu einem deutlichen Rückgang der Transportleistung nach TEU Meilen führen, die durch die längere Umfahrung um das Kap der Guten Hoffnung im Jahr 2024 massiv angestiegen ist.

Insgesamt dürfte das Kapazitätswachstum in 2025 über dem Nachfrageanstieg liegen. In Zeiten andauernder geopolitischer Krisen hilft diese zusätzliche Kapazität jedoch auch dabei, die globalen Lieferketten intakt zu halten.

Das Verhältnis von Schiffsbestellungen zur bestehenden Flottenkapazität befindet sich aktuell bei 28 Prozent und ist damit nach wie vor auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Ausschlaggebend für diese Entwicklung sind einerseits Wachstumserwartungen der Reeder. Zugleich stellen wir uns aber auch auf die Dekarbonisierung der Schifffahrt ein, die dazu führt, dass wir deutlich mehr Schiffe benötigen als zuvor – insbesondere weil wir langsamer und damit energieeffizienter fahren.

Zugleich werden bis 2030 mehr als 4 Millionen TEU, also 14 Prozent der heutigen Weltflotte ihre erwartete Betriebszeit von rund 25 Jahren übersteigen und unwirtschaftlich werden, sodass davon auszugehen ist, dass überdurchschnittlich viele Schiffe in den nächsten Jahren verschrottet werden.

Kommen wir nun zum finanziellen Ausblick für das laufende Geschäftsjahr. Wir gehen davon aus, dass wir unsere Transportmenge für das Gesamtjahr 2025 deutlich steigern können – auch dank unserer Gemini Cooperation.

Darüber hinaus rechnen wir gegenüber dem Vorjahr mit einem deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate.

Beim durchschnittlichen Bunkerpreis erwarten wir, dass dieser im Jahresdurchschnitt 2025 auf Niveau des Vorjahres liegen wird.

Wir sind bislang gut in das aktuelle Geschäftsjahr gestartet, aber das wirtschaftliche und geopolitische Umfeld bleibt fragil. Vor diesem Hintergrund rechnen wir für 2025 mit einem geringeren Ergebnis als 2024. Wir erwarten, dass das Konzern-EBITDA in der Bandbreite von 2,4 bis 3,9 Milliarden Euro und das Konzern EBIT zwischen 0,0 bis 1,5 Milliarden Euro liegen wird.

Einerseits sind wir gut in das erste Quartal des aktuellen Geschäftsjahres gestartet: Wir haben unser Transportvolumen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um 9 Prozent auf 3,3 Millionen TEU steigern können. Das spiegelt sich in einem um 27 Prozent höheren EBIT in Höhe von rund 0,5 Milliarden Euro wider.

Andererseits sorgen die Handelskonflikte und die unklare Entwicklung rund um das Rote Meer für erhebliche Unsicherheiten. In diesem herausfordernden Umfeld werden wir weiter wachsam und an der Seite unserer Kunden bleiben und uns entsprechend auf die neuen Marktgegebenheiten einstellen.

Zusammenfassend war das Jahr 2024 ein gutes Jahr für Hapag-Lloyd. Zugleich sind wir gut in das Jahr 2025 gestartet – auch dank der konsequenten und erfolgreichen Umsetzung unserer Strategie 2030.

Im aktuellen Geschäftsjahr 2025 arbeiten wir weiterhin mit Hochdruck an unserem Gemini-Netzwerk, um unser Pünktlichkeitsziel von 90 Prozent nachhaltig als neuen Standard in unserer Branche zu etablieren.

Wir werden unser Wachstum in ausgewählten Märkten und Kundensegment fortsetzen, verstärkt in operative Exzellenz und in eine außergewöhnliche Qualität unserer Services investieren und digitale Produkte anbieten.

Die Kundenzufriedenheit möchten wir auf einem sehr guten Niveau halten entlang unseres Anspruchs, die unangefochtene Nummer eins für Qualität zu werden.

Unser Terminalgeschäft unter der Marke Hanseatic Global Terminals wird weiter ausgebaut und gemeinsame Synergien mit unseren Aktivitäten in der Linienschifffahrt erzeugen.

Wir werden weiterhin gezielt in unsere Belegschaft investieren. Zur Steigerung unserer betrieblichen Effizienz setzen wir auf die Stärkung unserer Teams und den gezielten Ausbau unserer IT-Infrastruktur.

Am Klimaabkommen von Paris halten wir fest und arbeiten konsequent an Initiativen, mit denen wir unsere ambitionierten Nachhaltigkeits- und Dekarbonisierungsziele erreichen möchten.

Wir werden unsere Kosten konsequent managen und effizienter werden und dadurch unsere Stückkosten reduzieren.

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

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, herzlichen Dank für Ihr Vertrauen und Ihre kontinuierliche Unterstützung. In herausfordernden wie in erfolgreichen Zeiten durften wir stets auf Ihre enge Verbundenheit mit Hapag-Lloyd bauen. Umso mehr freuen wir uns, dass wir erneut ein erfolgreiches Geschäftsjahr abschließen konnten.

An dieser Stelle gilt mein besonderer Dank allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – an Land und auf See. Mit großem Einsatz und hoher Professionalität haben sie erneut Herausragendes geleistet, indem sie unter anspruchsvollen Marktbedingungen die globalen Lieferketten aufrechterhalten und täglich die besten Lösungen für unsere Kunden gefunden haben. Ebenso danke ich den Mitgliedern unseres Aufsichtsrats, meinen Kolleginnen und Kollegen im Vorstand sowie unseren Geschäftspartnern und Kunden, die uns gerade in herausfordernden Zeiten treu zur Seite stehen.

Ihnen allen möchten wir versichern: Mit Leidenschaft, Engagement und dem nötigen Augenmaß gehen wir unseren Weg weiter. Wir sind überzeugt, dass wir mit unserer Strategie 2030 auch in den kommenden Jahren erfolgreich und zukunftsorientiert auf Kurs bleiben werden.

Vielen Dank.