

# **Ordentliche Hauptversammlung**

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft**

**am**

**12. Juni 2019**

**in Hamburg, Grand Elysée Hotel**

**Rede**

**Rolf Habben Jansen**

**Vorstandsvorsitzender**

**Hapag-Lloyd AG, Hamburg**

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

im Namen des Vorstands heiÙe ich Sie ganz besonders herzlich willkommen zur ordentlichen Hauptversammlung der Hapag-Lloyd AG. Es freut uns sehr, dass Sie heute nach Hamburg gekommen sind.

Auf dieser Hauptversammlung möchte ich die Entwicklung des letzten Geschäftsjahres skizzieren, Ihnen einen Ausblick auf das Jahr 2019 geben und Ihnen die wichtigsten strategischen Themen unseres Unternehmens vorstellen. Meine Damen und Herren, lassen Sie uns zunächst kurz einen Blick zurück auf das Jahr 2018 werfen.

Mit Blick auf die Branchenentwicklung bei den Linienreedereien zeigt sich das Jahr insgesamt von zweiten Seiten:

In der ersten Jahreshälfte blieben die Frachtraten durch neue Auslieferungen von Containerschiffen und einen starken Preiswettbewerb in einigen Fahrtgebieten zunächst unter den ursprünglichen Erwartungen.

In der zweiten Jahreshälfte wurde dieses jedoch teilweise durch eine höhere weltweite Transportmenge, zunehmend bessere Frachtraten und Einsparungen auf der Kostenseite kompensiert. Unser Synergieziel von 435 Millionen US-Dollar konnten wir per Ende 2018 vorzeitig erreichen.

Zugleich hatten wir im Jahresverlauf aber auch mit deutlich höheren Bunkerpreisen und gestiegenen Kosten zu kämpfen.

Unter diesen Rahmenbedingungen hat sich Hapag-Lloyd gut entwickelt:

Wir haben uns intensiv mit unserer Zukunft beschäftigt, mit „Strategy 2023“ eine neue Mittelfriststrategie entwickelt, damit einen klaren Kurs für unsere Zukunft gesetzt und erste Erfolge erzielt.

Wir haben das Geschäftsjahr insgesamt mit einem positiven Konzernergebnis in Höhe von 46 Millionen Euro abgeschlossen und das Vorjahresergebnis deutlich übertroffen.

Damit zählen wir mit Blick auf die erzielten operativen Margen zu den profitabelsten Linienreedereien.

Darüber hinaus haben wir den positiven Schwung der zweiten Jahreshälfte mit in das Jahr 2019 genommen und sind gut in das erste Quartal gestartet.

Dies sind wesentliche Gründe, warum Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung auch für das Geschäftsjahr 2018 die Zahlung einer Dividende vorschlagen.

Lassen Sie uns kurz auf einige Eckdaten schauen, wie Hapag-Lloyd heute aufgestellt ist.

Nach den Zusammenschlüssen mit den Reedereien CSAV und UASC sieht Hapag-Lloyd anders aus als noch vor fünf Jahren.

Per Jahresende 2018 ...

... waren wir in 128 Ländern präsent,

... haben wir unseren Kunden 119 Liniendienste angeboten,

... haben wir unsere Flotte auf 227 Schiffe vergrößert,

... haben wir eine Transportkapazität von 1,6 Millionen TEU – was einer Verdopplung über die letzten fünf Jahre entspricht.

... und standen unseren Kunden mit rund 12.800 erfahrenen Mitarbeitern zur Seite – weltweit.

Zudem haben wir eine im Vergleich zu unseren Mitbewerbern moderne Flotte mit einem durchschnittlichen Alter der Schiffe von 7,9 Jahren.

Kurzum: Ihre Hapag-Lloyd ist heute internationaler, größer, stärker, moderner und effizienter.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nun auf die Entwicklung wesentlicher Kennzahlen des letzten Jahres kommen.

Im Geschäftsjahr 2018 hat Hapag-Lloyd die Transportmenge um 21 Prozent auf 11,9 Millionen TEU ausgebaut.

Die durchschnittliche Frachtrate lag für das Jahr 2018 mit 1.044 US-Dollar je Standardcontainer zwar leicht unter dem Vorjahreswert von 1.060 US-Dollar – verbesserte sich im vierten Quartal jedoch auf 1.079 US-Dollar.

Die Umsätze haben sich im Geschäftsjahr 2018 auf 11,5 Milliarden Euro erhöht – das ist ein deutlicher Anstieg von mehr als 15 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Diese Entwicklungen resultieren insbesondere aus dem Zusammenschluss mit der United Arab Shipping Company Limited (UASC) im Jahr 2017.

Wir sind aber auch organisch gewachsen: Dies zeigt ein Vergleich der gemeinsamen Geschäftsaktivitäten von Hapag-Lloyd und UASC für das Geschäftsjahr 2018 mit dem Geschäftsjahr 2017 auf Pro-forma-Basis. Dabei erhöhten sich die Transportmenge um 6 Prozent und die durchschnittliche Frachtrate um 2 Prozent.

In Summe ist das eine gute Entwicklung. Lassen Sie uns jetzt kurz auf die Nettoverschuldung schauen.

Die Nettoverschuldung stand am Jahresende 2018 bei 5,4 Milliarden Euro und verringerte sich damit um 18 Prozent seit dem Zusammenschluss mit der UASC.

Der Verschuldungsgrad, also das Verhältnis von Nettoverschuldung zum Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA), verringerte sich im selben Zeitraum von 6,2 auf 4,7.

Zu Beginn des Jahres 2019 haben wir zudem die vorzeitige Teilrückzahlung von 170 Millionen Euro einer im Jahr 2022 fällig werdenden Euro Anleihe umgesetzt.

Darüber hinaus freut uns, dass die Rating Agentur Moody's im Februar 2019 Hapag-Lloyd's Rating von B2 auf B1 angehoben hat bei einem stabilen Ausblick.

Dieses verbesserte Rating würdigt Hapag-Lloyd's positive Geschäftsentwicklung und starke Marktposition. Weiterhin werden ein konsequentes Kostenmanagement und der weitere Abbau von Schulden wesentliche Ziele unserer Finanzagenda bleiben.

Meine Damen und Herren, jetzt möchte ich Ihnen gerne die Ergebnisentwicklung zeigen.

Das EBITDA stieg von rund 1.055 Millionen Euro in 2017 auf 1.138 Millionen Euro im Jahr 2018 an.

Zugleich erhöhte sich das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 411 Millionen Euro in 2017 auf 443 Millionen Euro im letzten Jahr.

Damit lagen sowohl das EBITDA, als auch das EBIT am oberen Ende der Mitte letzten Jahres prognostizierten Bandbreiten für das Geschäftsjahr 2018.

Weiterhin wurde ein positives Konzernergebnis von 46 Millionen Euro erzielt – eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr.

In Summe haben wir im Jahr 2018 von einer weltweit höheren Transportmenge, besseren Frachtraten und Verbesserungen auf der Kostenseite profitiert.

Mit Blick auf diese positive Geschäftsentwicklung möchten wir auch in diesem Jahr gerne eine Dividende ausschütten. Deshalb haben Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende in Höhe von 15 Cents je Aktie vorgeschlagen. Dies entspricht einem Anteil am Ergebnis pro Aktie von 57 Prozent.

Damit möchten wir auch fortsetzen, was wir im Vorjahr mit der erstmaligen Zahlung einer Dividende seit dem Börsengang begonnen haben und wir würden uns sehr freuen, wenn die Hauptversammlung einen entsprechenden Beschluss über diesen Vorschlag zur Verwendung des Bilanzgewinns vornehmen würde.

An dieser Stelle möchte ich auch noch einmal ausdrücklich die Gelegenheit nutzen, unseren Aktionären ganz besonders für ihr Vertrauen und ihre Unterstützung zu danken!

Was unsere EBIT-Marge für das Gesamtjahr 2018 betrifft, so liegt diese zwar mit 3,8 Prozent leicht unter dem Wert des Vorjahres von 4,1 Prozent.

Zum Ende des vierten Quartals erhöhte sich diese jedoch bereits wieder auf 4,6 Prozent. Gleichwohl sind wir noch ein ganzes Stück davon entfernt, unsere Kapitalkosten zu verdienen. Daran werden wir auch in den nächsten Jahren intensiv weiterarbeiten.

Dennoch hat Hapag-Lloyd über die letzten Jahre hinweg robuste operative Margen erzielt und zählt zu den profitabelsten Linienreedereien, wie Sie im Vergleich mit CMA CGM und Maersk sehen können.

Meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen jetzt kurz die Aktienkursentwicklung zeigen.

Gleich zu Beginn des Jahres 2018 konnte die Hapag-Lloyd Aktie noch an den positiven Trend aus dem Vorjahr anknüpfen. Allerdings verzeichnete der Kursverlauf am 29. Juni 2018 mit der Anpassung unserer Jahresprognose eine deutliche Bewegung nach unten.

Weiterhin sorgten geopolitische Risiken, wie beispielsweise die Handelsbeschränkungen zwischen den USA und China, für Verunsicherungen bei Marktteilnehmern. So spiegelten

sich gedämpfte konjunkturelle Erwartungen insbesondere zum Jahresende auch in unserem Aktienkurs wider. Dessen Performance blieb leider insgesamt leicht unter der Entwicklung des DAX Global Shipping Index.

Auch wenn unser Geschäfts zyklisch ist und bleibt und trotz der geopolitischen Entwicklungen, kann die Containerschiffahrt dennoch weiterhin von ordentlichen Wachstumsraten profitieren.

Für das Jahr 2018 haben wir ein Wachstum bei der Nachfrage nach Containertransporten in Höhe von 4 Prozent gesehen. Dies liegt unverändert über dem globalen Wirtschaftswachstum von 3,6 Prozent im selben Zeitraum. Folgt man aktuellen Prognosen, dann soll dieses Wachstum auch mittelfristig auf diesem Niveau erhalten bleiben – was weiterhin ein gutes Fundament für eine positive Unternehmensentwicklung bildet.

Ich zeige Ihnen jetzt wesentliche Einflussfaktoren von Angebot und Nachfrage in unserer Branche.

Das Orderbuch an Schiffsbestellungen bleibt in Relation zur Weltflotte mit derzeit rund 11 Prozent nach wie vor auf einem niedrigen Niveau.

Auch in diesem Jahr liegen die Neubestellungen bislang gerade einmal bei rund etwa 300 Tausend TEU. Bis zum Jahresende werden etwa 1 Million TEU an neuer Kapazität erwartet.

Insgesamt – und auch vor dem Hintergrund des erwarteten Nachfragewachstums von 4 Prozent – gehen wir weiterhin von einem deutlich ausgewogeneren Verhältnis von Angebot und Nachfrage aus. Dieses sollte sich dann mittelfristig auch in verbesserten Frachtraten widerspiegeln.

Weiterhin haben wir uns im Geschäftsjahr 2018 sehr intensiv mit unserer Zukunft auseinandergesetzt und unseren strategischen Kurs für die nächsten Jahre gesetzt.

Im Ergebnis sind wir im November letzten Jahres mit unserer „Strategy 2023“ gestartet. Mit „Strategy 2023“ liegt der Fokus auf unseren Kunden und drei übergeordneten Zielen:

- Erstens wollen wir die Nummer eins für Qualität werden, indem wir Mehrwert für unsere Kunden schaffen.
- Zweitens wollen wir dabei durchgängig profitabel sein.
- Drittens werden wir wichtige Wachstumsmärkte noch fokussierter ausbauen und auch international stärker expandieren. Bis 2023 soll unser globaler Marktanteil (ohne Intra-Asien) auf 10 Prozent wachsen.

Daneben wollen wir auch agiler und digitaler werden an den Stellen, wo unsere Kunden das heute von uns erwarten. Das geht nicht ohne Zugeständnisse und klare Vereinbarungen.

Deshalb haben wir mehrere Qualitätsversprechen definiert, welche die Basis für die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Kunden bilden und zugleich auf die fünf wesentlichen Kundenbedürfnisse einzahlen.

Wichtige Aspekte für unsere Kunden sind zum Beispiel ein schneller Service, eine zeitnahe und genaue Dokumentation des Transports, dass die Ladung zuverlässig befördert wird sowie gute Lösungen, wenn es mal Probleme geben sollte.

Hierbei wollen wir noch besser werden und uns daran messen lassen. Dafür benötigen wir eine sehr intensive Verzahnung mit unseren Kunden ebenso wie deren Unterstützung. Zum Beispiel indem gebuchte Volumina von unseren Kunden auch in Anspruch genommen oder Informationen zeitnah bereitgestellt werden.

Die weitere Digitalisierung entlang der Lieferketten unserer Kunden spielt dabei eine wichtige Rolle. Wie genau wir hier Verbesserungen angehen, zeigen unsere Online Quotierungen mit Quick Quotes.



Mit Quick Quotes können unsere Kunden weltweit und rund um die Uhr schnelle Angebote für Containertransporte erhalten, was zu einem besseren und effizienteren Kundenerlebnis beiträgt.

Quick Quotes haben wir im letzten Jahr gestartet, schrittweise in der Organisation ausgerollt und im dritten Quartal offiziell im Markt etabliert.

Bis zum Ende des Jahres 2018 wurden bereits 350.000 TEU über Quick Quotes verschifft und der Kanal ist auch in diesem Jahr enorm gewachsen. Aktuell werden bereits rund 8 Prozent unseres gesamten Transportvolumens über unseren Online Vertriebskanal abgewickelt – das sind in jeder Woche etwa 18.500 verschiffte TEU. Ein toller Erfolg – mit echtem Mehrwert für unsere Kunden.

Lassen Sie uns nun auf den Ausblick für das aktuelle Geschäftsjahr schauen.

Für das Jahr 2019 gehen wir von einer Erhöhung des Transportvolumens im Rahmen des allgemeinen Marktwachstums aus.

Unter dieser Annahme, kombiniert mit einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Anstieg der weltweiten Transportkapazität, dürfte die durchschnittliche Frachtrate von Hapag-Lloyd im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahresniveau leicht steigen.

Zudem erwarten wir für das Jahr 2019 einen moderat steigenden durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis.

Für 2019 planen wir ein EBITDA in Höhe von 1,6 bis 2,0 Milliarden Euro und ein EBIT in Höhe von 0,5 bis 0,9 Milliarden Euro. Darin enthalten ist ein erwarteter Ergebniseffekt aus der Erstanwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 auf das EBITDA in Höhe von 370 bis 470 Millionen Euro – sowie auf das EBIT in Höhe von 10 bis 50 Millionen Euro.

Insgesamt sind wir für das Jahr 2019 vorsichtig optimistisch, trotz leicht gedämpfter Prognosen für das Weltwirtschaftswachstum und höherer Treibstoffpreise.

Lassen Sie uns mal kurz auf das erste Quartal 2019 schauen.

Im ersten Quartal stieg die Transportmenge um 2 Prozent auf 2,9 Millionen TEU.

Die Umsätze erhöhten sich um 17 Prozent auf 3,1 Milliarden Euro.

Die durchschnittliche Frachtrate verbesserte sich von 1.029 US-Dollar je TEU im ersten Quartal 2018 auf 1.079 US Dollar je TEU im ersten Quartal 2019.

Kommen wir jetzt zur Ergebnisentwicklung.

Das EBITDA wuchs im ersten Quartal 2019 auf 489 Millionen Euro – dies allerdings teilweise bedingt durch die Erstanwendung der Rechnungslegungsstandards IFRS 16.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg deutlich auf 214 Millionen Euro.

Das Konzernergebnis hat sich substantiell auf 96 Millionen Euro erhöht.

In Summe haben wir dank höherer Transportmengen, besserer Frachtraten und einem stärkeren US-Dollar ein gutes Ergebnis erzielt. Damit sind wir gut in das Jahr gestartet.

Zugleich haben wir unseren Abstand zu Mitbewerbern vergrößert.

Bei all diesen positiven Entwicklungen bleiben aber auch Herausforderungen.

Mit den strengeren Vorgaben der International Maritime Organisation (IMO 2020), die am 1. Januar 2020 in Kraft treten, wird der maximale Schwefelgehalt für Schiffstreibstoffe von 3,5% auf 0,5% gesenkt.

Es gibt drei Lösungsansätze, um diese Vorgabe zu erfüllen:

- Erstens: die Nutzung des schwefelarmen Treibstoffs
- Zweitens: die Verwendung von Abgasreinigungssystemen
- Drittens: die Umrüstung von Schiffen auf den Betrieb mit Flüssiggas, sogenanntes Liquefied Natural Gas (LNG)

Die Nutzung des schwefelarmen Treibstoffs ist für uns die bevorzugte Lösung für den größten Teil unserer Flotte.

Zudem haben wir am Jahresbeginn den Startschuss für die Umrüstung eines unserer Schiffe auf LNG-Betrieb gegeben. Damit sind wir die erste Reederei, die ein großes Containerschiff umbaut und erhoffen uns natürlich auch davon, für die Zukunft zu lernen und Wegbereiter für Umrüstungen von Großschiffen auf diesen alternativen Treibstoff zu sein.

Weiterhin werden wir zehn Schiffe mit Abgasreinigungssystemen umrüsten.

Insgesamt werden die IMO 2020 Vorgaben den ökologischen Fußabdruck der Schifffahrtsindustrie verbessern – was wir sehr begrüßen.

Zugleich ist aber auch klar, dass dies mit höheren Kosten für alle verbunden ist. Durch die Umstellung auf den schwefelarmen Treibstoff entstehen allein bei Hapag-Lloyd zusätzliche Kosten von jährlich bis zu 1 Milliarde US-Dollar ab 2020.

Da viele unserer Schiffe über Wochen unterwegs sind und lange Strecken bewältigen, werden wir bereits im vierten Quartal auf den neuen Treibstoff umstellen, damit wir uns pünktlich zum Jahresbeginn 2020 an diese Vorgabe halten.

Die zusätzlichen Kosten können wir nicht allein tragen. Deswegen haben wir unseren Marine Fuel Recovery (MFR) Mechanismus entwickelt, der in diesem Jahr schrittweise eingeführt wird, alle bestehenden Treibstoffzuschläge ersetzt und zugleich eine verursachungsgerechte, transparente und leicht verständliche Berechnung von Treibstoffkosten ermöglicht.

Das sehen nicht nur wir so, sondern wird uns auch von unseren Kunden bestätigt. Die Verhandlungen mit unseren Kunden über die Einbindung der MFR in den Verträgen sind bereits sehr gut vorangeschritten und wir stoßen insgesamt auf eine große Akzeptanz im Markt.

Umweltverantwortung ist und bleibt ein wichtiger Baustein unserer DNA.

So haben wir den spezifischen Treibstoffverbrauch unserer Flotte durch Effizienzsteigerungen kontinuierlich reduziert – allein in den letzten zehn Jahren um 39 Prozent.

Im selben Zeitraum konnten die spezifischen Emissionen unserer Flotte pro TEU Kilometer um 46 Prozent verringert und damit nahezu halbiert werden.

Lassen Sie mich nun kurz zusammenfassen.

Mit einem guten Ergebnis sind wir gut in das Jahr gestartet.

Unser Kurs für die nächsten Jahre ist gesetzt und unsere Ziele für 2019 sind klar.

Wir wollen unsere Profitabilität weiter erhöhen und unsere Verschuldung weiter abbauen.

Zugleich werden wir protektionistische Tendenzen und deren Auswirkungen auf den Welthandel sehr genau analysieren, wachsam bleiben und uns schnellstmöglich anpassen.

Wir werden weiter an digitalen Kundenlösungen arbeiten und diese gezielt in den Markt bringen.

Wir werden unsere Strategy 2023 weiter umsetzen – alles darauf abzielend, Mehrwert für unsere Kunden und für unsere Eigentümer zu schaffen entlang unseres Anspruchs, die Nummer eins für Qualität zu werden.

Wir sind überzeugt, dass wir im Jahresverlauf weitere Fortschritte in Richtung unserer strategischen Ziele machen werden. Daran arbeiten wir mit Leidenschaft – jeden Tag.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, vielen Dank für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung – und danke auch allen, die am Erfolg der Hapag-Lloyd AG gemeinsam arbeiten: den Mitgliedern unseres Aufsichtsrats, meinen Vorstandskollegen, unseren weltweiten Führungskräften, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Bord und an Land, aber auch allen unseren Partnern. Danke für den vorbildlichen Einsatz, einen beeindruckenden Teamgeist und das enorme Engagement.

Wir können stolz auf das Erreichte blicken. Gemeinsam sind wir auf gutem Wege, Hapag-Lloyd zu einem der Top Player der Branche zu machen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!