

Sehr geehrter Herr Mustermann,



„better.united.“ lautete unser Motto für den Zusammenschluss mit der arabischen Containerlinienreederei United Arab Shipping Company. Dass wir tatsächlich „better.united.“ sind, zeigt sich in unseren Zahlen aus den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2017. Die Zahlen reflektieren das starke organische Wachstum von Hapag-Lloyd: Unsere Transportmenge stieg in den ersten neun Monaten um 24,4 Prozent. Gleichzeitig setzte sich die Erholung der Frachtraten weiter fort und liegt über dem Niveau des Vorjahres.

Mit einem operativen Ergebnis von rund 267,9 Millionen Euro liegen wir ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert.

Ist das nun das Ende der Schifffahrtskrise? Auch wenn sich einige wichtige Kennziffern unserer Branche deutlich verbessert haben, ist es für Jubel zu früh. Wir sehen zwar eine leichte Trendwende in der Industrie (zum Beispiel ein Wachstum der globalen Containertransportmenge um rund 4,6 Prozent in 2017, nach wie vor wenige Neubestellungen von Containerschiffen sowie eine relativ hohe Anzahl an Verschrottungen), gleichzeitig aber sind die Frachtraten in vielen Verkehrsgebieten nach wie vor volatil.

Insgesamt bleibt Hapag-Lloyd für das laufende Geschäftsjahr vorsichtig optimistisch. Gegenwärtig arbeiten wir weiter intensiv an der reibungslosen Integration der UASC in den Hapag-Lloyd Konzern. Ende November werden wir die Integration abgeschlossen haben.

Die neue Hapag-Lloyd sorgt mit 125 Liniendiensten und rund 215 Schiffen für schnelle und zuverlässige Verbindungen zwischen mehr als 600 Häfen in aller Welt. In den Fahrtgebieten Transatlantik, Mittlerer Osten, Lateinamerika sowie innerhalb von Amerika gehören wir zu den führenden Anbietern.

Danke für Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen. Wir sind froh und dankbar, Sie an unserer Seite zu wissen, und wünschen Ihnen und Ihrer Familie eine schöne und besinnliche Adventszeit.

Mit freundlichen Grüßen

Rolf Habben Jansen
Vorsitzender des Vorstandes
Hapag-Lloyd AG

P.S: Wenn Sie mit mir Kontakt aufnehmen möchten, freue ich mich über eine E-Mail an r.habbenjansen@hlag.com

Hapag-Lloyd Inside November 2017

Linienreedereien:
Auf der Welle der Konsolidierung
> Seite 2

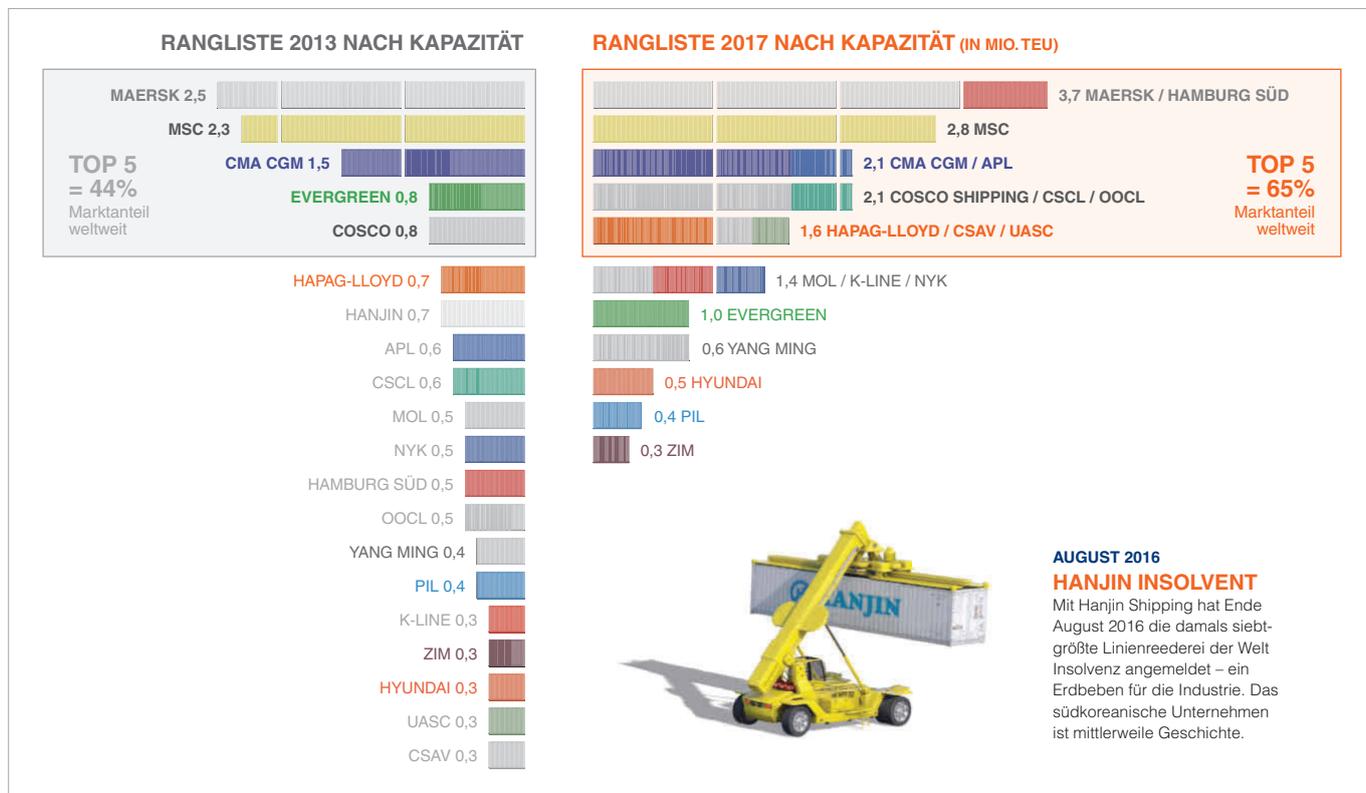
Elbvertiefung und Köhlbrand-
brücke: Mehr Spielraum –
nach unten und nach oben
> Seite 3

Dwight Ricaldi – der Mann,
der Hapag-Lloyd's gebrauchte
Container verkauft
> Seite 4

Umsatzerlöse klettern nach oben
Auszubildende legen los

Hapag-Lloyd hilft
> Seite 5

Linienreedereien: Auf der Welle der Konsolidierung



Branchenprimus A.P. Møller-Maersk aus Dänemark hat Hamburg Süd übernommen. Die vom chinesischen Staat unterstützte Reederei Cosco schluckt ihre Rivalin Orient Overseas International aus Hongkong. Eine Vielzahl an Fusionen und Übernahmen wirbelt das globale Geschäft der Linienreedereien durcheinander. Mittendrin: Hapag-Lloyd.

Von den 20 größten Linienreedereien, die es 2013 noch gab, werden Ende dieses Jahres voraussichtlich noch elf übrig bleiben (siehe Grafik). Hapag-Lloyd ist daran gleich doppelt beteiligt: durch die Fusion mit der chilenischen Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) 2014 sowie durch den Zusammenschluss mit der United Arab Shipping Company (UASC) in diesem Jahr. Die Kapazitäten der UASC dazugerechnet kommt das Hamburger Unternehmen auf 215 Schiffe und eine Flottenkapazität von rund 1,6 Millionen TEU. Das macht Hapag-Lloyd zur fünftgrößten Containerlinienreederei der Welt. „Das ist ein wichtiger strategischer Meilenstein und ein großer Schritt nach vorn für Hapag-Lloyd“, sagte Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender

des Unternehmens. „Wir verfügen künftig nicht nur in Lateinamerika und auf dem Atlantik über eine ausgesprochen starke Marktposition, sondern auch im Mittleren Osten, wo wir zu einem der führenden Anbieter werden.“ Deshalb richten die Hamburger auch eine Regionszentrale für den Mittleren Osten ein – neben denen für Nordamerika, Lateinamerika, Asien und Europa.

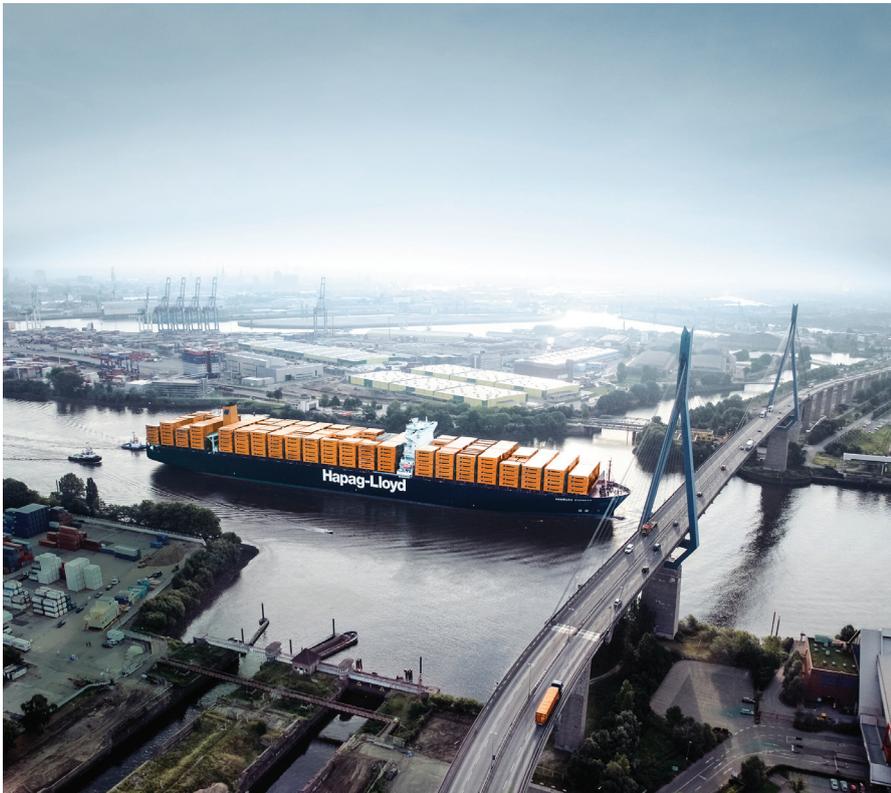
Zusammenschluss spart Hunderte Millionen

Die Flotte wird mit einem Durchschnittsalter von nur 7,2 Jahren die jüngste in der Branche sein. Ihre durchschnittliche Schiffsgröße liegt mit rund 6.840 TEU/Schiff rund 30 Prozent über dem Durchschnitt der Top 15 in der Industrie (5.280 TEU/Schiff). Hapag-Lloyd strebt

mit dem Zusammenschluss Synergien von jährlich 435 Millionen US-Dollar an. Schon im kommenden Jahr soll ein nicht unwesentlicher Teil der geplanten Einsparungen umgesetzt, die volle Summe 2019 erreicht werden.

„Hapag-Lloyd verfügt über langjähriges und umfangreiches Know-how bei Akquisitionen“, sagt Rolf Habben Jansen. „Beim Zusammenschluss mit der kanadischen CP Ships 2005 und zuletzt mit CSAV 2014 haben wir bewiesen, dass wir in der Lage sind, Unternehmenskäufe und die darauf folgenden Integrationen schnell, effizient und gewinnbringend umzusetzen. Wir sind optimistisch, dass wir die Integration der UASC bis Ende November dieses Jahres vollständig abschließen können.“

Elbvertiefung und Köhlbrandbrücke: Hapag-Lloyd fordert mehr Spielraum – nach unten und nach oben



Die Unterelbe soll zwischen dem Hamburger Hafen und der Nordsee auf einer Länge von rund 120 Kilometern vertieft werden. Das Ziel ist, dass die neue Generation der Containerschiffe die Hansestadt besser erreichen kann.

Die Hafenvirtschaft, die Industrie- und Handelskammern sowie die Landesregierungen Kiel, Hannover und Hamburg – mit Abstrichen bei den Grünen – befürworten einen tieferen Fluss. Hapag-Lloyd auch. Denn durch den Zusammenschluss mit United Arab Shipping Company (UASC) wächst die Flotte des Hamburger Unternehmens auf 219 Schiffe. Sie wird verjüngt und bekommt viele Schiffe dazu, die fast 20.000 TEU fassen. „Neben der Vertiefung geht es auch um eine Verbreiterung der Fahrinne“, sagt Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG. „Diese Maßnahmen würden dazu führen, dass die neuen Schiffe einfacher in den Hafen und wieder hinaus

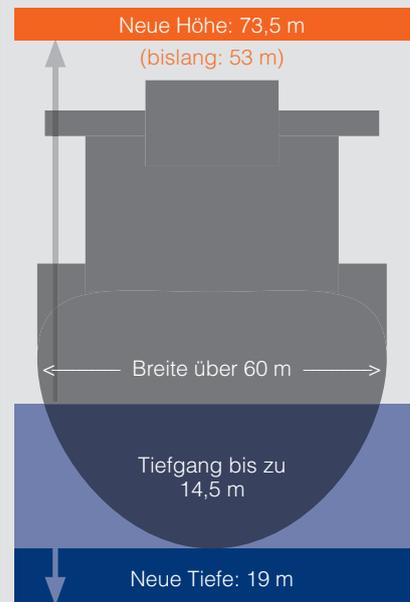
gelangen.“ Das bedeute, dass mehr Container in die Stadt gebracht werden könnten, was wiederum die Wartezeiten verkürze und Kosten senke.

Neben der so genannten Fahrrinnenanpassung des Flusses soll auch der Neubau der Köhlbrandbrücke die Einfahrt der neuen Schiffsgeneration ermöglichen. Sie soll künftig eine Höhe von 73,5 Metern haben (bislang 53 Meter). Die Planungen dafür beginnen in diesem Jahr, die Fertigstellung des Baus ist für das Jahr 2030 vorgesehen. Die Behörden sind der Ansicht, dass die derzeitige Brücke dem Straßenverkehr nur noch rund 13 Jahre gewachsen ist. „Der Hamburger Hafen muss sowohl vom Wasser als auch von Land gut erreichbar sein“, sagt Habben Jansen. „So bleibt er wettbewerbsfähig und damit die Arbeitsplätze in der Stadt und in der Region.“ Dafür müsse die Politik Sorge tragen. Derzeit hängen vom Hamburger Hafen direkt oder indirekt mehr als 150.000 Stellen ab.

Warum ist die Elbvertiefung notwendig?

Heutzutage werden Schiffe mit Stellplätzen für 20.000 Container gebaut, die 400 Meter lang und mehr als 60 Meter breit sind. Sie sollen die Möglichkeit haben, mit einem Tiefgang von 13,5 Metern sowie bei Hochwasser mit einem Tiefgang von 14,5 Metern Hamburg – den größten deutschen Hafen und wichtigen Jobmotor der deutschen Volkswirtschaft – anlaufen zu können.

KÖHLBRANDBRÜCKE



ELBE

Um auch bei Wellengang die Sicherheit garantieren zu können, muss die Fahrrinne auf etwa 19 Meter unter Normalnull ausgebaggert werden. Neben der so genannten Fahrrinnenanpassung des Flusses soll auch der Neubau der Köhlbrandbrücke die Einfahrt der neuen Schiffsgeneration ermöglichen. Sie soll künftig eine Höhe von 73,5 Metern haben (bislang 53 Meter).

Der Mann, der Hapag-Lloyd's gebrauchte Container verkauft

Wenn 20- oder 40-Fuß-Standard-Boxen nicht mehr den Qualitätsansprüchen von Hapag-Lloyd genügen, heißt das noch lange nicht, dass sie unbrauchbar wären. Im Gegenteil: Dwight Ricaldi verkauft ausgemusterte Container in die ganze Welt.



Mittwochs hat Dwight Ricaldi immer viel zu tun. Denn das ist der Tag in der Woche, an dem die von Hapag-Lloyd ausgemusterten Container neue Besitzer finden. M&R-Mitarbeiter – „M&R“ steht für Maintenance & Repair – melden vorher weltweit an die Hamburger Firmenzentrale, wo auf der Welt welche Container für den Gebrauchtmärkte stehen. Das können in einer Woche 50 Boxen sein oder auch mal das Zehnfache.

„Entweder haben diese Container Beulen, sind verzogen oder einfach stark genutzt“, erläutert Ricaldi. „Die Beschädigungen reichen von ‚reparabel‘ bis hin zum ‚Totalschaden‘. Verkauft werden die Container in ihrem jeweiligen Zustand an Ort und Stelle.“ Die Interessenten für die Second-Hand-Container sitzen in allen Erdteilen und haben ihre Preisangebote bereits im Vorfeld an Ricaldi übermittelt. Jede Woche vergibt er dann die Zuschläge. „Wenn die Container verkauft sind, ist es Sache des Käufers, wie der Container zu ihm kommt“, sagt er.

„Diese Welt fasziniert mich“

Ricaldi stammt aus Bolivien und lebt seit 39 Jahren in Deutschland. „Ich kam 1978 nach Hamburg, um weiter Maschinenbau zu studieren, da die Universitäten in Bolivien wegen des Militärputsches geschlossen worden waren“, erzählt er. Doch sein Bruder René, der bereits in Hamburg lebte, hatte ihm einen Ausbildungsplatz als Speditionskaufmann organisiert. „Bei meiner Ausbildung kam ich zum ersten Mal mit der Schifffahrt in Kontakt, und diese Welt fasziniert mich noch immer.“

1985 begann er dann bei Hapag-Lloyd, zunächst als Containerdisponent am Burchardkai im Hamburger Hafen, 1990 wechselte er in das Marketing der Südamerika-Fahrt. 2009 übernahm er für ein Jahr Aufgaben in der Abteilung Global Business Support. Im darauffolgenden Jahr nahm er ein Sabbatjahr. Denn auch wenn für Ricaldi Norddeutschland längst zur Heimat geworden ist und er hier vor allem die klare Mentalität und die Zuver-

lässigkeit der Hanseaten schätzt: „Meiner Frau und mir war und ist es wichtig, dass unsere vier Kinder auch ihre bolivianischen Wurzeln kennen. Also bat ich um diese Zeit, die ich dann mit meiner Familie in Bolivien verbracht habe.“

Nach seiner Rückkehr stieg Ricaldi direkt bei „Container Purchasing & Sales“ als Manager ein. Zu seinen Aufgabebereichen gehört nicht nur der Handel mit Gebrauchtmärkten, er ist auch für die Beschaffung von Containersiegeln, so genannten „High-Security-Seals“, verantwortlich. Mit diesen Verschlüssen wird jeder beladene Container versiegelt, bevor er auf große Reise geht. Mehr als drei Millionen Siegel werden pro Jahr benötigt, um die Ladung der Kunden – sicher geschützt vor unberechtigtem Zugriff – zu befördern. Ricaldi managt ihre Bestellung und Verteilung für die einzelnen Hapag-Lloyd-Depots weltweit.



Ein Leben lang Hapag-Lloyd

Mit 32 Jahren Betriebszugehörigkeit hat Ricaldi viele unterschiedliche Phasen im Unternehmen erlebt. „Die Fusionen mit CP Ships 2005 und der chilenischen Reederei CSAV waren die spannendsten Veränderungen in meinem Aufgabenfeld. Aber auch die jetzige Geschäftsführung mit ihrem mitarbeiterfreundlichen Führungsstil finde ich sehr gut“, sagt er. „Zum Beispiel hatte ich, wie andere Mitarbeiter auch, bereits Gelegenheit, bei einem Frühstück im kleinen Kreis einen Vorstand von uns näher kennenzulernen.“

Hapag-Lloyd steigert operatives Ergebnis (EBIT) deutlich

Hapag-Lloyd hat das dritte Quartal 2017 mit einem deutlich positiven Konzernergebnis und einem signifikant gestiegenen operativen Ergebnis beendet. Die Integration der United Arab Shipping Company (UASC) ist weit fortgeschritten und steht zum Ende des Jahres vor ihrem Abschluss.

Im dritten Quartal betrug der Gewinn nach Steuern 54,3 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 8,2 Mio. EUR), das EBIT erhöhte sich auf 180,6 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 65,6 Mio. EUR) und das EBITDA betrug 361,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 184,6 Mio. EUR). „Das gute Ergebnis, das wir nach drei Quartalen erreicht haben, basiert nicht nur auf der positiven Entwicklung der Weltwirtschaft und damit einhergehend steigenden Transportmengen“, sagt Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG: „Auch die reibungslose und weit fortgeschrittene Integration von UASC in den Hapag-Lloyd Konzern hat zu dieser Entwicklung beigetragen. So können wir bereits erste Synergien aus dem Merger verzeichnen, was uns dabei hilft, unsere Position in der Branche weiter zu festigen.“

Während die Transportmenge in den ersten neun Monaten um 24,4 Prozent von 5,65 Mio. TEU auf 7,03 Mio. TEU stieg, erhöhten sich die Transportaufwendungen (exklusive Bunkerkosten) nur um 17,8 Prozent.

66 neue Auszubildende legen los



66 junge Menschen haben am 1. August ihre Ausbildung bei Hapag-Lloyd begonnen. „Hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiter sind in einer dynamischen und extrem wettbewerbsintensiven Branche wie der Containerschifffahrt ein entscheidender Faktor“, sagte Rolf Habben Jansen, der Vorstandsvorsitzende der Hapag-Lloyd AG diesbezüglich. Viele der heute erfolgreichen Kapitäne und Führungskräfte hätten ihre Karriere im Unternehmen begonnen. „Jungen Talenten bieten wir hervorragende Perspektiven und spannende Herausforderungen in einem wachsenden und stark aufgestellten Unternehmen.“

Im Seebereich fingen 28 Nachwuchskräfte ihre Ausbildung bei Hapag-Lloyd an, darunter drei Frauen. Sie werden auf einen Abschluss als Schiffsmechaniker, nautischer oder technischer Offizier vorbereitet. Im Landbereich begannen 38 junge Menschen ihre Ausbildung, davon 20 Männer und 18 Frauen. Sie erhalten eine Ausbildung in Berufen wie zum Beispiel Schifffahrtskaufmann/frau. Andere beginnen ein duales Studium in Wirtschaftsinformatik, Business Administration, Logistics Management, Maritime Management oder angewandter Informatik.

Hapag-Lloyd hilft



Die Flüchtlingsinitiative der Hapag-Lloyd AG hat sich zu einer Institution entwickelt. Seit 2016 ist das Unternehmen in einer Flüchtlingsunterkunft im Hamburger Stadtteil Hammerbrook aktiv und betreibt dort das „Weltcafé“, in dem die Bewohner der Unterkunft einmal pro Woche die Möglichkeit haben, sich bei Kaffee und Kuchen auszutauschen.

Die Menschen, die dort untergebracht sind, kommen unter anderem aus Syrien, Irak, Eritrea, Somalia und Palästina. Hapag-Lloyd engagiert sich aber auch mit Workshops, gemeinsamen Kochabenden und Deutschkursen, die Mitarbeiter ehrenamtlich anbieten.

Impressum

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Ballindamm 25
20095 Hamburg
Telefon: +49 40 3001-0
Telefax: +49 40 336432
E-Mail: nils.haupt@hlag.com
www.hapag-lloyd.com
V. i. S. d. P.: Nils Haupt