

KONZERNZWISCHENBERICHT | Q1 · 2011

HAPAG-LLOYD HOLDING AG · 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2011



## KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT Q1 2011

		1.1. – 31.3. 2011	1.1. – 31.3. 2010	Veränderung absolut
<b>OPERATIVE KENNZAHLEN</b>				
Schiffe insgesamt, davon:		137	120	+17
eigene Schiffe		58	60	-2
geleaste Schiffe		9	9	-
gecharterte Schiffe		70	51	+19
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	617	522	+95
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.020	1.010	+10
Bunkerpreis (Quartalsdurchschnitt)	USD/t	509	454	+55
Frachtrate (Quartalsdurchschnitt)	USD/TEU	1.563	1.422	+141
Transportmenge	TTEU	1.197	1.173	+24
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.483	1.273	+210
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.264	1.082	+182
EBITDA	Mio. EUR	84,6	91,8	-7,2
EBIT	Mio. EUR	12,3	18,4	-6,1
EBIT bereinigt	Mio. EUR	16,1	6,7	+9,4
Konzernergebnis	Mio. EUR	-22,1	2,8	-24,9
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	34,5	18,4	+16,1
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	15,3	200,8	-185,5
<b>RENDITEKENNZAHLEN</b>				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	5,7	7,2	-1,5pp
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	0,8	1,4	-0,6pp
EBIT-Marge bereinigt	%	1,1	0,5	+0,6pp
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ</b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.319	6.570*	-251
Eigenkapital	Mio. EUR	3.369	3.443*	-74
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	53,3	52,4*	+0,9pp
Fremdkapital	Mio. EUR	2.950	3.127*	-177
<b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. MÄRZ</b>				
Finanzschulden	Mio. EUR	1.785	1.878*	-93
Liquide Mittel	Mio. EUR	705	752*	-47
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzschulden)	Mio. EUR	-1.080	-1.126*	+46
Verschuldungsgrad	%	31,7	32,8*	-1,1pp
<b>MITARBEITERANZAHL ZUM 31. MÄRZ</b>				
Mitarbeiter auf See		1.313	1.244	+69
Mitarbeiter an Land		5.576	5.508	+68
<b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>		<b>6.889</b>	<b>6.752</b>	<b>+137</b>

\* Angaben zum 31.12.2010

**Disclaimer:** Der vorliegende Zwischenbericht enthält Aussagen, die die zukünftige Entwicklung von Hapag-Lloyd betreffen. Aufgrund von Marktschwankungen, der Entwicklung der Wettbewerbssituation und der Weltmarktpreise für Rohstoffe sowie Veränderungen der Wechselkurse und des wirtschaftlichen Umfeldes können die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den erwarteten abweichen. Es ist weder beabsichtigt noch übernimmt Hapag-Lloyd eine gesonderte Verpflichtung, zukunftsbezogene Aussagen zu aktualisieren, um diese an Ereignisse oder Entwicklungen nach dem Datum dieses Berichtes anzupassen.

**Der vorliegende Bericht wurde am 12. Mai 2011 veröffentlicht.**

# INHALT

<b>4</b>	<b>Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt</b>
<b>6</b>	<b>Konzernzwischenlagebericht</b>
6	Geschäft und Rahmenbedingungen
6	Konzernstruktur
6	Unternehmenssteuerung
8	Geschäftstätigkeit
8	Unternehmensziele und -strategie
8	Geschäftsentwicklung
8	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
9	Branchenspezifische Rahmenbedingungen
10	Wichtige Leistungsindikatoren
13	Ertragslage
15	Finanz- und Vermögenslage
18	Risiko- und Chancenbericht
19	Nachtragsbericht
19	Prognosebericht
<b>20</b>	<b>Konzernzwischenabschluss</b>
20	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
21	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
22	Konzernbilanz
24	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
25	Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung
<b>26</b>	<b>Verkürzter Konzernanhang</b>
26	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
28	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
29	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
31	Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung
31	Sonstige Erläuterungen
32	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
<b>34</b>	<b>Finanzkalender, Impressum</b>

# HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

## Volatile Kapitalmärkte im ersten Quartal 2011

Die steigenden Rohölpreise und die damit verbundenen Inflationsbefürchtungen bremsten vor allem im März 2011 an den internationalen Aktienmärkten den Kursaufschwung der voran gegangenen Quartale. Die politischen Unruhen in Nordafrika und dem Nahen Osten sowie die immer noch schwer einzuschätzenden Folgen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan führten zusätzlich zu zeitweise deutlichen Kursverlusten. Bessere als prognostizierte US-Konjunkturdaten und die Erwartung weiter zunehmender Unternehmensgewinne führten zum Ende des Berichtszeitraums wieder zu deutlichen Kursgewinnen. So notierten die Indizes der wichtigsten internationalen Börsen zum 31. März 2011 zumeist über den Jahresschlusskursen 2010 sowie den vergleichbaren Vorjahresständen.

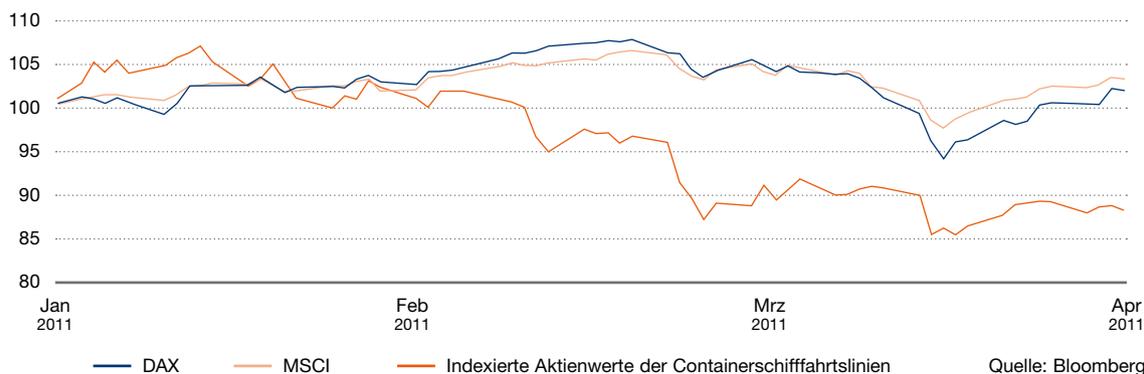
### ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes	31.3.2011	31.12.2010	31.3.2010
Dow Jones Industrial	12.320	11.990	10.857
Euro Stoxx 50	2.911	2.793	2.931
DAX Index	7.041	6.914*	6.154
Nikkei 225	9.755	10.229*	11.090

Quelle: Bloomberg, \*Kurse vom 30.12.2010

Der Hauptbestimmungsfaktor des wieder einsetzenden Kursaufschwungs war dabei die hohe vorhandene Liquidität der institutionellen Anleger, die die gesamtwirtschaftlichen Belastungsfaktoren (hohe Staatsverschuldung der USA und einiger Euroland-Staaten sowie die steigenden Rohölpreise und die anziehenden Preissteigerungsraten) weitgehend ignorierten. Von der sehr volatilen Kursentwicklung im Berichtszeitraum waren insbesondere die Aktien der Logistik- und Schifffahrtsbranche betroffen. Hier führten der hohe Ölpreisanstieg sowie die befürchteten Auswirkungen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan zu einer starken Zurückhaltung der Anleger. Diese Aktien konnten auch an dem ab Ende März einsetzenden Kursaufschwung nicht partizipieren.

### Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert



Im Gegensatz zu der insgesamt freundlichen Entwicklung an den Aktienmärkten war das Geschehen an den internationalen Anleihemärkten durch Kursrückgänge und ansteigende Renditen geprägt. Die zuletzt über der Zielzone der Europäischen Zentralbank (EZB) von bis zu 2,0 Prozent liegende Preissteigerungsrate von 2,7 Prozent im März 2011 bestärkte die Erwartungen weiterer Zinsanhebungen durch die EZB bis zum Jahresende 2011. Im April dieses Jahres erhöhten die europäischen Währungshüter den Leitzins in einem ersten Zinsschritt von 1,0 Prozent auf 1,25 Prozent.

### Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Im September 2010 erhielt die Hapag-Lloyd AG ein Emittentenrating von B1 mit stabilem Ausblick durch Moody's Investors Services sowie von BB- mit ebenfalls stabilem Ausblick durch Standard & Poor's. Die im Oktober 2010 begebenen Anleihen erhielten von Standard & Poor's ein Rating von B und seitens Moody's von B3. Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 31. März 2011 mit 106,25 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 108,56 Prozent (USD-Tranche) und damit unverändert über den jeweiligen Emissionspreisen.

#### STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs** am <b>31.3.2011</b>
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.	15.10.2015	9,00 %	99,50 %***	106,25 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	108,56 %

\*Vorzeitig kündbar; \*\*Kursdaten: Bloomberg; \*\*\*Kurs der Erstemission, Aufstockung in Höhe von 150 Mio. EUR zu 103,38 %

### Offene und transparente Kommunikation

Der Fokus der Investor Relation-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. Im Berichtszeitraum hat Hapag-Lloyd die Berichterstattung erweitert. Im März 2011 wurde ein eigenständiger Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2010 veröffentlicht. Für den zeitnahen und umfassenden Informationsfluss wurde zudem das Informationsangebot auf der Webseite von Hapag-Lloyd – [www.hapag-lloyd.com/IR](http://www.hapag-lloyd.com/IR) – ausgebaut.

# KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

## GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

### KONZERNSTRUKTUR

Mit der Eintragung ins Handelsregister am 31. März 2011 wurde die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG in die Hapag-Lloyd Holding AG umgewandelt. Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns und hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd Teilkonzern). Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag 49 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf At-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd Holding AG. Zu den nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen gehören zwei strategische Beteiligungen an Containerterminals in Hamburg und Montreal.

Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 31. März 2011 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) mit 50,2 Prozent und der TUI Konzern mit 49,8 Prozent.

Anteile in %	
<b>TUI AG / TUI-Hapag Beteiligungs GmbH</b>	<b>49,76 %</b>
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	20,43 %
Kühne Holding AG	13,34 %
IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe	6,33 %
HSH Nordbank AG	4,22 %
Hanse Merkur AG	1,69 %
Investorenpool unter Leitung von M. M. Warburg & CO Gruppe KGaA	4,23 %
<b>Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH &amp; Co. KG</b>	<b>50,24 %</b>
<b>Gesamt</b>	<b>100,00 %</b>

Am 3. März 2011 stimmte der Aufsichtsrat der TUI AG der Veräußerung von 11,33 Prozent der Hapag-Lloyd-Anteile an das "Albert Ballin"-Konsortium zu. Nach Abschluss dieses Anteilsverkaufs Ende Mai ist TUI noch mit 38,43 Prozent an der Hapag-Lloyd Holding AG beteiligt.

### UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Bis zur Umwandlung der Personengesellschaft wurde die Unternehmensvertretung durch die Geschäftsführung der Komplementärin der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG wahrgenommen. Die Mitglieder des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG wurden mit der Umwandlung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG auch zu Mitgliedern des Vorstandes der Hapag-Lloyd Holding AG bestellt. Der Vorstand besteht aus vier Mitgliedern.

<b>Michael Behrendt</b>	<b>Chief Executive Officer / CEO</b> Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 1999 Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2002 Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd Holding AG seit 31. März 2011
<b>Peter Ganz</b>	<b>Chief Financial Officer / CFO</b> Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009 Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd Holding AG seit 31. März 2011
<b>Ulrich Kranich</b>	<b>Chief Operating Officer / COO</b> Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2006 Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd Holding AG seit 31. März 2011
<b>Jesper Praestensgaard</b>	<b>Chief Commercial Officer / CCO</b> Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 1. Januar 2011 Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd Holding AG seit 31. März 2011

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG besteht grundsätzlich aus zwölf Mitgliedern. Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat sind zum 31. März 2011:

<b>Dr. Michael Frenzel</b>	<b>Vorsitzender des Aufsichtsrates</b> Vorsitzender des Vorstandes TUI AG, Hannover
<b>Horst Baier</b>	<b>Mitglied des Aufsichtsrates</b> Mitglied des Vorstandes TUI AG, Hannover
<b>Karl Gernandt</b>	<b>Mitglied des Aufsichtsrates</b> Delegierter des Verwaltungsrates Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
<b>Ulrich Leitermann</b>	<b>Mitglied des Aufsichtsrates</b> Mitglied des Vorstandes Iduna Vereinigte Lebensversicherung aG
<b>Dr. Andreas Reuß</b>	<b>Mitglied des Aufsichtsrates</b> Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
<b>Rainer Klemmt-Nissen</b>	<b>Mitglied des Aufsichtsrates</b> Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg

Die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG werden zeitnah bestellt.

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Die Hapag-Lloyd Flotte besteht aus 137 Containerschiffen. Hapag-Lloyd verfügt derzeit über rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 76 Diensten weltweit. Im ersten Quartal 2011 betreute Hapag-Lloyd global 12.175 Kunden. Die funktionale Währung der internationalen Containerlinienschifffahrt und damit auch des Hapag-Lloyd Teilkonzerns ist der US-Dollar. Zahlungsströme in anderen Währungen als dem US-Dollar werden zum US-Dollar gesichert. Die Berichtswährung der Hapag-Lloyd Holding AG ist hingegen der Euro. Aus der Fremdwährungsumrechnung einzelner Bilanzposten wie beispielsweise Anlagevermögen und Finanzschulden resultieren zum Teil signifikante Bewertungseffekte. Diese werden direkt im kumulierten Eigenkapital des Konzerns erfasst.

## UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

Das weltweite Containertransportvolumen dürfte gemäß den aktuell vorliegenden Prognosen in den nächsten Jahren weitgehend im Gleichklang mit dem Welthandel wachsen. Dieses Mengenwachstum ist die Basis für das angestrebte organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Hierbei hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum. Somit ist Hapag-Lloyd strategisch auf ein langfristig profitables Wachstum ausgerichtet. Die Erzielung nachhaltiger operativer Cash-Flows und eine solide Eigenkapitalquote sind weitere wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit.

Zur Nutzung der beschriebenen Marktchancen wird Hapag-Lloyd zwischen Juli 2012 und November 2013 insgesamt zehn neue Containerschiffe mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst stellen.

## GESCHÄFTSENTWICKLUNG

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach der starken Erholung im Jahre 2010 erwarten die Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) für das laufende Jahr einen Zuwachs der Weltwirtschaft in Höhe von 4,4 Prozent, gefolgt von einem Wachstum in Höhe von 4,5 Prozent im Jahr 2012. Damit dürften die Einbußen des Rezessionsjahres 2009 bereits Ende 2011 wieder nahezu aufgeholt sein. Die aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas tragen weiterhin überdurchschnittlich stark zu dem internationalen Konjunkturaufschwung bei.

### ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

(in %)	2012e	2011e	2010
Wachstum Weltwirtschaft	4,5	4,4	5,0
Industrienationen	2,6	2,4	3,0
Entwicklungs- und Schwellenländer	6,5	6,5	7,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	6,9	7,4	12,4

Quelle: IWF

Noch nicht vollumfänglich einzuschätzende Beeinträchtigungen für den weiteren Konjunkturaufschwung könnten sich aus der hohen Verschuldung einiger Euroland-Staaten und der USA, dem starken Rohölpreisanstieg sowie aus den Auswirkungen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan ergeben. So rechnet die japanische Regierung nach den derzeitigen Einschätzungen mit Schäden des Erdbebens in Höhe von mehr als 300 Mrd. US-Dollar. Fehlende Komponenten japanischer Lieferanten könnten zudem die Produktion der internationalen Automobil-, Maschinenbau- und Elektroindustrie möglicherweise mittelfristig beeinträchtigen.

### BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

In den nächsten Jahren dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt weitgehend im Rahmen der Zuwachsraten des Welthandels liegen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (April 2011) für das laufende Jahr einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 6,7 Prozent und von 7,3 Prozent für das Jahr 2012.

Die meisten Containerlinienreedereien verfolgen weiterhin eine vorsichtige und nachfrageorientierte Investitionspolitik. Bei einer Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte in Höhe von 15,9 Mio. TEU (Transmodal April 2011) könnte die nominale Angebotskapazität nach Angaben von Branchendiensten durch Neuauslieferung in 2011 um weitere 1,3 Mio. TEU und in 2012 um 1,5 Mio. TEU zunehmen. Allerdings dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte wie in den vergangenen Jahren aufgrund von Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und dem „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger ausfallen. Nach Berechnungen von Branchendiensten sollte damit die zu erwartende effektive Ausweitung der Transportkapazitäten insgesamt weitgehend im Einklang mit dem prognostizierten Nachfragewachstum erfolgen. Jedoch kann es zu temporären regionalen Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen.

Unsicherheiten über die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich vor allem aus den in den vergangenen Monaten stark gestiegenen Transportaufwendungen, hauptsächlich bedingt durch den steigenden Ölpreis, sowie der derzeit schwer einzuschätzenden Marktentwicklung auf den Diensten von und nach Asien.

## WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

### Effiziente Flotte

Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasst derzeit 137 Containerschiffe, die alle nach ISM (International Safety Management) zertifiziert sind und ein gültiges ISSC- (ISPS-) Zeugnis besitzen. Zudem ist die überwiegende Anzahl der Schiffe gemäß ISO 9001 (Qualitätsmanagement) und ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert. Das Orderbuch umfasst zehn Schiffe, die mit neuester Technologie ausgestattet sind und eine Stellplatzkapazität von jeweils bis zu 13.200 TEU bieten. Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte beträgt derzeit rund 617 TTEU. Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd über 631.561 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1,020 Mio. TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD			
	31.3.2011	31.12.2010	31.3.2010
Anzahl der Schiffe	137	137	120
davon			
Eigene Schiffe	58	59	60
Geleaste Schiffe	9	9	9
Gecharterte Schiffe	70	69	51
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	617	605	522
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.020	1.025	1.010
Anzahl Dienste	76	77	73

Quelle: Hapag-Lloyd

### Transportmenge und Frachtrate

Zu den Hauptleistungsindikatoren für die Unternehmensentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns zählen Frachtraten und Transportmengen. Diese haben sich im Berichtszeitraum im Vergleich zu den Durchschnittswerten der letzten Jahre insgesamt positiv entwickelt.

Im Berichtszeitraum transportierte Hapag-Lloyd weltweit 1.197 TTEU. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 2 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Damit hat sich die Transportmenge auch im saisonal schwächsten Jahresquartal, der als „slack season“ bezeichneten Nebensaison der Containerschifffahrt, insgesamt positiv entwickelt. Die Transportmenge in den jeweiligen Fahrtgebieten entwickelte sich im Berichtszeitraum unterschiedlich. Während die Fahrtgebiete Lateinamerika, Transpazifik und Australasien höhere Transportmengen als im Vorjahr erzielten, blieb die Transportmenge im Fahrtgebiet Fernost unter dem vergleichbaren Vorjahresniveau. Im Fahrtgebiet Atlantik blieb die Transportmenge nahezu konstant.

#### ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN

TTEU	Q1 2011	Q1 2010	Q1 2009	Q1 2008
Atlantik	273	276	264	330
Lateinamerika	265	248	184	206
Fernost	260	284	262	309
Transpazifik	266	238	247	275
Australasien	134	126	164	199
<b>Gesamt</b>	<b>1.197</b>	<b>1.173</b>	<b>1.120</b>	<b>1.318</b>

Quelle: Hapag-Lloyd

Durch die weitere Optimierung der Ladungszusammensetzung konnte Hapag-Lloyd in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres die durchschnittliche Frachtrate um rund 10 Prozent auf 1.563 USD/TEU verbessern. Dabei konnte in nahezu allen Fahrtgebieten ein höheres Frachtrateniveau erzielt werden, wobei sich auch der höhere Bunkerpreis in der Frachratensteigerung widerspiegelte. Insbesondere zum Ende des Berichtszeitraums erhöhte sich vor allem der Druck auf die Frachraten im Fahrtgebiet Fernost infolge des zunehmenden Wettbewerbs und führte zu einem Ratenniveau, das dem des vergleichbaren Vorjahreszeitraums entsprach. Eine hohe Preisqualität der Transportleistung hat auch weiterhin Vorrang vor einem rein quantitativen Mengenwachstum.

#### ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	Q1 2011	Q1 2010	Q1 2009	Q1 2008
Atlantik	1.756	1.491	1.537	1.653
Lateinamerika	1.383	1.270	1.356	1.506
Fernost	1.511	1.514	1.088	1.688
Transpazifik	1.707	1.493	1.570	1.516
Australasien	1.337	1.231	902	1.182
<b>Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.563</b>	<b>1.422</b>	<b>1.317</b>	<b>1.539</b>

Quelle: Hapag-Lloyd

### Qualität und Nachhaltigkeit

Der nachhaltige Umgang mit knappen Ressourcen wird zunehmend auch für die Containerlinienreedereien zum Wettbewerbsfaktor. Etwa 90 Prozent des Welthandelsvolumens werden auf dem Seeweg transportiert. Der gesamte CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Welthandelsflotte betrug 2007 rund 870 Millionen Tonnen und damit ca. 2,7 Prozent der globalen CO<sub>2</sub>-Emission. Angesichts des steigenden Umweltbewusstseins fordern Kunden in Ausschreibungen für Transportaufträge zunehmend umweltverträgliche Transportdienstleistungen. Hapag-Lloyd hat sich bereits 1996 zur Nachhaltigkeit verpflichtet. Die Zertifizierung der Schiffe und der landseitigen Organisation erfolgt nach dem Qualitätsstandard ISO 9001 und dem Umweltstandard ISO 14001. Zudem ist Hapag-Lloyd langjähriges Mitglied in der Clean Cargo Working Group und hat wesentliche Maßnahmen für einen niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schiffe, wie zum Beispiel die Reduzierung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (das sogenannte "Slow Steaming"), frühzeitig umgesetzt. Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hapag-Lloyd Flotte wurden seit 2006 pro gefahrenem TEU-km um 23 Prozent gesenkt.

### Kunden

Ein weiterer wichtiger Werttreiber für die Unternehmensentwicklung sind die langjährigen und engen Geschäftsbeziehungen zu Kunden. Die Beziehungen zu Großkunden werden durch ein spezielles Betreuungsteam gepflegt. Dies ermöglicht den Aufbau und den Erhalt einer langfristigen und nachhaltigen Kundenbeziehung. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2011 wurden Transportaufträge für rund 12.175 Kunden durchgeführt.

### Mitarbeiter

Zum 31. März beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.889 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter stieg im Vorjahresvergleich um 137 Beschäftigte. Von den Mitarbeitern waren zum 31. März 2011 rund 82 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	31.3.2011	31.12.2010	31.3.2010
Seebereich	1.211	1.179	1.136
Landbereich	5.487	5.457	5.407
Auszubildende	191	236	209
<b>Gesamt</b>	<b>6.889</b>	<b>6.872</b>	<b>6.752</b>

Aufgrund der Indienststellung neuer Schiffe im Jahresverlauf 2010 stieg die Anzahl der Mitarbeiter im Seebereich im Vergleich zum 31. März 2010 um 75 Personen auf 1.211 Personen (31. März 2011) an. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 80 Personen auf 5.487 Mitarbeiter.

Zum Ende des Berichtszeitraums erhöhte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) von 6.617 Personen (31.3.2010) auf 6.738 Beschäftigte.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

KONZERN-GEWINN-UND VERLUSTRECHNUNG		
in Mio. EUR	Q1 2011	Q1 2010
Umsatzerlöse	1.483,1	1.273,1
Sonstige betriebliche Erträge	82,8	30,1
Transportaufwendungen	1.263,5	1.081,7
Personalaufwendungen	96,4	67,5
Abschreibungen	72,3	73,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	131,1	70,4
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2,6</b>	<b>10,2</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,9	8,2
Übriges Finanzergebnis	2,8	0,0
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>12,3</b>	<b>18,4</b>
Zinsergebnis	-30,2	-15,1
Ertragsteuern	4,2	0,5
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-22,1</b>	<b>2,8</b>
<b>EBITDA</b>	<b>84,6</b>	<b>91,8</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>5,7</b>	<b>7,2</b>
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>16,1</b>	<b>6,7</b>
<b>EBIT-Marge (%) bereinigt</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>
<b>EBIT</b>	<b>12,3</b>	<b>18,4</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>0,8</b>	<b>1,4</b>

Hapag-Lloyd erzielte in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2011 einen Konzernumsatz in Höhe von 1.483,1 Mio. EUR. Damit lag der Konzernumsatz um 16,5 Prozent über dem Niveau des Vorjahresquartals. Diese Entwicklung ist vor allem auf die deutlich gestiegenen Frachtraten zurückzuführen, die durchschnittlich um rund zehn Prozent gesteigert werden konnten. Die Transportmengen stiegen in der saisonal bedingt schwächsten Periode („slack season“) trotz der Unruhen im arabischen Raum und geringerer Transportmengen im Fahrtgebiet Fernost um zwei Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN		
in Mio. EUR	Q1 2011	Q1 2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	299,0	230,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	964,5	850,9
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>1.263,5</b>	<b>1.081,7</b>

Die Transportaufwendungen erhöhten sich insgesamt um 181,8 Mio. EUR. Im Wesentlichen ist der Anstieg auf die um rund 30 Prozent gestiegenen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zurückzuführen. Ursache hierfür ist zum einen der im Vergleich zur Vorjahresperiode deutlich angestiegene durchschnittliche Bunkerpreis in Höhe von 509 USD/t (Vorjahr: 454 USD/t) und zum anderen ein erhöhter Bunkerverbrauch aufgrund der gestiegenen Schiffsanzahl. Darüber hinaus stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen insbesondere aufgrund der erhöhten transportierten Menge sowie inflationsbedingter Kostensteigerungen gegenüber dem Vorjahresquartal an.

Die sonstigen betrieblichen Erträge beliefen sich im ersten Quartal 2011 auf 82,8 Mio. EUR und lagen damit deutlich über dem Vorjahreszeitraum (30,1 Mio. EUR). Zu diesem Anstieg trugen insbesondere Bewertungsgewinne aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 38,6 Mio. EUR bei.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses von 1,3386 auf 1,4203 führte im ersten Quartal 2011 zu einem deutlichen Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen und der darin enthaltenen Kursverluste. Im ersten Quartal betrugen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 131,1 Mio. EUR (Vorjahr: 70,4 Mio. EUR).

Im Vergleich zum Vorjahresquartal sind die Personalaufwendungen um 28,9 Mio. EUR gestiegen. Ursache hierfür waren insbesondere Bewertungseffekte auf Personalrückstellungen bedingt durch den zum Stichtag angestiegenen USD/EUR-Kurs sowie die Beendigung des temporären Gehaltsverzichts zum 31. Dezember 2010.

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 2,8 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen in Höhe von -15,9 Mio. EUR, Effekte aus einer bereits im ersten Quartal vertraglich vereinbarten Änderung hinsichtlich der vorzeitigen Rückführung eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 17,9 Mio. EUR sowie einen daraus resultierenden Kurseffekt in Höhe von 0,8 Mio. EUR.

Die Entwicklung im betrieblichen und sonstigen Ergebnis des Hapag-Lloyd Konzerns spiegelt sich im operativen Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wider. Es lag in den ersten drei Monaten 2011 unter dem Ergebnis des Vergleichszeitraums und betrug 12,3 Mio. EUR (Vorjahr: 18,4 Mio. EUR).

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation betrug das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Quartal 2011 16,1 Mio. EUR und übertraf damit das vergleichbare Vorjahresquartal um 9,4 Mio. EUR (bereinigtes EBIT Vorjahr: 6,7 Mio. EUR). Diese Verbesserung spiegelt sich auch in deutlich gestiegenen operativen Zahlungsmittelzuflüssen wider.

Das Zinsergebnis hat sich aufgrund der in 2010 neu aufgenommenen Finanzschulden gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich verringert und betrug -30,2 Mio. EUR (Vorjahr: -15,1 Mio. EUR).

In den ersten drei Monaten 2011 betrug das Konzernergebnis nach Abzug von Minderheitenanteilen -22,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2,8 Mio. EUR).

## FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG		
in Mio. EUR	Q1 2011	Q1 2010
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	34,5	18,4
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-8,0	-181,6
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-40,0	128,8
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-13,5</b>	<b>-34,4</b>

### Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Im ersten Quartal 2011 erwirtschaftete der Konzern einen Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit von 34,5 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 18,4 Mio. EUR) und lag damit trotz eines gesunkenen Konzernergebnisses deutlich über dem Vorjahr.

### Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten drei Monaten 2011 auf 8,0 Mio. EUR und lag damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahresquartals. Ursächlich hierfür waren die im Vorjahr geleisteten Schlusszahlungen für Schiffsneubauten.

### Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Abfluss von Nettozahlungsmitteln in Höhe von 40,0 Mio. EUR. Dieser reflektiert regelmäßige Zins- und Tilgungszahlungen.

#### ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDS

in Mio. EUR	Q1 2011	Q1 2010
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	-33,6	19,1
Zahlungswirksame Veränderungen	-13,5	-34,4
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>704,7</b>	<b>398,0</b>

Insgesamt ergab sich ein Mittelabfluss von 13,5 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 704,7 Mio. EUR ausgewiesen wurde.

### Solide Finanzierungsstruktur

Die Finanzierungsstruktur des Konzerns konnte im Vergleich zum Jahresende 2010 nochmals leicht verbessert werden. Das Eigenkapital bleibt konstant auf hohem Niveau und das Verhältnis der langfristigen Schulden zur Bilanzsumme hat sich verringert.

Mio. EUR	31.3.2011	31.12.2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	704,7	751,8
Finanzschulden	1.784,8	1.877,5
<b>Nettofinanzposition</b>	<b>-1.080,1</b>	<b>-1.125,7</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)</b>	<b>31,7</b>	<b>32,8</b>

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
in Mio. EUR	31.3.2011	31.12.2010
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	4.775,2	5.057,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.543,9	1.512,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	704,7	751,8
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6.319,1</b>	<b>6.569,5</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	3.368,7	3.442,8
Fremdkapital	2.950,4	3.126,7
davon langfristige Schulden	1.611,3	1.878,8
davon kurzfristige Schulden	1.339,1	1.247,9
davon Finanzschulden	1.784,8	1.877,5
davon langfristige Finanzschulden	1.409,9	1.673,9
davon kurzfristige Finanzschulden	374,9	203,6
<b>Summe Passiva</b>	<b>6.319,1</b>	<b>6.569,5</b>
<i>Liquiditätsgrad I</i>	52,6%	60,2%
<i>Nettofinanzposition</i>	-1.080,1	-1.125,7
<i>Eigenkapitalquote</i>	53,3%	52,4%

Die Bilanzsumme des Konzerns nahm gegenüber dem Ende des Geschäftsjahres 2010 um 3,8 Prozent auf 6.319,1 Mio. EUR ab.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich insbesondere die Buchwerte des Sachanlage- und Immateriellen Vermögens im Wesentlichen aufgrund von stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 256,9 Mio. EUR sowie planmäßigen Abschreibungen auf 4.348,9 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten sich die Fortschreibung der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen sowie Marktwertsteigerungen der langfristigen derivativen Finanzinstrumente aus.

Im kurzfristigen Vermögen erhöhten sich die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aufgrund des im Verlauf des ersten Quartals deutlich gestiegenen Bunkerpreises um 15,5 Mio. EUR. Zudem erhöhte sich der Marktwert der kurzfristigen Finanzderivate aus Treibstoffpreis- und Devisensicherungen um 86,4 Mio. EUR.

Der Bestandteil an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 47,1 Mio. EUR. Detailinformationen sind der Konzernkapitalflussrechnung im Konzernzwischenabschluss zu entnehmen.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital (inklusive der Anteile an Minderheitsgesellschafter) zum 31. März 2011 und betrug insgesamt 3.368,7 Mio. EUR. Die in der Rücklage für Cash-Flow Hedges erfassten positiven Effekte aus Marktwertänderungen von Sicherungsgeschäften erhöhten das Eigenkapital. Gegenläufig wirkten sich Effekte aus der Währungsumrechnung sowie das negative Konzernergebnis aus. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 53,3 Prozent und lag damit über dem Wert zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 52,4 Prozent.

Der Rückgang des Fremdkapitals resultierte im Wesentlichen aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden ergab sich per 31. März 2011 eine Nettofinanzposition von -1.080,1 Mio. EUR (31. Dezember 2010: -1.125,7 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie im Anhang.

## **RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Hinsichtlich der einzelnen Chancen und Risiken verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2010. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung bestanden keine Risiken, die den Fortbestand des Hapag-Lloyd Konzerns gefährden. Grundlegende Änderungen der Risikolage erwarten wir aus heutiger Sicht nicht.

Allerdings führen aktuell die anhaltenden Unruhen in Nordafrika sowie im arabischen Raum zu einem erheblichen Anstieg der Bunkerpreise. Zudem könnten die Auswirkungen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan auf die Containerschifffahrt derzeit noch nicht vollumfänglich eingeschätzt werden. Aus den derzeitigen Produktionsausfällen der japanischen Industrie könnte sich kurzfristig eine niedrigere als erwartete Transportmenge vor allem auf den Diensten von und nach Japan ergeben. Mittelfristig könnten die

Transportmengen jedoch auf den Diensten nach Japan höher als erwartet ausfallen, sofern der Wiederaufbau in den betroffenen japanischen Provinzen in den nächsten Monaten an Dynamik gewinnt. In den ersten drei Monaten des Jahres 2011 sind darüber hinaus keine weiteren wesentlichen Änderungen der externen und unternehmensinternen Bedingungen aufgetreten.

### **NACHTRAGSBERICHT**

Nach dem Bilanzstichtag hat Hapag-Lloyd die Finanzierungsstruktur weiter optimiert.

Am 7./8. April 2011 wurde der Vertrag über die K-sure II-Finanzierung in Höhe von insgesamt 925 Mio. USD für die zehn bestellten Neubauten geschlossen. Die Auszahlungen für die einzelnen Schiffe erfolgen jeweils bei Auslieferung der Schiffe.

Ebenfalls am 7. April 2011 wurde ein Vertrag über die Verbriefung von Forderungen in Höhe von zunächst 100 Mio. USD mit einem Kreditinstitut abgeschlossen.

Mit Valuta vom 8. April 2011 wurde ein Gesellschafterdarlehen inklusive Zinsen in Höhe von insgesamt 161,7 Mio. EUR an die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zurückgezahlt.

### **PROGNOSEBERICHT**

Die Annahmen und Angaben im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2010 haben grundsätzlich weiter Gültigkeit. Dies betrifft insbesondere die Prognosen der Branchendienste bezüglich der Wachstumsaussichten der Containerschifffahrt. Allerdings könnten der erhebliche Anstieg der Rohölpreise, die möglichen Belastungen aus den Folgen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan sowie eine schwer einzuschätzende Mengen-, Frachtraten- und Wettbewerbsentwicklung insbesondere in den asienbezogenen Fahrtgebieten einen wesentlichen Einfluss auf die Branche und damit auch auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd nehmen. Die gegenwärtige Situation ist allerdings noch mit hohen Unsicherheiten behaftet. Aller Voraussicht nach dürfte erst zum Ende des zweiten Quartals verbesserte Visibilität für die Peak Season bestehen.

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2011

Mio. EUR	Q1 2011	Q1 2010
Umsatzerlöse	1.483,1	1.273,1
Sonstige betriebliche Erträge	82,8	30,1
Transportaufwendungen	1.263,5	1.081,7
Personalaufwendungen	96,4	67,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	72,3	73,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	131,1	70,4
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2,6</b>	<b>10,2</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	6,9	8,2
Übriges Finanzergebnis	2,8	0,0
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>12,3</b>	<b>18,4</b>
Zinserträge	2,1	2,9 <sup>1)</sup>
Zinsaufwendungen	32,3	18,0 <sup>1)</sup>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>-17,9</b>	<b>3,3</b>
Ertragsteuern	4,2	0,5
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-22,1</b>	<b>2,8</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-22,1	-1,1
Davon Zinsen auf Hybridkapital III	0,0	3,9 <sup>1)</sup>

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG****KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2011**

Mio. EUR	<b>Q1 2011</b>	Q1 2010
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-22,1</b>	<b>2,8</b>
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	110,5	-0,7
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	147,3	-0,7
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung	-36,8	-
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	0,1	-
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern	0,1	-
Steuereffekt	-	-
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-158,3	194,8
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>-47,7</b>	<b>194,1</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-69,8</b>	<b>196,9</b>
Davon Anteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG am Gesamtergebnis	-69,8	193,0
Davon Zinsen auf Hybridkapital III	-	3,9 <sup>1)</sup>

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

**KONZERNBILANZ**
**KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 31. MÄRZ 2011**

Mio. EUR	<b>31.3.2011</b>	31.12.2010
<b>Aktiva</b>		
Geschäfts- oder Firmenwerte	651,4	691,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	711,7	773,8
Sachanlagen	2.985,8	3.198,3
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	331,6	324,8
Sonstige Forderungen	23,8	20,5
Derivative Finanzinstrumente	59,8	36,9
Aktive latente Ertragsteuern	11,1	11,6
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>4.775,2</b>	<b>5.057,1</b>
Vorräte	159,5	144,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	379,1	401,5
Sonstige Forderungen	112,2	110,1
Derivative Finanzinstrumente	171,7	85,3
Ertragsteuerforderungen	16,7	16,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	704,7	751,8
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0,0	3,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.543,9</b>	<b>1.512,4</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6.319,1</b>	<b>6.569,5</b>

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 31. MÄRZ 2011		
Mio. EUR	31.3.2011	31.12.2010
<b>Passiva</b>		
Kapitalanteile der Kommanditisten	0,0	3.086,6
Gezeichnetes Kapital	60,0	0,0
Kapitalrücklagen	3.026,6	0,0
Gewinnrücklagen	-26,4	0,0
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-49,4	-1,7
Hybridkapital	357,6	357,6
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG</b>	<b>3.368,4</b>	<b>3.442,5</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	0,3	0,3
<b>Eigenkapital</b>	<b>3.368,7</b>	<b>3.442,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	91,6	90,4
Sonstige Rückstellungen	101,4	103,6
Finanzschulden	1.409,9	1.673,9
Sonstige Verbindlichkeiten	4,8	5,3
Passive latente Ertragsteuern	3,6	5,6
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>1.611,3</b>	<b>1.878,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,2	6,8
Sonstige Rückstellungen	115,0	152,4
Ertragsteuerschuld	13,7	9,2
Finanzschulden	374,9	203,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	716,6	752,1
Sonstige Verbindlichkeiten	113,7	123,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>1.339,1</b>	<b>1.247,9</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>6.319,1</b>	<b>6.569,5</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2011														
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG				Summe		Hybridkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital					
	Kapitalanteile der Kommanditisten	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Rücklage für thematische Gewinne und Verluste	Währungsrücklage	Versicherungsmathematische Gewinne	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Hybridkapital	Summe	Hybridkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
<b>Stand 1.1.2010</b>	<b>2.384,8</b>	-	-	<b>-401,9</b>	-	-6,0	-223,6	-	<b>697,7</b>	<b>697,7</b>	<b>2.451,0</b>	<b>314,1</b>	<b>0,4</b>	<b>2.765,5</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	-	<b>-1,1<sup>1)</sup></b>	-0,7	-	194,8	-	<b>194,1</b>	-	<b>193,0</b>	<b>3,9<sup>1)</sup></b>	-	<b>196,9</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>353,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>353,0</b>	-	-	<b>353,0</b>
davon														
Kapitalerhöhung	353,0										353,0			353,0
<b>Stand 31.3.2010</b>	<b>2.737,8</b>	-	-	<b>-403,0</b>	-0,7	-6,0	-28,8	-	<b>-35,5</b>	<b>697,7</b>	<b>2.997,0</b>	<b>318,0</b>	<b>0,4</b>	<b>3.315,4</b>
<b>Stand 1.1.2011</b>	<b>3.086,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	36,1	-15,4	-22,4	-	<b>-1,7</b>	<b>357,6</b>	<b>3.442,5</b>	-	<b>0,3</b>	<b>3.442,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	-	<b>-22,1</b>	110,5	0,1	-158,3	-	<b>-47,7</b>	-	<b>-69,8</b>	-	-	<b>-69,8</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-3.086,6</b>	<b>60,0</b>	<b>3.026,6</b>	<b>-4,3</b>	-	-	-	-	-	-	<b>-4,3</b>	-	-	<b>-4,3</b>
davon														
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-4,3	-4,3	-	-	-4,3
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-4,3	-	-	-	-	-	4,3	-	-	-	-
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stand 31.3.2011</b>	-	<b>60,0</b>	<b>3.026,6</b>	<b>-26,4</b>	146,6	-15,3	-180,7	-	<b>-49,4</b>	<b>357,6</b>	<b>3.368,4</b>	-	<b>0,3</b>	<b>3.368,7</b>

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG****VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG  
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2011**

Mio. EUR	<b>Q1 2011</b>	Q1 2010
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	34,5	18,4
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-8,0	-181,6
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	-40,0	128,8
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-13,5</b>	<b>-34,4</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,1	0,0
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-33,7	19,1
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-13,5	-34,4
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>704,7</b>	<b>398,0</b>

# VERKÜRZTER KONZERNANHANG

## ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNZWISCHENABSCHLUSSES

### Allgemeine Erläuterungen

Mit Wirkung zum 31. März 2011 wurde die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG durch Formwechsel in die Hapag-Lloyd Holding AG umgewandelt.

Der vorliegende verkürzte Konzernzwischenabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG und ihrer Tochtergesellschaften, im Nachfolgenden Hapag-Lloyd Konzern genannt, wurde im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den diesbezüglichen Interpretationen des International Accounting Standards Board (IASB) für die Zwischenberichterstattung erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Demzufolge enthält dieser Abschluss zum Zwischenbericht gem. IAS 34 nicht sämtliche Informationen und Anhangangaben, die gemäß IFRS für einen vollumfänglichen Konzernabschluss zum Ende des Geschäftsjahres notwendig sind.

Der vorliegende Konzernzwischenabschluss umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2011. Die im Konzernzwischenabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen denen des letzten Konzernabschlusses zum Ende des Geschäftsjahres.

Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Die Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns ist grundsätzlich durch die Saisonalität bei Transportvolumen und Frachtraten im Containerschiffahrtsgeschäft geprägt. Die Schwankungen resultieren aus der gewöhnlich höheren Nachfrage nach Transportdienstleistungen in der Containerschiffahrt im zweiten und dritten Quartal.

Der Konzernzwischenabschluss wird in Euro (EUR) aufgestellt. Alle Beträge des Geschäftsjahres werden, soweit nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. EUR) angegeben.

Die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften ist der US-Dollar. Für Zwecke der Einbeziehung in den Hapag-Lloyd Konzern werden die Vermögenswerte und Schulden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden direkt im kumulierten sonstigen Eigenkapital erfasst.

Aus der Umrechnung einzelner Bilanzposten wie beispielsweise dem Anlagevermögen und den Finanzschulden resultieren aufgrund der deutlichen Stärkung des Euro gegenüber dem US-Dollar zu den Stichtagen (31. März 2011 USD/EUR 1,4203; 31. Dezember 2010 USD/EUR 1,3386) zum Teil signifikante Bewertungseffekte.

### **Segmentberichterstattung**

Da die Hapag-Lloyd Holding AG bei Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 31. März 2011 weder Schuld- oder Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt handelte noch den Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt hatte, bestand zum Stichtag des Zwischenabschlusses keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

### **Erstmalig angewandte Rechnungslegungsvorschriften**

Die folgenden vom IASB veröffentlichten neuen Standards beziehungsweise Änderungen bestehender Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im vorliegenden Zwischenabschluss erstmals anzuwenden; eine wesentliche Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung ergab sich allerdings für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht:

- IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
- Änderungen zu IAS 32: Klassifizierung von Bezugsrechten
- IFRIC 14: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen
- IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente
- Verbesserungen der IFRS (2010)

Durch die Überarbeitung des IAS 24 – Angaben über die Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und Personen – wurde die Definition der nahestehenden Unternehmen und Personen grundlegend angepasst. Die Erleichterungsvorschriften bezüglich „government-related entities“ der Abschnitte 25 bis 27 wurden vom Hapag-Lloyd Konzern bereits zum Jahresabschluss 2010 vorzeitig angewendet. Die Vorschriften befreien von der Angabe von Geschäften mit staatlichen Institutionen bzw. Gesellschaften; lediglich Namen und Beziehungen zu staatlichen Institutionen bzw. Gesellschaften sind zu nennen sowie wesentliche Transaktionen anzugeben.

Der IAS 32 – Klassifizierung von Bezugsrechten – wird dahingehend geändert, dass Bezugsrechte, Optionen und Optionsscheine auf eine feste Anzahl eigener Anteile gegen einen festen Betrag in einer beliebigen Währung als Eigenkapitalinstrumente auszuweisen sind, solange diese anteilig allen Anteilseignern derselben Gattung gewährt werden.

Die Änderungen des IFRIC 14 – Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen – betreffen Versorgungspläne, welche eine Mindestdotierungsverpflichtung vorsehen und aus die das Unternehmen Beitragsvorauszahlungen leistet. Der wirtschaftliche Nutzen aus diesen Beitragsvorauszahlungen, die künftige Beitragszahlungen aufgrund der Mindestdotierungsverpflichtung vermindern, wird als Vermögenswert aktiviert.

Die neu erschienene Interpretation des IFRIC 19 – Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente – regelt die Bilanzierung beim Schuldner, wenn durch neu verhandelte Vertragsbedingungen finanzielle Verbindlichkeiten durch die Ausgabe eigener Eigenkapitalinstrumente ganz oder teilweise getilgt werden und es sich beim Gläubiger um einen unabhängigen Dritten handelt. Die Eigenkapitalinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten und die Differenz zum Buchwert der getilgten Verbindlichkeit ergebniswirksam zu erfassen.

Im Rahmen der Verbesserung der IFRS 2010 wurden mehrere kleinere Änderungen an den IFRS vorgenommen. Diese betreffen den IFRS 1 in Bezug auf die Verwendung der Neubewertungsbasis als Ersatz für Anschaffungs- und Herstellungskosten, den IFRS 7 in Zusammenhang mit Angaben zu Art und Ausmaß von Risiken aus Finanzinstrumenten, den IAS 1 bezüglich der Eigenkapitalüberleitungsrechnung, Anhangangaben zu wesentlichen Geschäftsvorfällen nach IAS 34 und die Bewertung von Prämienumschreibungen des IFRIC 13.

### **Konsolidierungskreis**

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 31. März 2011 wurden neben der Hapag-Lloyd Holding AG 49 Unternehmen vollkonsolidiert sowie fünf Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

Im Vergleich zum 31. Dezember 2010 ist die "Albert Ballin" Terminal Holding GmbH, Hamburg, durch Verschmelzung auf die Hapag-Lloyd AG aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden und die Hapag-Lloyd Guatemala S.A., Guatemala City, aufgrund der Aufnahme ihres operativen Geschäftes erstmalig vollkonsolidiert worden.

### **AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**

Umsätze wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Der Anstieg der Umsatzerlöse im Vergleich zum ersten Quartal des Vorjahres ist insbesondere auf das höhere Transportvolumen sowie auf gestiegene Frachtraten zurückzuführen.

In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse enthalten.

Die Transportaufwendungen beinhalten insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe sowie Aufwendungen für Hafen- und Terminalkosten, Containertransportkosten, Charter, Leasing und Containermieten, Instandhaltungs- und Reparaturkosten sowie sonstige Leistungen. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert neben dem höheren Transportvolumen aus dem wesentlich gestiegenen Bunkerpreis.

Das Zinsergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen für Bankdarlehen und Darlehenszinsen für Gesellschafterdarlehen zusammen.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Rückgang des Geschäfts- oder Firmenwerts in Höhe von 39,8 Mio. EUR resultiert ausschließlich aus der USD/EUR-Kursentwicklung.

### Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	<b>31.3.11</b>	31.12.10
Schiffe	2.301,1	2.473,4
Container, Containersattelaufleger	246,8	272,3
Übrige Anlagen	120,6	123,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	317,3	329,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.985,8</b>	<b>3.198,3</b>

Die Veränderungen ergeben sich im Wesentlichen aus Kurseffekten sowie planmäßigen Abschreibungen.

Ein älteres Schiff, das aufgrund einer bestehenden Verkaufsabsicht nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert mit einem Buchwert von 3,1 Mio. EUR ausgewiesen wurde, ist im ersten Quartal 2011 verkauft worden.

### Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente beinhalten positive Marktwerte aus Commodity- und Devisen-Optionen. Der deutliche Anstieg ist im Wesentlichen auf den gestiegenen Bunkerpreis und die derzeitige USD/EUR-Kursentwicklung zurückzuführen.

### Eigenkapital

Das eingezahlte Kommanditkapital des Hapag-Lloyd Konzerns (ehemals "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG) betrug zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 3.086,6 Mio. EUR.

Mit Wirkung zum 31. März 2011 erfolgte im Rahmen eines Formwechsels die Umwandlung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG in die Hapag-Lloyd Holding AG mit einem Grundkapital von 60 Mio. EUR. Das Grundkapital ist in 60 Millionen auf den Namen lautende nennwertlose Stückaktien mit gleichen Rechten eingeteilt.

Das über das Grundkapital hinausgehende ehemalige eingezahlte Kommanditkapital in Höhe von 3.026,6 Mio. EUR wurde in die Kapitalrücklagen eingestellt.

Die direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnenden Marktwertveränderungen aus Cash-Flow Hedges führten im ersten Quartal 2011 zu einem Anstieg des Eigenkapitals um 110,5 Mio. EUR (Q1 2010: -0,7 Mio. EUR).

Die im ersten Quartal 2011 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von -158,3 Mio. EUR (Q1 2010: 194,8 Mio. EUR) enthalten Differenzen aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten.

### Sonstige Rückstellungen

Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen negativen Zeitwert begründeten. Die Amortisation dieser Posten im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2011 führt im Wesentlichen zu einer Minderung des Transportaufwands.

### Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	<b>31.3.11</b>	31.12.10
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	982,6	1.053,6
Anleihen	637,6	646,8
Sonstige Finanzschulden	164,6	177,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.784,8</b>	<b>1.877,5</b>

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	<b>31.3.11</b>	31.12.10
Auf USD lautende Finanzschulden (vor IFRS-Anpassungen)	959,8	1.052,7
Auf EUR lautende Finanzschulden (vor IFRS-Anpassungen)	835,5	856,6
Berücksichtigung von Transaktionskosten	-10,5	-31,8
<b>Gesamt</b>	<b>1.784,8</b>	<b>1.877,5</b>

Die Finanzschulden haben sich im Wesentlichen durch planmäßige Tilgungen von Bankdarlehen verringert.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 34,5 Mio. EUR (Q1 2010: 18,4 Mio. EUR).

Aus der Investitionstätigkeit sind in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2011 insgesamt 8,0 Mio. EUR (Q1 2010: 181,6 Mio. EUR) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente abgeflossen. Für Investitionen in das Sachanlagevermögen sind in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 15,3 Mio. EUR gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen insbesondere notwendige Klassekosten. Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 7,3 Mio. EUR aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Quartal 2011 in Höhe von 40,0 Mio. EUR (Q1 2010 Zufluss von 128,8 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der planmäßigen Tilgung von Bankdarlehen.

## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### Rechtsstreitigkeiten

Bei Hapag-Lloyd Mexico wurden im Geschäftsjahr 2009 für die Jahre 2002 und 2003 Steuerprüfungen abgeschlossen. Am 21. Januar 2010 und 26. Februar 2010 sind die Bescheide eingegangen. Diese verpflichten die Gesellschaft zu Körperschaftsteuer- und Umsatzsteuernachzahlungen sowie zur Zahlung von Strafgeldern und Zuschlägen für Inflation und sonstige Gebühren. Des Weiteren fordert die Steuerbehörde, die Mitarbeiter der Gesellschaft an den ermittelten Mehrgewinnen zu beteiligen. Die beauftragten Rechtsanwälte sind der Überzeugung, dass die Steuerbescheide nicht rechtmäßig sind. Die Gesellschaft hat gegen die Steuerbescheide 2002 und 2003 Einspruch eingereicht.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns enthalten insbesondere das Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe, Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mieten für Geschäftsgebäude, insbesondere für einen Teil der zentralen Verwaltung in der Rosenstraße. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 20 Jahren und beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im ersten Quartal 2011 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 159,9 Mio. EUR (Q1 2010: 132,1 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Verträgen sowie das Bestellobligo setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	<b>31.3.2011</b>	31.12.2010
Schiffe und Container	1.121,8	1.143,9
Verwaltungsgebäude	130,0	130,0
Sonstiges	112,6	123,0
Miete	1.364,4	1.396,9
Bestellobligo	761,3	807,8
<b>Gesamt</b>	<b>2.125,7</b>	<b>2.204,7</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>1.889,7</b>	<b>1.953,8</b>

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 4,7 % p.a..

#### **Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht der Hapag-Lloyd Konzern in Ausübung seiner normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen. Alle Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gemäß IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit konzernfremden Dritten üblich sind. Weitergehende Informationen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang 2010 im Rahmen der sonstigen Erläuterungen enthalten.

#### **WESENTLICHE TRANSAKTIONEN NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Am 7./8. April 2011 wurde der Vertrag über die K-sure II-Finanzierung in Höhe von insgesamt 925 Mio. USD für die zehn bestellten Neubauten geschlossen. Die Auszahlungen für die einzelnen Schiffe erfolgen jeweils bei Auslieferung.

Ebenfalls am 7. April 2011 wurde ein Vertrag über die Verbriefung von Forderungen in Höhe von zunächst 100 Mio. USD mit einem Kreditinstitut abgeschlossen.

Mit Valuta vom 8. April 2011 wurde ein Gesellschafterdarlehen inkl. Zinsen in Höhe von insgesamt 161,7 Mio. EUR an die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zurückgezahlt.

Hamburg, im Mai 2011

Hapag-Lloyd Holding AG  
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

# FINANZKALENDER 2011

- Mai 2011**            Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2011
- August 2011**        Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2011
- November 2011**    Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2011

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

Investor Relations  
Telefon: +49 40 3001-9150  
Fax:     +49 40 3001-9155

Konzernkommunikation  
Telefon: +49 40 3001-2529  
Fax:     +49 40 335360

**[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)**



