

KONZERNZWISCHENBERICHT | H1 · 2011

HAPAG-LLOYD HOLDING AG · 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2011



KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT H1 2011

		1.4. – 30.6. 2011	1.4. – 30.6. 2010	1.1. – 30.6. 2011	1.1. – 30.6. 2010	H1'11 vs. H1'10 absolut
OPERATIVE KENNZAHLEN						
Schiffe insgesamt, davon:		144	127	144	127	+17
eigene Schiffe		58	59	58	59	-1
geleaste Schiffe		9	9	9	9	0
gecharterte Schiffe		77	59	77	59	+18
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	651	571	651	571	+80
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.040	1.006	1.040	1.006	+34
Bunkerpreis (Durchschnitt)	USD/t	609	458	561	456	+105
Frachtrate (Durchschnitt)	USD/TEU	1.531	1.536	1.546	1.481	+65
Transportmenge	TTEU	1.337	1.279	2.534	2.453	+81
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.484	1.615	2.967	2.889	+78
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.282	1.212	2.546	2.293	+253
EBITDA	Mio. EUR	85,0	306,6	169,6	398,4	-228,8
EBIT	Mio. EUR	16,5	224,0	28,8	242,4	-213,6
EBIT bereinigt	Mio. EUR	26,0	211,3	42,1	218,1	-176,0
Konzernergebnis	Mio. EUR	-10,6	172,1	-32,7	174,9	-207,6
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	111,3	164,6	145,8	183,0	-37,2
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	67,6	174,4	82,9	375,2	-292,3
RENDITEKENNZAHLEN						
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	5,7	19,0	5,7	13,8	-8,1pp
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	1,1	13,9	1,0	8,4	-7,4pp
EBIT-Marge bereinigt	%	1,8	13,1	1,4	7,6	-6,2pp
BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI						
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.114	6.570*	6.114	6.570*	-456
Eigenkapital	Mio. EUR	3.260	3.443*	3.260	3.443*	-183
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	53,3	52,4*	53,3	52,4*	+0,9pp
Fremdkapital	Mio. EUR	2.854	3.127*	2.854	3.127*	-273
FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. JUNI						
Finanzschulden	Mio. EUR	1.613	1.878*	1.613	1.878*	-265
Liquide Mittel	Mio. EUR	590	752*	590	752*	-162
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzschulden)	Mio. EUR	-1.023	-1.126*	-1.023	-1.126*	+103
Verschuldungsgrad	%	31,4	32,7*	31,4	32,7*	-1,3pp
MITARBEITERANZAHL ZUM 30. JUNI						
Mitarbeiter auf See		1.301	1.283	1.301	1.283	+18
Mitarbeiter an Land		5.544	5.527	5.544	5.527	+17
HAPAG-LLOYD INSGESAMT		6.845	6.810	6.845	6.810	+35

* 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 11. August 2011 veröffentlicht.

INHALT

4	Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt
6	Konzernzwischenlagebericht
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
14	Ertragslage
16	Finanz- und Vermögenslage
20	Risiko- und Chancenbericht
20	Nachtragsbericht
21	Prognosebericht
22	Konzernzwischenabschluss
22	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
23	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
24	Konzernbilanz
26	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
27	Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung
28	Verkürzter Konzernanhang
28	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernzwischenabschlusses
31	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
31	Ausgewählte Erläuterungen zur Konzernbilanz
34	Erläuterungen zur verkürzten Konzernkapitalflussrechnung
34	Sonstige Erläuterungen
36	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
38	Finanzkalender, Impressum

HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

Risiken einer Wachstumsabschwächung und Schuldenkrise belasten Weltbörsen

Die hohen Rohstoffpreise und die möglichen negativen Auswirkungen auf den weltweiten Konjunkturaufschwung dämpften im zweiten Quartal den Kursaufschwung an den internationalen Börsen. Nach Angaben des Notenbankchefs Ben Bernanke wächst die US-Wirtschaft in der ersten Jahreshälfte 2011 schwächer als ursprünglich prognostiziert. Erst für 2012 wird wieder mit einem stärkeren Wachstum der weltweit größten Volkswirtschaft gerechnet. Des Weiteren verunsicherten das hohe Budgetdefizit der USA und die Verschärfung der Schuldenkrise in Europa die Anleger. Die gute Ergebnisentwicklung vieler Unternehmen und die vorhandene hohe Liquidität traten als Bestimmungsfaktoren für das Geschehen an den internationalen Börsen weitgehend in den Hintergrund. So notierten die Indizes der wichtigsten internationalen Börsen am 30. Juni 2011 unter den im Mai erreichten Jahreshöchstständen.

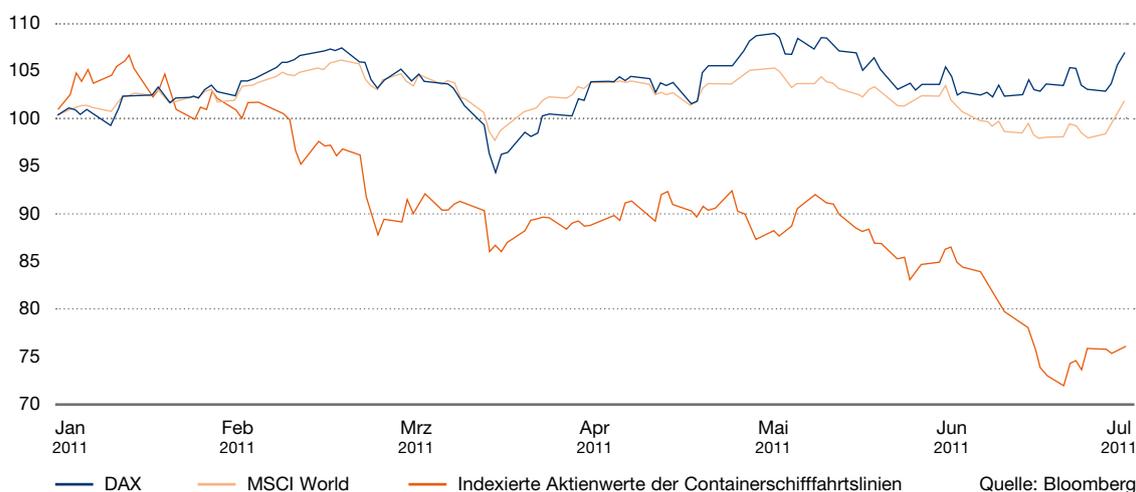
ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes	30.6.2011	31.12.2010	30.6.2010
Dow Jones Industrial	12.414	11.577	9.774
MSCI World	1.331	1.280	1.041
Euro Stoxx 50	2.848	2.793	2.573
DAX Index	7.376	6.914*	5.965
Nikkei 225	9.816	10.229*	9.382

Quelle: Bloomberg, *Kurse vom 30.12.2010

Der hohe Ölpreis und die hieraus resultierenden steigenden Kostenbelastungen sowie die von einigen Unternehmen der Branche betriebenen deutlichen Kapazitätsausweitungen führten bei den Aktien der Schifffahrtsbranche zu einer starken Zurückhaltung der Investoren. Von den Kursrückgängen waren auch die Aktien der börsennotierten Containerlinien betroffen.

Aktien der Containerschifffahrtlinien indexiert



Die auch weiterhin über der Zielzone der Europäischen Zentralbank (EZB) von bis zu 2,0 Prozent liegende Preissteigerungsrate von 2,7 Prozent im Juni 2011, Unsicherheiten über die zukünftige Bonität der USA und der weiter hohe Finanzhilfebedarf von Griechenland führten auch im zweiten Quartal 2011 zu einer insgesamt uneinheitlichen Tendenz an den Anleihemärkten. Die Zurückhaltung der Anleger belastete auch die Kursentwicklung von Unternehmensanleihen. Diese mussten vor allem im High-Yield-Segment zum Teil erhebliche Kursrückgänge hinnehmen.

Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. Juni 2011 mit 102,25 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 102,69 Prozent (USD-Tranche) und damit weiterhin über den Ausgabekursen zum Zeitpunkt der Erstemission.

STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs** am 30.6.2011
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.	15.10.2015	9,00 %	99,50 %***	102,25 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	102,69 %

*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-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung aller Anleger und Kapitalmarktteilnehmer. Im August 2011 wurde die Berichterstattung mit der Vorlage des Zwischenberichtes für das erste Halbjahr 2011 fortgesetzt. Die veröffentlichten Berichte stehen auch auf der Webseite von Hapag-Lloyd – www.hapag-lloyd.com/IR – bereit.

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

KONZERNSTRUKTUR

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Die Hapag-Lloyd Holding AG 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.

Am 3. März 2011 stimmte der Aufsichtsrat der TUI AG der Veräußerung von 11,3 Prozent der Hapag-Lloyd-Anteile an das "Albert Ballin"-Konsortium zu. Nach Abschluss dieses Anteilsverkaufs am 31. Mai ist TUI noch mit 38,4 Prozent an der Hapag-Lloyd Holding AG beteiligt. Die Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG waren zum 30. Juni 2011 somit die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) mit 61,6 Prozent und der TUI-Konzern mit 38,4 Prozent.

Anteile in %	
TUI AG / TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	38,4 %
Kühne Holding AG	24,6 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	23,6 %
IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe	5,5 %
HSH Nordbank AG	3,2 %
Hanse Merkur AG	1,5 %
Investorenpool unter Leitung von M. M. Warburg & CO Gruppe KGaA	3,2 %
Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG	61,6 %
Gesamt	100,0 %

Unternehmenssteuerung

Zum Ende des ersten Quartals 2011 erfolgte die Umwandlung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG in die Hapag-Lloyd Holding AG. Im zweiten Quartal 2011 wurde der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG durch die Bestellung der Arbeitnehmervertreter komplettiert.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG besteht aus zwölf Mitgliedern und setzt sich zum 30. Juni 2011 wie folgt zusammen:

Dr. Michael Frenzel	Vorsitzender des Aufsichtsrates Vorsitzender des Vorstandes TUI AG, Hannover
Horst Baier	Mitglied des Aufsichtsrates Mitglied des Vorstandes TUI AG, Hannover
Renate Commerell	Mitglied des Aufsichtsrates Kaufmännische Angestellte Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Karl Gernandt	Mitglied des Aufsichtsrates Präsident des Verwaltungsrates Kühne Holding AG, Schindellegi, Schweiz
Manfred Kade	Mitglied des Aufsichtsrates Mitglied des Seebetriebsrates Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Rainer Klemmt-Nissen	Mitglied des Aufsichtsrates Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
Ulrich Leitermann	Mitglied des Aufsichtsrates Mitglied des Vorstandes Iduna Vereinigte Lebensversicherungs aG, Hamburg
Arnold Lipinski	Mitglied des Aufsichtsrates Leiter Personal See Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Martina Neumann	Mitglied des Aufsichtsrates Kaufmännische Angestellte Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Dr. Andreas Reuß	Mitglied des Aufsichtsrates Geschäftsführer HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
Wolfgang Rose	Mitglied des Aufsichtsrates Landesbezirksleiter ver.di, Hamburg
Dietmar Stretz	Mitglied des Aufsichtsrates Leiter Frachtbereich Verkehr ver.di, Hamburg

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 144 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. In den ersten sechs Monaten 2011 betreute Hapag-Lloyd global 16.115 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 sonstigen Eigenkapital des Konzerns erfasst.

UNTERNEHMENSZIELE UND -STRATEGIE

Vorrangiges Ziel des Hapag-Lloyd Konzerns ist ein langfristig profitables Wachstum. Die Basis für das angestrebte organische Wachstum ist die weltweit steigende Nachfrage nach Containertransporten. Gemäß den derzeitigen Prognosen dürfte das weltweite Containertransportvolumen in den nächsten Jahren weitgehend im Gleichklang mit dem Welthandel wachsen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum. Die Erzielung nachhaltiger operativer Cash-Flows sowie eine solide Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind weitere wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit. Zur Nutzung der mittelfristigen 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

Der weltweite Wirtschaftsaufschwung dürfte sich nach Auffassung von Konjunkturobernen in den nächsten Quartalen weiter fortsetzen. So erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für das laufende Jahr einen Zuwachs der Weltwirtschaft in Höhe von 4,3 Prozent, gefolgt von einem Wachstum in Höhe von 4,5 Prozent im Jahre 2012. Die Risiken für eine mögliche Eintrübung der globalen Wachstumsperspektiven haben sich allerdings nach Einschätzung des IWF deutlich erhöht. Ungeachtet der global insgesamt guten Wachstumsdynamik bestehen unverändert regional hohe Ungleichgewichte in der konjunkturellen Entwicklung. Weiterhin tragen die aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas über-

durchschnittlich stark zu dem internationalen Konjunkturaufschwung bei, während die Wirtschaftsleistung in der weltgrößten Volkswirtschaft, den USA, und in vielen Staaten der Euro-Region auch in den nächsten Quartalen nur unterdurchschnittlich ansteigen dürfte. Zudem könnten sich die stark gestiegenen Rohstoffpreise als Wachstumshemmnisse erweisen.

ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

(in %)	2012e	2011e	2010
Wachstum Weltwirtschaft	4,5	4,3	5,1
Industrienationen	2,6	2,2	3,0
Entwicklungs- und Schwellenländer	6,4	6,6	7,4
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	6,7	8,2	12,4

Quelle: IWF

Beeinträchtigungen für den weiteren Konjunkturaufschwung könnten sich zudem aus der Zuspitzung der Schuldenkrise in Europa und dem hohen Budgetdefizit der USA sowie einer möglichen Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China ergeben. Demgegenüber scheint sich die japanische Wirtschaft langsam von den Folgen der Natur- und Umweltkatastrophe zu erholen. Fehlende Komponenten und Energieengpässe beeinträchtigen allerdings immer noch die Produktion der japanischen Automobil-, Maschinenbau- und Elektroindustrie.

BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Juni 2011) für das laufende Jahr einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 6,6 Prozent und von 7,4 Prozent für das Jahr 2012. Somit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt weiter weitgehend im Einklang mit den Zuwachsraten des Welthandels liegen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität der Weltcontainerschiffsflotte zu Jahresbeginn 2011 in Höhe von 15,6 Mio. TEU könnte die Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2011 um insgesamt 1,6 Mio. TEU (Transmodal Juli 2011) und in 2012 um rd. 1,5 Mio. TEU zunehmen. Trotz einer erhöhten Zahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 27 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität weiterhin deutlich unter dem in 2008 erreichten bisherigen Höchststand von 56 Prozent. Der verstärkte Trend zu größeren Schiffen zeigt sich in der Verteilung der Bestellungen. So entfallen rd. 70 Prozent der Neubaufträge auf Schiffe der Größenklasse über 8.000 TEU.

Auch zukünftig dürfte der effektive Zuwachs der Transportkapazitäten der Weltcontainerflotte aufgrund von Verschrottung älterer und ineffizienterer Schiffe, Verschiebungen von Auslieferungen neuer Schiffe und des „Slow Steaming“ (Reduzierung der Reisegeschwindigkeit auf den Diensten) niedriger als der prognostizierte Anstieg ausfallen.

Die derzeit insgesamt gute Beschäftigung der Containerschiffe verdeutlicht das relativ niedrige Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe. Mit 120.000 TEU (Alphaliner Juli 2011) entsprechen die „freien“ Kapazitäten weniger als einem Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte.

Trotz der auf mittlere Sicht weiter positiven Wachstumsaussichten kann es zu temporären Angebots- und Nachfrageungleichgewichten mit erheblichen Auswirkungen auf die jeweiligen Transportmengen und Frachtraten kommen. So führen derzeit die erfolgte Indienstellung von Neubauten und die Rückkehr aufgelegter Tonnage zu einer deutlichen Ausweitung der Transportkapazitäten, die die Entwicklung der Frachtraten vor allem auf den Diensten von und nach Asien belastet. Unsicherheiten über die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich auch aus den in den vergangenen Monaten stark gestiegenen Transportaufwendungen. Der Anstieg wurde insbesondere durch den stark gestiegenen Ölpreis verursacht.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen das EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Auch Hapag-Lloyd ist von den Untersuchungen betroffen. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden. Hapag-Lloyd arbeitet eng mit der ermittelnden Behörde zusammen.

WICHTIGE LEISTUNGSINDIKATOREN

Effiziente Flotte

Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasst derzeit 144 Containerschiffe, die alle nach den Standards des International Safety Management (ISM) 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 rd. 651 TTEU. Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd über 642.063 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1,04 Mio. TEU.

STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.6.2011	31.12.2010	30.6.2010
Anzahl der Schiffe	144	137	127
davon			
Eigene Schiffe	58	59	59
Geleaste Schiffe	9	9	9
Gecharterte Schiffe	77	69	59
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	651	605	571
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.040	1.025	1.006
Anzahl Dienste	76	77	76

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 zweiten Quartal 2011 transportierte Hapag-Lloyd weltweit 1.337 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 4,5 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Damit stieg die Transportmenge in den ersten sechs Monaten im Vorjahresvergleich um 3,3 Prozent auf 2.534 TTEU. Im Berichtszeitraum entwickelten sich die Transportmengen in nahezu allen Fahrtgebieten positiv. Lediglich im Fahrtgebiet Fernost blieb die Transportmenge wegen Verzichts auf margenschwache Ladung unter dem vergleichbaren Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN

TTEU	H1 2011	H1 2010	H1 2009	H1 2008
Atlantik	582	574	530	685
Lateinamerika	559	523	408	454
Fernost	549	563	522	631
Transpazifik	560	518	501	565
Australasien	284	276	345	416
Gesamt	2.534	2.453	2.307	2.752

Im zweiten Quartal 2011 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.531 USD/TEU und lag damit annähernd auf dem vergleichbaren Vorjahresniveau. Der Druck auf die Frachtraten erhöhte sich im zweiten Quartal 2011. Im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres erzielte Hapag-Lloyd eine durchschnittliche Frachtrate von 1.546 USD/TEU, die damit noch um 4,4 Prozent über dem entsprechenden Vorjahresniveau lag. In nahezu allen Fahrtgebieten konnte im ersten Halbjahr ein höheres Frachtratenniveau erzielt werden, wobei sich auch der höhere Bunkerverbrauchspreis in dem Anstieg der Frachtraten widerspiegelte. Infolge des zunehmenden Wettbewerbs hielt im Berichtszeitraum der Druck auf die Frachtraten insbesondere im Fahrtgebiet Fernost weiter an.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN				
USD/TEU	H1 2011	H1 2010	H1 2009	H1 2008
Atlantik	1.758	1.528	1.455	1.675
Lateinamerika	1.364	1.312	1.253	1.503
Fernost	1.454	1.576	1.055	1.679
Transpazifik	1.708	1.633	1.480	1.596
Australasien	1.327	1.229	874	1.164
Gesamt (Gewichteter Durchschnitt)	1.546	1.481	1.247	1.554

Eine hohe Preisqualität der Transportleistung hat für Hapag-Lloyd Vorrang vor einem rein quantitativen Mengenwachstum.

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 Seewege transportiert. Der gesamte CO₂-Ausstoß der Welthandelsflotte betrug 2007 rund 870 Millionen Tonnen und damit ca. 2,7 Prozent der globalen CO₂-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 Organisationen 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 CO₂-Ausstoß der Schiffe – wie zum Beispiel die Reduzierung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (das sogenannte „Slow Steaming“) – frühzeitig umgesetzt. Im Berichtszeitraum nahm Hapag-Lloyd an dem Treffen der Clean Cargo-Gruppe in Seoul teil. Von dem Hafenbetreiber, Port Metro Vancouver, wurde Hapag-Lloyd als eine der umweltfreundlichsten Reedereien, die den Hafen Vancouver anlaufen, im Mai dieses Jahres mit dem Blue Circle Award ausgezeichnet.

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 sechs Monaten des Geschäftsjahres 2011 wurden Transportaufträge für 16.115 Kunden durchgeführt.

Mitarbeiter

Zum 30. Juni beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.845 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter stieg im Vorjahresvergleich um 35 Beschäftigte. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. Juni 2011 rund 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.6.2011	31.12.2010	30.6.2010
Seebereich	1.204	1.179	1.190
Landbereich	5.466	5.457	5.439
Auszubildende	175	236	181
Gesamt	6.845	6.872	6.810

Zum 30. Juni 2011 waren im Seebereich 1.204 (30. Juni 2010: 1.190) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um 27 Personen auf 5.466 Mitarbeiter.

Zum Ende des Berichtszeitraums erhöhte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) von 6.670 Personen (30.6.2010) auf 6.713 Beschäftigte.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Umsatzerlöse	1.484,2	1.615,4	2.967,3	2.888,5
Sonstige betriebliche Erträge	27,1	48,8	109,9	78,9
Transportaufwendungen	1.282,2	1.211,7	2.545,7	2.293,4
Personalaufwendungen	79,1	72,0	175,5	139,5
Abschreibungen	68,5	82,6	140,8	156,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	62,7	76,2	193,8	146,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	18,8	221,7	21,4	231,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,0	6,7	7,9	14,9
Übriges Finanzergebnis	-3,3	-4,4	-0,5	-4,4
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	16,5	224,0	28,8	242,4
Zinsergebnis	-25,1	-50,7	-55,3	-65,8
Ertragsteuern	2,0	1,2	6,2	1,7
Konzernergebnis	-10,6	172,1	-32,7	174,9
EBITDA	85,0	306,6	169,6	398,4
EBITDA-Marge (%)	5,7	19,0	5,7	13,8
EBIT bereinigt	26,0	211,3	42,1	218,1
EBIT-Marge (%) bereinigt	1,8	13,1	1,4	7,6
EBIT	16,5	224,0	28,8	242,4
EBIT-Marge (%)	1,1	13,9	1,0	8,4

Hapag-Lloyd erzielte in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2011 insgesamt einen Konzernumsatz in Höhe von 2.967,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2.888,5 Mio. EUR). Dieser Anstieg um ca. 3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2010 konnte trotz belastender Faktoren im zweiten Quartal erreicht werden. So führte zunehmender Wettbewerbsdruck aufgrund steigender Schiffskapazitäten insbesondere im zweiten Quartal zu erhöhtem Preisdruck. Gleichzeitig resultierte auf den Japanverkehren ein Rückgang der Nachfrage nach Transportdienstleistungen infolge der Natur- und Umweltkatastrophe.

Der im zweiten Quartal 2011 im Vorjahresvergleich deutlich schwächere US-Dollar führte zu einem Umsatzrückgang für die in Euro ausgewiesenen in USD fakturierten Umsatzerlöse und belastete somit das operative Ergebnis. Im zweiten Quartal 2011 betrug der umgerechnete Umsatz 2.136,3 Mio. USD und lag damit um rd. 3 Prozent über dem vergleichbaren Vorjahresniveau.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN

in Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	291,3	290,2	590,3	521,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	990,9	921,5	1.955,4	1.772,4
Transportaufwendungen	1.282,2	1.211,7	2.545,7	2.293,4

Die Transportaufwendungen erhöhten sich im ersten Halbjahr 2011 insgesamt um 252,3 Mio. EUR. Dies entspricht einer Steigerung um 11 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Wie bereits im ersten Quartal setzte sich der Trend steigender Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe auch im zweiten Quartal fort. Ursache hierfür ist der im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 deutlich angestiegene durchschnittliche Bunkerpreis in Höhe von 561 USD/t (Vorjahr: 456 USD/t). Dieser Anstieg wurde teilweise kompensiert durch höhere Erträge aus Sicherungsgeschäften, sodass insgesamt der Aufwand für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe im zweiten Quartal nur leicht angestiegen ist. Neben den im ersten Halbjahr gestiegenen Bunkerkosten (nach Sicherung) führten insbesondere die gestiegene Transportmenge und die zusätzliche Anzahl von Charterschiffen zu erhöhten Aufwendungen für bezogene Leistungen. Darüber hinaus wirkten sich gestiegene Energiepreise sowie inflationsbedingte Kostensteigerungen auf den Transportaufwand aus.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 109,9 Mio. EUR lagen deutlich über dem Niveau des Vorjahres (78,9 Mio. EUR). Dies ist vor allem auf positive Ergebnisbeiträge aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 79,2 Mio. EUR zurückzuführen.

Im Vergleich zur Vorjahresperiode sind die Personalaufwendungen im ersten Halbjahr um 36,0 Mio. EUR gestiegen. Ursachen 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.

Die Entwicklung des USD/EUR-Kursverhältnisses von 1,3386 auf 1,4477 führte im ersten Halbjahr 2011 zu einem deutlichen Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen und der darin enthaltenen Kursverluste. Im ersten Halbjahr 2011 betragen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 193,8 Mio. EUR (Vorjahr: 146,6 Mio. EUR).

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von -0,5 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen in Höhe von -18,7 Mio. EUR, Effekte aus der vorzeitigen Rückführung eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 17,9 Mio. EUR sowie einen daraus resultierenden Kurseffekt in Höhe von 0,3 Mio. EUR.

Das sich nachteilig auf das Ergebnis auswirkende aktuelle USD/EUR-Kursverhältnis, die derzeit hohen Bunker- und Energiepreise sowie gestiegene übrige Transportaufwendungen führten zu einem deutlichen Rückgang des operativen Konzernergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT). Das EBIT sank im ersten Halbjahr 2011 gegenüber dem Halbjahr des Vorjahres um 213,6 Mio. EUR auf 28,8 Mio. EUR.

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation und Einzelsachverhalte betrug das Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Halbjahr 42,1 Mio. EUR (bereinigtes EBIT).

Die Verbesserung des Zinsergebnisses im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist insbesondere auf die im zweiten Quartal 2010 erfassten Zinsaufwendungen und Gebühren im Zusammenhang mit dem vereinbarten, aber bereits im dritten Quartal 2010 gekündigten Konsortialkreditvertrag zurückzuführen. Diese Aufwendungen führten im Vorjahr zu einer einmaligen Belastung des Zinsergebnisses. Insgesamt ergab sich für das erste Halbjahr 2011 ein negatives Zinsergebnis in Höhe von 55,3 Mio. EUR (Vorjahr: 65,8 Mio. EUR).

Das Konzernergebnis betrug im ersten Halbjahr 2011 -32,7 Mio. EUR (Vorjahr: 174,9 Mio. EUR).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	111,3	164,6	145,8	183,0
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-19,3	-114,0	-27,3	-295,6
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-195,1	-61,2	-235,1	67,6
Veränderung des Finanzmittelbestandes	-103,1	-10,6	-116,6	-45,0

Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Trotz eines deutlich gesunkenen Konzernergebnisses konnte im ersten Halbjahr 2011 ein deutlich positiver Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 145,8 Mio. EUR erwirtschaftet werden (Vorjahreszeitraum: 183,0 Mio. EUR).

Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr 2011 auf 27,3 Mio. EUR und lag damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Ursächlich hierfür waren die im Vorjahr geleisteten Schlusszahlungen für Schiffsneubauten.

Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 235,1 Mio. EUR. Dieser reflektiert neben regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen ein im zweiten Quartal zurückgezahltes Gesellschafterdarlehen in Höhe von 161,7 Mio. EUR.

ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES				
in Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Bestand am Anfang der Periode	704,7	398,0	751,8	413,3
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen	0,0	0,0	0,1	0,0
Wechselkursbedingte Veränderungen	-11,5	27,3	-45,2	46,4
Zahlungswirksame Veränderungen	-103,1	-10,6	-116,6	-45,0
Bestand am Ende der Periode	590,1	414,7	590,1	414,7

Insgesamt ergab sich im ersten Halbjahr ein Mittelabfluss von 116,6 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 590,1 Mio. EUR ausgewiesen wurde.

Solide Finanzierungsstruktur

Die Finanzierungsstruktur des Konzerns konnte im Vergleich zum Jahresende 2010 nochmals leicht verbessert werden. Die Nettofinanzposition verbesserte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 102,6 Mio. EUR. Das Eigenkapital bleibt konstant auf hohem Niveau und das Verhältnis der langfristigen Schulden zur Bilanzsumme hat sich weiter verringert.

Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	590,1	751,8
Finanzschulden	1.613,2	1.877,5
Nettofinanzposition	-1.023,1	-1.125,7
Verschuldungsgrad (%)	31,4	32,7

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
in Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	4.695,3	5.057,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.418,4	1.512,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	590,1	751,8
Summe Aktiva	6.113,7	6.569,5
Passiva		
Eigenkapital	3.259,6	3.442,8
Fremdkapital	2.854,1	3.126,7
davon langfristige Schulden	1.629,1	1.878,8
davon kurzfristige Schulden	1.225,0	1.247,9
davon Finanzschulden	1.613,2	1.877,5
davon langfristige Finanzschulden	1.432,7	1.673,9
davon kurzfristige Finanzschulden	180,5	203,6
Summe Passiva	6.113,7	6.569,5
<i>Liquiditätsgrad I</i>	48,2 %	60,2 %
<i>Nettofinanzposition</i>	-1.023,1	-1.125,7
<i>Eigenkapitalquote</i>	53,3 %	52,4 %

Die Bilanzsumme des Konzerns nahm gegenüber dem Ende des Geschäftsjahres 2010 um 6,9 Prozent auf 6.113,7 Mio. EUR ab, vor allem als Folge des zum Stichtag stärkeren USD/EUR-Wechselkursverhältnisses von 1,4477 (zum Jahresende 2010: 1,3386).

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich insbesondere die Buchwerte des Sachanlage- und Immateriellen Vermögens im Wesentlichen aufgrund von stichtagsbedingten Wechselkurseffekten in Höhe von 335,8 Mio. EUR sowie planmäßigen Abschreibungen auf 4.261,4 Mio. Euro. Gegenläufig wirkten sich Marktwertsteigerungen der langfristigen derivativen Finanzinstrumente und die in den sonstigen Forderungen abgegrenzten Gebühren für eine Finanzierungszusage im Zusammenhang mit in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten aus.

Im kurzfristigen Vermögen erhöhten sich die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aufgrund des im Verlauf des ersten Halbjahres deutlich gestiegenen Bunkerpreises um 29,2 Mio. EUR. Zudem erhöhte sich der Marktwert der kurzfristigen Finanzderivate aus Treibstoffpreis- und Devisensicherungen um 58,5 Mio. EUR.

Der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sank durch Mittelabflüsse in Höhe von 116,6 Mio. EUR sowie wechselkursbedingten Bewertungseffekten in Höhe von 45,1 Mio. EUR gegenüber dem 31. Dezember 2010 um insgesamt 161,7 Mio. EUR.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 183,2 Mio. EUR und betrug insgesamt 3.259,6 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 blieb nahezu unverändert bei 53,3 Prozent und lag damit leicht über dem Wert zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 52,4 Prozent.

Der Rückgang der lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten resultierte im Wesentlichen aus stichtagsbedingten Wechselkurseffekten sowie der Rückführung eines Gesellschafterdarlehens inklusive Zinsen im zweiten Quartal 2011. Darüber hinaus wirkte sich die Etablierung des Programmes zur Verbriefung von Forderungen in Höhe von USD 100 Mio. (EUR 69,1 Mio.) gegenläufig auf die Finanzschulden aus.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden ergab sich per 30. Juni 2011 eine Nettofinanzposition von -1.023,1 Mio. EUR (31. Dezember 2010: -1.125,7 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie im Anhang ab Seite 31.

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.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen das EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden.

Aus den Auswirkungen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan auf die Containerschiffahrt können sich sowohl Risiken als auch Chancen ergeben.

Aufgrund der derzeitigen Produktionsausfälle der japanischen Industrie könnte sich in den nächsten Monaten weiterhin 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 Quartalen an Dynamik gewinnt.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2011 sind darüber hinaus keine weiteren wesentlichen Änderungen der externen und unternehmensinternen Bedingungen aufgetreten.

NACHTRAGSBERICHT

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

PROGNOSEBERICHT

Die Aussagen im Prognosebericht des Konzernlageberichtes für das Geschäftsjahr 2010 hinsichtlich der mittelfristigen Wachstumsperspektiven in der Containerschifffahrt haben grundsätzlich weiterhin Gültigkeit. Allerdings ist der kurzfristige Ausblick für die Branche aufgrund von zunehmenden Ungleichgewichten in der globalen konjunkturellen Entwicklung mit hohen Unsicherheiten behaftet. Wachstumshemmend wirken sich vor allem die Verschärfung der EU-Schuldenkrise und das hohe Budgetdefizit der USA aus. Zudem könnten sich Belastungen aus der unverändert hohen Preissteigerungsrate in wichtigen Schwellenländern ergeben. Darüber hinaus hat sich die Wettbewerbssituation vor allem in den asienbezogenen Fahrtgebieten durch die Indienstellung sehr großer Containerschiffe verschärft. Dies, verbunden mit dem sich fortsetzenden erheblichen Anstieg der Rohölpreise, dürfte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und damit auch auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2011

Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Umsatzerlöse	1.484,2	1.615,4	2.967,3	2.888,5
Sonstige betriebliche Erträge	27,1	48,8	109,9	78,9
Transportaufwendungen	1.282,2	1.211,7	2.545,7	2.293,4
Personalaufwendungen	79,1	72,0	175,5	139,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	68,5	82,6	140,8	156,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	62,7	76,2	193,8	146,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	18,8	221,7	21,4	231,9
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	1,0	6,7	7,9	14,9
Übriges Finanzergebnis	-3,3	-4,4	-0,5	-4,4
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	16,5	224,0	28,8	242,4
Zinserträge	2,7	4,6 ¹⁾	4,8	7,5 ¹⁾
Zinsaufwendungen	27,8	55,3 ¹⁾	60,1	73,3 ¹⁾
Ergebnis vor Ertragsteuern	-8,6	173,3	-26,5	176,6
Ertragsteuern	2,0	1,2	6,2	1,7
Konzernergebnis	-10,6	172,1	-32,7	174,9
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-10,6	168,2	-32,7	167,1
Davon Zinsen auf Hybridkapital III	0,0	3,9 ¹⁾	0,0	7,8 ¹⁾

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2011				
Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Konzernergebnis	-10,6	172,1	-32,7	174,9
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-49,8	-0,5	60,7	-1,2
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	20,0	-0,5	167,3	-1,2
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung	-69,8	-	-106,6	-
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	0,1	-0,1	0,2	-0,1
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern	0,1	-0,2	0,2	-0,2
Steuereffekt	-	0,1	-	0,1
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	-48,8	300,6	-207,1	495,4
Sonstiges Ergebnis	-98,5	300,0	-146,2	494,1
Gesamtergebnis	-109,1	472,1	-178,9	669,0
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	-109,1	468,2	-178,9	661,2
Davon Zinsen auf Hybridkapital III	-	3,9 ¹⁾	-	7,8 ¹⁾

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

KONZERNBILANZ
KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. JUNI 2011

Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Aktiva		
Geschäfts- oder Firmenwerte	631,7	691,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	682,7	773,8
Sachanlagen	2.947,0	3.198,3
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	306,3	324,8
Sonstige Forderungen	57,3	20,5
Derivative Finanzinstrumente	59,3	36,9
Aktive latente Ertragsteuern	11,0	11,6
Langfristige Vermögenswerte	4.695,3	5.057,1
Vorräte	173,2	144,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	392,3	401,5
Sonstige Forderungen	101,8	110,1
Derivative Finanzinstrumente	143,8	85,3
Ertragsteuerforderungen	17,2	16,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	590,1	751,8
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0,0	3,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.418,4	1.512,4
Summe Aktiva	6.113,7	6.569,5

KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. JUNI 2011

Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Passiva		
Kapitalanteile der Kommanditisten	0,0	3.086,6
Gezeichnetes Kapital	60,0	0,0
Kapitalrücklagen	3.026,6	0,0
Gewinnrücklagen	-41,4	0,0
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-147,9	-1,7
Hybridkapital	362,0	357,6
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	3.259,3	3.442,5
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	0,3	0,3
Eigenkapital	3.259,6	3.442,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	91,7	90,4
Sonstige Rückstellungen	95,0	103,6
Finanzschulden	1.432,7	1.673,9
Sonstige Verbindlichkeiten	5,0	5,3
Passive latente Ertragsteuern	4,7	5,6
Langfristige Schulden	1.629,1	1.878,8
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,8	6,8
Sonstige Rückstellungen	125,7	152,4
Ertragsteuerschuld	11,2	9,2
Finanzschulden	180,5	203,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	808,3	752,1
Sonstige Verbindlichkeiten	93,5	123,8
Kurzfristige Schulden	1.225,0	1.247,9
Summe Passiva	6.113,7	6.569,5

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2011												
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG				Summe			Hybridkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital		
	Kapitalanteile der Kommanditisten	Gezeichnetes Kapital	Gewinnrücklagen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Hybridkapital	Summe			
Stand 1.1.2010	2.384,8	-	-	-401,9	-	-6,0	-223,6	697,7	2.451,0	314,1	0,4	2.765,5
Gesamtergebnis	-	-	167,1¹⁾	-1,2	-0,1	495,4	494,1	-	661,2	7,8¹⁾	-	669,0
Transaktionen mit Gesellschaftern	353,0	-	-	-	-	-	-	-	353,0	-	-	353,0
davon												
Kapitalerhöhung	353,0	-	-	-	-	-	-	-	353,0	-	-	353,0
Stand 30.6.2010	2.737,8	-	-	-234,8	-1,2	-6,1	271,8	697,7	3.465,2	321,9	0,4	3.787,5
Stand 1.1.2011	3.086,6	-	-	0,0	36,1	-15,4	-22,4	357,6	3.442,5	-	0,3	3.442,8
Gesamtergebnis	-	-	-32,7	60,7	0,2	-207,1	-146,2	-	-178,9	-	-	-178,9
Transaktionen mit Gesellschaftern	-3.086,6	60,0	3.026,6	-8,7	-	-	-	4,4	-4,3	-	-	-4,3
davon												
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-	-	-	-	-4,3	-4,3	-	-	-4,3
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-8,7	-	-	-	8,7	-	-	-	-
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand 30.6.2011	-	60,0	3.026,6	-41,4	96,8	-15,2	-229,5	362,0	3.259,3	-	0,3	3.259,6

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**VERKÜRZTE KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2011**

Mio. EUR	Q2 2011	Q2 2010	H1 2011	H1 2010
Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit	111,3	164,6	145,8	183,0
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-19,3	-114,0	-27,3	-295,6
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	-195,1	-61,2	-235,1	67,6
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-103,1	-10,6	-116,6	-45,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode	704,7	398,0	751,8	413,3
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	0,1	0,0
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-11,5	27,3	-45,2	46,4
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-103,1	-10,6	-116,6	-45,0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode	590,1	414,7	590,1	414,7

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 30. Juni 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 zum Teil signifikante Bewertungseffekte (Stichtagskurs: 30. Juni 2011 USD/EUR 1,4477; 31. Dezember 2010 USD/EUR 1,3386; Durchschnittskurs: 1. Halbjahr 2011 USD/EUR 1,4035; 1. Halbjahr 2010 USD/EUR 1,3285).

Segmentberichterstattung

Da die Hapag-Lloyd Holding AG bei Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 30. Juni 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 Beziehungen 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, die eine Mindestdotierungsverpflichtung vorsehen und auf 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 ist 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 Prämienengutschriften des IFRIC 13.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss werden alle wesentlichen Tochterunternehmen und At-Equity-Beteiligungen einbezogen. Im Zwischenabschluss zum 30. Juni 2011 wurden neben der Hapag-Lloyd Holding AG 49 Unternehmen vollkonsolidiert sowie fünf Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2011 ist die "Albert Ballin" Terminal Holding GmbH, Hamburg, durch Verschmelzung auf die Hapag-Lloyd AG, Hamburg, aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Des Weiteren wurde die Hapag-Lloyd Nederland B.V., Rotterdam, im ersten Halbjahr 2011 liquidiert.

Aufgrund der Aufnahme ihrer operativen Geschäfte wurden zum 28. Februar 2011 die Hapag-Lloyd Guatemala S.A., Guatemala City, und zum 30. April 2011 die Hapag-Lloyd Special Finance Ltd., Dublin, erstmalig vollkonsolidiert.

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 Halbjahr 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 Hafен-, Terminal- und Containertransportleistungen, Charter, Leasing und Containermieten, Instandhaltungs- und Reparaturkosten sowie sonstige Leistungen. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert neben dem höheren Transportvolumen aus erhöhten Aufwendungen für bezogene Leistungen aufgrund der zusätzlichen Anzahl von Charterschiffen, aus gestiegenen Energiepreisen sowie aus inflationsbedingten Kostensteigerungen.

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

AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Rückgang des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 59,5 Mio. EUR resultiert in Höhe von 52,1 Mio. EUR aus der USD/EUR-Kursentwicklung und in Höhe von 7,5 Mio. EUR aus der Rückzahlung einer Barhinterlegung für Verkäufersicherheiten durch die TUI AG, Hannover, die ursprünglich im Geschäfts- oder Firmenwert erfasst war.

Sachanlagen

SACHANLAGEN		
Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Schiffe	2.230,5	2.473,4
Container, Containersattelaufleger	234,6	272,3
Übrige Anlagen	120,4	123,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	361,5	329,4
Gesamt	2.947,0	3.198,3

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens ergeben sich im Wesentlichen aus Kurseffekten und planmäßigen Abschreibungen.

Der Anstieg der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau im ersten Halbjahr 2011 resultiert aus Anzahlungen für bestellte Schiffsneubauten.

Ein älteres Schiff, das zum 31. Dezember 2010 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

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 betrug das eingezahlte Kommanditkapital des Hapag-Lloyd Konzerns (ehemals "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG) 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 Halbjahr 2011 zu einem Anstieg des Eigenkapitals um 60,7 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: Rückgang um 1,2 Mio. EUR).

Die im ersten Halbjahr 2011 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von -207,1 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: 495,4 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 Halbjahr des Geschäftsjahres 2011 führt im Wesentlichen zu einer Minderung des Transportaufwands.

Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	976,6	1.053,6
Anleihen	635,2	646,8
Sonstige Finanzschulden	1,4	177,1
Gesamt	1.613,2	1.877,5

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	968,0	1.052,7
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	666,2	856,6
Zinsverbindlichkeiten	19,3	17,3
Transaktionskosten	-40,3	-49,1
Gesamt	1.613,2	1.877,5

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.

Weiterhin haben sich die Finanzschulden im Wesentlichen durch planmäßige Tilgungen von Bankdarlehen und wechselkursbedingt durch die Schwächung des USD verringert.

Darüber hinaus wirkte sich die Etablierung des Programmes zur Verbriefung von Forderungen in Höhe von USD 100 Mio. (EUR 69,1 Mio.) gegenläufig auf die Finanzschulden aus.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 145,8 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: 183,0 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2011 auf insgesamt 27,3 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: 295,6 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und sonstige langfristige Vermögenswerte sind in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 73,7 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: 348,8 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen insbesondere geleistete Anzahlungen für Schiffsneubauten sowie notwendige Klassekosten (Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit der im Fünfjahresrhythmus stattfindenden Klasedockung). Gegenläufig wirkten sich Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und sonstigen langfristigen Vermögenswerten sowie erhaltene Dividenden in Höhe von insgesamt 46,4 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: 53,2 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Halbjahr 2011 in Höhe von 235,1 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010 Zufluss von 67,6 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens an die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH sowie 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.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen das EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Anhaltspunkte für das Vorliegen von Wettbewerbsverstößen seitens der Hapag-Lloyd AG gibt es nicht.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns enthalten neben dem Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe insbesondere auch 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 Halbjahr 2011 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 325,9 Mio. EUR (1. Halbjahr 2010: 255,2 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	30.6.2011	31.12.2010
Schiffe und Container	1.110,9	1.143,9
Verwaltungsgebäude	126,4	130,0
Sonstiges	106,0	123,0
Künftige Mietleasingzahlungen	1.343,3	1.396,9
Bestellobligo	708,4	807,8
Gesamt	2.051,7	2.204,7
Beizulegender Zeitwert	1.840,2	1.953,8

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes der sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 4,7 Prozent 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

Es haben keine wesentlichen Transaktionen nach dem Bilanzstichtag stattgefunden.

Hamburg, im August 2011

Hapag-Lloyd Holding AG
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

FINANZKALENDER 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

