

KONZERNZWISCHENBERICHT | 9M · 2011

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



## KENNZAHLENÜBERSICHT HAPAG-LLOYD | ZWISCHENBERICHT 9M 2011

OPERATIVE KENNZAHLEN		1.7. – 30.9. 2011	1.7. – 30.9. 2010	1.1. – 30.9. 2011	1.1. – 30.9. 2010	9M'11 vs. 9M'10 absolut
Schiffe insgesamt, davon:		147	137	147	137	+10
eigene Schiffe		58	59	58	59	-1
geleaste Schiffe		9	9	9	9	0
gecharterte Schiffe		80	69	80	69	+11
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	657	605	657	605	+52
Containerkapazität insgesamt	TTEU	1.049	1.025	1.049	1.025	+24
Bunkerpreis (Durchschnitt)	USD/t	644	445	590	452	+138
Frachtrate (Durchschnitt)	USD/TEU	1.529	1.672	1.540	1.547	-7
Transportmenge	TTEU	1.340	1.276	3.874	3.728	+146
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.537	1.781	4.504	4.670	-166
Transportaufwendungen	Mio. EUR	1.346	1.265	3.892	3.559	+333
EBITDA	Mio. EUR	105,4	345,8	275,0	744,2	-469
EBIT	Mio. EUR	34,1	263,6	62,9	506	-443
EBIT bereinigt	Mio. EUR	36,7	251,2	78,8	469,3	-391
Konzernergebnis	Mio. EUR	9,6	217,7	-23,1	392,6	-416
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	41,0	271,4	186,8	454,4	-268
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	103,1	161,2	186,0	344,2	-158
<b>RENDETEKENNZAHLEN</b>						
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	6,9	19,4	6,1	15,9	-9,8 ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	2,2	14,8	1,4	10,8	-9,4 ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	2,4	14,1	1,7	10,0	-8,3 ppt
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER</b>						
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.421	6.570*	6.421	6.570*	-149
Eigenkapital	Mio. EUR	3.385	3.443*	3.385	3.443*	-58
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	52,7	52,4*	52,7	52,4*	+0,3 ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	3.037	3.127*	3.037	3.127*	-90
<b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 30. SEPTEMBER</b>						
Finanzschulden	Mio. EUR	1.759	1.878*	1.759	1.878*	-119
Liquide Mittel	Mio. EUR	601	752*	601	752*	-151
Nettofinanzposition (Liquide Mittel – Finanzschulden)	Mio. EUR	-1.158	-1.126*	-1.158	-1.126*	+32
Verschuldungsgrad	%	34,2	32,7*	34,2	32,7*	+1,5 ppt
<b>MITARBEITERANZAHL ZUM 30. SEPTEMBER</b>						
Mitarbeiter auf See		1.336	1.330	1.336	1.330	+6
Mitarbeiter an Land		5.570	5.573	5.570	5.573	-3
<b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>		<b>6.906</b>	<b>6.903</b>	<b>6.906</b>	<b>6.903</b>	<b>+3</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 21. November 2011 veröffentlicht.**

# INHALT

<b>4</b>	<b>Hapag-Lloyd am Kapitalmarkt</b>
<b>7</b>	<b>Konzernzwischenlagebericht</b>
7	Geschäft und Rahmenbedingungen
7	Konzernstruktur
7	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
21	Nachtragsbericht
21	Prognosebericht
<b>22</b>	<b>Konzernzwischenabschluss</b>
22	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
23	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
24	Konzernbilanz
26	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
27	Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung
<b>28</b>	<b>Verkürzter Konzernanhang</b>
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
35	Sonstige Erläuterungen
36	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag
<b>38</b>	<b>Finanzkalender, Impressum</b>

# HAPAG-LLOYD AM KAPITALMARKT

## Rezessionsängste und Schuldenkrise lösen starke Kursverluste aus

Die Herabstufung der Kreditwürdigkeit der USA durch die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's sowie die Befürchtungen über eine erneute weltweite Rezession führten im dritten Quartal zu erheblichen Kursverlusten an den internationalen Kapitalmärkten. Vor allem das Wachstum der US-Wirtschaft verläuft weiterhin deutlich schwächer als ursprünglich prognostiziert. Dämpfend auf die internationale Konjunktur könnte sich ebenfalls der in den letzten Monaten zu verzeichnende Rückgang der Industrieproduktion in China auswirken. Angesichts der zunehmenden Rezessionsbefürchtungen in den USA bekräftigte der amerikanische Notenbankchef Ben Bernanke die Bereitschaft der Zentralbank, die schwächelnde heimische Wirtschaft und den Arbeitsmarkt weiter zu unterstützen. US-Präsident Obama will mit einem Konjunkturpaket in Höhe von 447 Milliarden USD der Konjunktur einen Schub verleihen und die Wende auf dem Arbeitsmarkt schaffen.

Die weitere Verschärfung der Schuldenkrise in Europa verstärkte ab August den Abwärtstrend an den internationalen Börsen und führte zu einer deutlich erhöhten Volatilität an den Devisenmärkten.

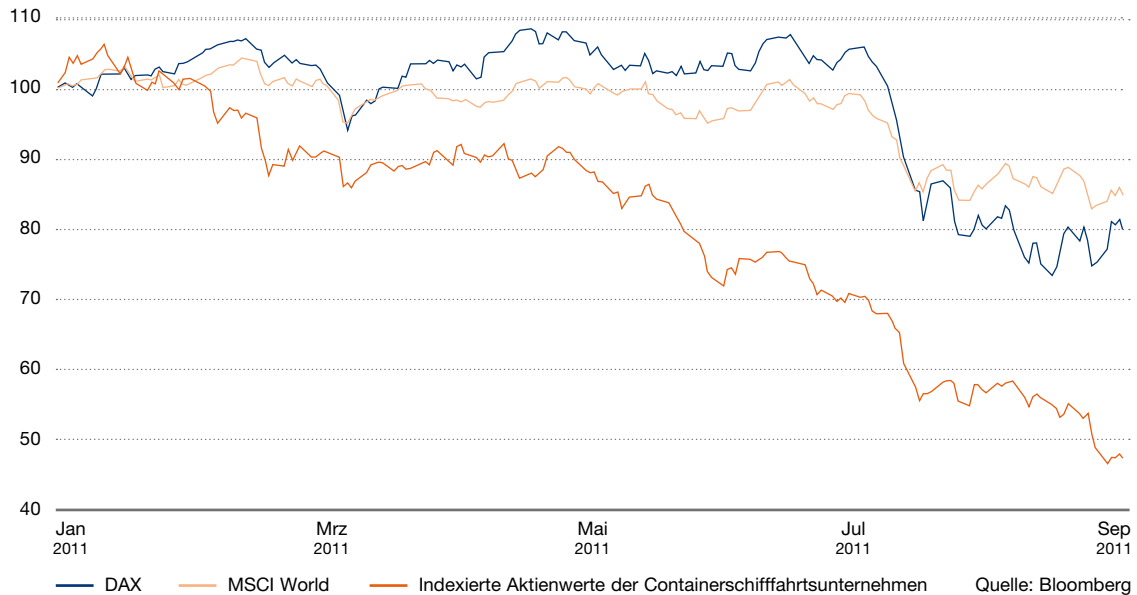
### ENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN INDIZES

Indizes	30.9.2011	31.12.2010	30.9.2010
Dow Jones Industrial	10.913	11.990	10.788
MSCI World	1.104	1.280	1.179
Euro Stoxx 50	2.179	2.793	2.747
DAX Index	5.502	6.914*	6.229
Nikkei 225	8.700	10.229*	9.369

Quelle: Bloomberg, \*Kurse vom 30.12.2010

Von den starken Kursrückgängen waren auch die Aktien der börsennotierten Schifffahrtlinien betroffen. Die Eintrübung der Konjunkturperspektiven sowie die aus dem hohen Rohölpreis resultierenden Kostenbelastungen führten bei den Aktien der Schifffahrtsbranche zu einer unverändert starken Zurückhaltung der Investoren. Derzeit betreiben einige Unternehmen der Branche eine deutliche Kapazitätserweiterung durch die Indienststellung neuer großer Containerschiffe. Die damit verbundenen unsicheren Ertragsperspektiven belasteten die Kursentwicklung der Aktien der Containerliniengesellschaften.

### Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert



Der drohende Staatsbankrott des Eurolandes Griechenland und die Herabstufung der Bonität der USA, der weltweit größten Volkswirtschaft, führten im dritten Quartal 2011 zu einer erheblichen Verunsicherung der Anleger an den Anleihemärkten. Vor allem Unternehmensanleihen mussten zum Teil erhebliche Kursrückgänge hinnehmen. Die zumeist gute Liquiditätsausstattung der Unternehmen trat dabei als Bestimmungsfaktor für die Kursentwicklung in den Hintergrund. Zudem belastete der fortgesetzte Anstieg der Verbraucherpreise die Kursentwicklung der Anleihen. Im September erreichte die Preissteigerungsrate im Euroraum mit 3,0 Prozent den höchsten Stand seit drei Jahren.

### Anleihen der Hapag-Lloyd AG

Die Anleihen der Hapag-Lloyd AG notierten am 30. September 2011 mit 80,38 Prozent (EUR-Tranche) bzw. 73,75 Prozent (USD-Tranche).

Die Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte am 20. September das bisherige Emittentenrating der Hapag-Lloyd Holding AG mit BB-. Vor allem aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Unsicherheiten der Schifffahrtsbranche wurde der Ausblick von Standard & Poor's von „Stable“ auf „Negative“ angepasst. Als Gründe für die Bestätigung des Emittentenratings wurden insbesondere die reichliche Liquiditätsposition und die Strategie der Liquiditätsvorsorge hervorgehoben. Die Ratingagentur Moody's bewertete Hapag-Lloyd zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Konzernzwischenberichtes unverändert mit B1 (Ausblick: „Stable“).

Auch im Branchenvergleich verfügt Hapag-Lloyd unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 30. September 2011 rd. 53 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit 34,2 Prozent weiterhin vergleichsweise niedrig. Die liquiden Mittel beliefen sich am 30. September 2011 auf 9,4 Prozent der Bilanzsumme.

#### STAMMDATEN ANLEIHEN

	Emissionsvolumen (insgesamt)	Laufzeit*	Kupon	Ausgabekurs	Kurs** am <b>30.9.2011</b>
EUR-Tranche	EUR 480 Mio.	15.10.2015	9,00 %	99,50 %***	80,38 %
USD-Tranche	USD 250 Mio.	15.10.2017	9,75 %	99,37 %	73,75 %

\*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 Jahresverlauf nahm Hapag-Lloyd an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teil: 12. Januar 2011 Credit Conference, Bank of America Merrill Lynch, London; 9. Juni 2011 Leveraged Finance Conference, Deutsche Bank, London; 15. September 2011 European High Yield and Leveraged Finance Conference, Barclays Capital, London; 21. September 2011 Global Industrials Conference 2011, Citi Group, Boston. Zudem wurden mit interessierten internationalen Investoren eine Reihe von Einzelgesprächen geführt.

Im November 2011 wurde die Berichterstattung mit der Vorlage des Zwischenberichtes für die ersten neun Monate 2011 fortgesetzt. Die veröffentlichten Berichte stehen auch auf der Webseite von Hapag-Lloyd – [www.hapag-lloyd.com/IR](http://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 (30. September 2011) 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 30. September 2011 die Hamburgische Seefahrtbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG ("Albert Ballin"-Konsortium) mit 61,6 Prozent und der TUI-Konzern mit 38,4 Prozent.

Anteile in %	
<b>TUI AG / TUI-Hapag Beteiligungs GmbH</b>	<b>38,4 %</b>
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 %
<b>Hamburgische Seefahrtbeteiligung "Albert Ballin" GmbH &amp; Co. KG</b>	<b>61,6 %</b>
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>

### UNTERNEHMENSSTEUERUNG

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

## 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 147 Containerschiffen. Hapag-Lloyd verfügt derzeit über rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 82 Diensten weltweit. In den ersten neun Monaten 2011 betreute Hapag-Lloyd global 19.072 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 gegebenenfalls zum US-Dollar gesichert. Die Berichtswährung der Hapag-Lloyd Holding AG ist hingegen der Euro. Aus der Fremdwährungsumrechnung einzelner Bilanzposten wie beispielsweise des Anlagevermögens und der 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 2012 wieder etwas stärker als der Welthandel wachsen. Für Hapag-Lloyd hat die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum. Die Erzielung nachhaltiger operativer Cash-Flows und eine solide Unternehmensfinanzierung sowie eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind weitere wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit.

Zur Nutzung der mittelfristigen Marktchancen und zur Erreichung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb 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

Die Dynamik des weltweiten Wirtschaftswachstums dürfte sich in den nächsten Quartalen deutlich abschwächen. So haben die Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) die Prognosen für den Zuwachs der Weltwirtschaft für das laufende Jahr sowie auch für 2012 auf jeweils 4,0 Prozent gesenkt. Die Risiken für eine weitere und stärkere Eintrübung der globalen Wachstumsperspektiven haben sich nach Einschätzung der IWF-Experten deutlich erhöht. Die hohen regionalen Ungleichgewichte in der kon-



konjunkturellen Entwicklung haben sich in den letzten Monaten noch verstärkt. Während die Wirtschaftsleistung in der weltgrößten Volkswirtschaft, den USA, und in vielen Staaten der Euro-Region auch in den nächsten Quartalen nur verhalten ansteigen dürfte, verläuft die konjunkturelle Entwicklung in den aufstrebenden Wirtschaftsregionen Asiens und Lateinamerikas derzeit noch überdurchschnittlich stark. Zudem werden negative Effekte der Zuspitzung der Schuldenkrise in Europa und der sehr volatilen Kursentwicklung an den internationalen Kapitalmärkten auf die realwirtschaftliche Entwicklung befürchtet. Trotz der hohen Unwägbarkeiten erwarten die Konjunktexperten des IWFs jedoch keine weltweite Rezession.

#### ENTWICKLUNG WELTWIRTSCHAFTSWACHSTUM (BIP) UND -HANDELSVOLUMEN

(in %)	2012e	2011e	2010
Wachstum Weltwirtschaft	4,0	4,0	5,1
Industrienationen	1,9	1,6	3,1
Entwicklungs- und Schwellenländer	6,1	6,4	7,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	5,8	7,5	12,8

Quelle: IWF

Zusätzliche Belastungen für die konjunkturelle Entwicklung könnten sich aus dem hohen Budgetdefizit der USA, dem erfolgten starken Rohölpreisanstieg und einer möglichen Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China ergeben. Demgegenüber scheint sich die japanische Wirtschaft langsam von den Folgen der Natur- und Umweltkatastrophe zu erholen.

#### BRANCHENSPEZIFISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Mit der erwarteten Zunahme des Welthandelsvolumens dürfte auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen weiter ansteigen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (September 2011) für das laufende Jahr sowie für das Jahr 2012 einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von jeweils 6,8 Prozent. Somit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2012 wieder leicht höher als die Zuwachsraten des Welthandels ausfallen.

Bei einer geschätzten Gesamtkapazität (Jahresbeginn 2011) der Weltcontainerschiffslotte in Höhe von 15,6 Mio. TEU könnte die Angebotskapazität durch Neuauslieferung in 2011 um insgesamt 1,6 Mio. TEU (Transmodal Oktober 2011) und in 2012 um rd. 1,5 Mio. TEU (nominal) zunehmen. Trotz einer erhöhten Anzahl von Neubaufträgen liegt die Tonnage der in Auftrag gegebenen Containerschiffe derzeit mit 28 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 69 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 nominale Anstieg ausfallen.

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 belastet weiterhin die erfolgte Indienststellung von Neubauten und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten die Entwicklung der Frachtraten vor allem auf den Diensten von und nach Asien. Unsicherheiten über die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich auch aus den in den vergangenen Monaten erheblich gestiegenen Transportaufwendungen. Der Anstieg wurde insbesondere durch die stark gestiegenen Bunkerpreise verursacht.

Aufgrund des anhaltenden Drucks auf die Frachtraten und der konjunkturbedingt etwas schwächeren Nachfrage nach Containertransportleistungen als erwartet hat sich das Niveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten drei Monaten nahezu verdreifacht. Mit 335.000 TEU (Alphaliner September 2011) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende September etwas mehr als 2 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerflotte. Von den 156 aufliegenden Schiffen entfallen rund 74 Prozent auf kleinere Größenklassen bis 3.000 TEU.

Seit Mai 2011 untersucht die EU-Kommission, ob es nach Abschaffung der Freistellungsverordnung für Linienschiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen 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 147 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. 657 TTEU. Für den Transport der Ladung verfügt Hapag-Lloyd über 649.090 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1,05 Mio. TEU.

## STRUKTUR DER CONTAINERSCHIFFFLOTTE VON HAPAG-LLOYD

	30.9.2011	31.12.2010	30.9.2010
Anzahl der Schiffe	147	137	137
davon			
Eigene Schiffe	58	59	59
Geleaste Schiffe	9	9	9
Gecharterte Schiffe	80	69	69
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	657	605	602
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.049	1.025	1.004
Anzahl Dienste	82	77	78

**Transportmenge und Frachtrate**

Zu den Hauptleistungsindikatoren für die Unternehmensentwicklung des Hapag-Lloyd Konzerns zählen Frachtraten und Transportmengen.

Im dritten Quartal 2011 transportierte Hapag-Lloyd weltweit 1.340 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 5,1 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Damit stieg die Transportmenge in den ersten neun Monaten im Vorjahresvergleich um 3,9 Prozent auf 3.874 TTEU. Im Berichtszeitraum entwickelten sich die Transportmengen in allen Fahrtgebieten positiv.

## ENTWICKLUNG TRANSPORTMENGE IN DEN FAHRTGEBIETEN

TTEU	9M 2011	9M 2010	9M 2009	9M 2008
Atlantik	876	859	787	1.029
Lateinamerika	869	814	655	728
Fernost	849	848	793	977
Transpazifik	848	807	741	861
Australasien	432	400	517	634
<b>Gesamt</b>	<b>3.874</b>	<b>3.728</b>	<b>3.493</b>	<b>4.229</b>

Im dritten Quartal 2011 betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.529 USD/TEU und lag damit um 8,5 Prozent unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Ursächlich für diese Entwicklung war der unvermindert hohe Wettbewerbsdruck, der vor allem die Frachtraten in den asienbezogenen Fahrtgebieten belastete. In den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres erzielte Hapag-Lloyd eine durchschnittliche Frachtrate von 1.540 USD/TEU, die aufgrund der verschärften Wettbewerbssituation um 0,4 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahresniveau lag. Bedingt durch den hohen Wettbewerbsdruck konnten Frachtratenzuschläge zur Kompensation deutlich gestiegener Bunkerpreise nur eingeschränkt durchgesetzt werden. Im Fahrtgebiet Fernost war ein Frachtratenrückgang um 14,1 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahresniveau zu verzeichnen. Dem entgegen stand eine positive Entwicklung der durchschnittlichen Frachtrate im Fahrtgebiet Atlantik.

#### ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN NACH FAHRTGEBIETEN

USD/TEU	9M 2011	9M 2010	9M 2009	9M 2008
Atlantik	1.768	1.579	1.421	1.708
Lateinamerika	1.360	1.353	1.196	1.517
Fernost	1.408	1.639	1.070	1.679
Transpazifik	1.724	1.740	1.419	1.678
Australasien	1.341	1.285	891	1.166
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.540</b>	<b>1.547</b>	<b>1.220</b>	<b>1.581</b>

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

#### Qualität und Nachhaltigkeit

Der nachhaltige Umgang mit knappen Ressourcen wird für die Containerlinienreedereien zu einem immer wichtigeren Wettbewerbsfaktor. Etwa 90 Prozent des Welthandelsvolumens werden auf dem Seewege 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 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schiffe, wie zum Beispiel die Reduzierung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (das sogenannte „Slow Steaming“), frühzeitig umgesetzt. Neben der Nachhaltigkeit hat die Qualität der Transportdienstleistung einen hohen Stellenwert für Hapag-Lloyd. Zur Reduzierung von möglichen Transportschäden hat Hapag-Lloyd zusammen mit weiteren vier weltweit führenden Containerlinien ein elektronisches Meldesystem für Schäden, die durch Ladung verursacht werden,

entwickelt. Das CINSnet (Cargo Incident Notification System Network) ist nach Beendigung der Pilotphase für alle Reedereien offen und soll die Prävention von Schäden an Ladung und Schiffen verbessern.

Bereits seit mehreren Jahren kalkuliert Hapag-Lloyd die aus dem Schiffsbetrieb entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen nach der von der Clean Cargo Working Group entwickelten Methodik. Unseren Kunden werden diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Die Daten und die angewendete Methodik zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Werte sowie der Schwefelgehalte werden von einer unabhängigen Zertifizierungsgesellschaft verifiziert. Die Richtigkeit der Daten wurde in einem Verification Statement testiert.

### 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 neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 wurden Transportaufträge für 19.072 Kunden durchgeführt.

### Mitarbeiter

Zum 30. September 2011 beschäftigte der Hapag-Lloyd Konzern 6.906 Mitarbeiter. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um drei Beschäftigte. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 30. September 2011 rund 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

ANZAHL MITARBEITER			
	30.9.2011	31.12.2010	30.9.2010
Seebereich	1.218	1.179	1.195
Landbereich	5.464	5.457	5.461
Auszubildende	224	236	247
<b>Gesamt</b>	<b>6.906</b>	<b>6.872</b>	<b>6.903</b>

Zum 30. September 2011 waren im Seebereich 1.218 (30. September 2010: 1.195) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich um drei Personen auf 5.464 Mitarbeiter.

Zum Ende des Berichtszeitraums erhöhte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) von 6.769 Personen (30.9.2010) auf 6.786 Beschäftigte.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q3 2011	Q3 2010	9M 2011	9M 2010
Umsatzerlöse	1.536,5	1.781,2	4.503,8	4.669,7
Sonstige betriebliche Erträge	1,8	10,0	111,7	88,9
Transportaufwendungen	1.346,1	1.265,4	3.891,8	3.558,8
Personalaufwendungen	75,7	104,7	251,2	244,2
Abschreibungen	71,3	82,2	212,1	238,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	33,2	75,5	227,0	222,1
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>12,0</b>	<b>263,4</b>	<b>33,4</b>	<b>495,3</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,8	8,2	13,7	23,1
Übriges Finanzergebnis	16,3	-8,0	15,8	-12,4
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>34,1</b>	<b>263,6</b>	<b>62,9</b>	<b>506,0</b>
Zinsergebnis	-22,0	-46,5	-77,3	-112,3
Ertragsteuern	2,5	-0,6	8,7	1,1
<b>Konzernergebnis</b>	<b>9,6</b>	<b>217,7</b>	<b>-23,1</b>	<b>392,6</b>
<b>EBITDA</b>	<b>105,4</b>	<b>345,8</b>	<b>275,0</b>	<b>744,2</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>6,9</b>	<b>19,4</b>	<b>6,1</b>	<b>15,9</b>
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>36,7</b>	<b>251,2</b>	<b>78,8</b>	<b>469,3</b>
<b>EBIT-Marge (%) bereinigt</b>	<b>2,4</b>	<b>14,1</b>	<b>1,7</b>	<b>10,0</b>
<b>EBIT</b>	<b>34,1</b>	<b>263,6</b>	<b>62,9</b>	<b>506,0</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>2,2</b>	<b>14,8</b>	<b>1,4</b>	<b>10,8</b>

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns war in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 in erheblichem Maße durch die Wechselkursveränderungen des Euro zum US-Dollar beeinflusst. Im Jahresdurchschnitt schwächte sich der US-Dollar auf 1,41 USD/EUR ab (Vorjahreszeitraum 1,32 USD/EUR), wohingegen der Stichtagskurs mit 1,35 USD/EUR nahezu unverändert gegenüber dem Jahresende 2010 notierte.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 sank der Konzernumsatz der Hapag-Lloyd währungsbedingt um 166 Mio. EUR auf 4.503,8 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 4.669,7 Mio. EUR). Bereinigt um Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg der Umsatzerlöse um ca. 3 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Trotz des im Jahresverlauf stärker werdenden Wettbewerbsdrucks

aufgrund der verstärkten Bestrebungen einiger Wettbewerber zusätzliche Marktanteile zu gewinnen, konnte die durchschnittliche Frachtrate auf nahezu konstantem Niveau gehalten und die Transportmenge gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Prozent erhöht werden.

TRANSPORTAUFWENDUNGEN				
in Mio. EUR	Q3 2011	Q3 2010	9M 2011	9M 2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	331,0	260,3	921,3	781,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.015,1	1.005,1	2.970,5	2.777,5
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>1.346,1</b>	<b>1.265,4</b>	<b>3.891,8</b>	<b>3.558,8</b>

Die Transportaufwendungen erhöhten sich in den ersten neun Monaten 2011 insgesamt um 333,0 Mio. EUR im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dies entspricht einer Steigerung um 9,4 Prozent. Wie bereits im ersten Halbjahr 2011 setzte sich der Trend steigender Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe auch im dritten Quartal fort. Ursache hierfür war der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich angestiegene durchschnittliche Bunkerpreis in Höhe von 590 USD/t (Vorjahr: 452 USD/t). Dieser Anstieg wurde teilweise kompensiert durch höhere Erträge aus Sicherungsgeschäften. Neben den im Berichtszeitraum höheren Bunkerkosten (nach Sicherung) führten insbesondere die gestiegene Transportmenge sowie zusätzliche Charterschiffe aufgrund neuer Dienste 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 111,7 Mio. EUR lagen deutlich über dem Niveau des Vorjahres (88,9 Mio. EUR). Dies war vor allem auf positive Ergebnisbeiträge aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von 57,9 Mio. EUR zurückzuführen.

Währungsbedingte Aufwandsteigerungen sowie die Beendigung des temporären Gehaltsverzichts zum 31. Dezember 2010 resultierten in einem leichten Anstieg der Personalaufwendungen im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode um 7,0 Mio. EUR.

Die unterjährige Volatilität des Kursverhältnisses führte indes insbesondere im ersten Halbjahr zu zeitraumbezogenen Kursverlusten und damit zu einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Diese Entwicklung wurde jedoch aufgrund des im dritten Quartal stärker werdenden US-Dollars gemindert, sodass die sonstigen betrieblichen Aufwendungen insgesamt auf Vorjahresniveau lagen.

Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 15,8 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen des Zeitwerts von eingesetzten Devisenoptionen in Höhe von –2,5 Mio. EUR, Effekte aus der vorzeitigen Rückführung eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 17,9 Mio. EUR sowie einen daraus resultierenden Kurseffekt.

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 in der Berichtsperiode gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 443,1 Mio. EUR auf 62,9 Mio. EUR.

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation und Einzelsachverhalte betrug das Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern – bereinigtes EBIT – in den ersten neun Monaten 78,8 Mio. EUR (Vorjahr: 469,3 Mio. EUR).

Insgesamt ergab sich für die ersten neun Monate 2011 ein negatives Zinsergebnis in Höhe von 77,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –112,3 Mio. EUR). Die Verbesserung des Zinsergebnisses im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist insbesondere auf die im zweiten und dritten 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.

Das Konzernergebnis betrug in den ersten neun Monaten 2011 –23,1 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 392,6 Mio. EUR).

## FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio. EUR	Q3 2011	Q3 2010	9M 2011	9M 2010
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	41,0	271,4	186,8	454,4
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	–100,7	–7,0	–128,0	–302,6
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	46,3	224,4	–188,8	292,0
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>–13,4</b>	<b>488,8</b>	<b>–130,0</b>	<b>443,8</b>

### Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Trotz des negativen Konzernergebnisses konnte in den ersten neun Monaten 2011 ein positiver Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von 186,8 Mio. EUR erwirtschaftet werden (Vorjahreszeitraum: 454,4 Mio. EUR).



### Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten 2011 auf 128,0 Mio. EUR und lag damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums (302,6 Mio. EUR). Es handelte sich hierbei hauptsächlich um im dritten Quartal 2011 getätigte Investitionen für Container in Höhe von 82,2 Mio. EUR.

### Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit ergab sich insgesamt ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 188,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 292,0 Mio. EUR). Dieser Abfluss reflektiert neben regelmäßigen Zins- und Tilgungszahlungen ein im zweiten Quartal zurückgezahltes Gesellschafterdarlehen in Höhe von 161,7 Mio. EUR. Die Etablierung des Programms zur Forderungsverbriefung in Höhe von 100 Mio. USD sowie die im dritten Quartal ausgezahlte Containerfinanzierung in Höhe von 150 Mio. USD führten zu Zahlungsmittelzuflüssen.

#### ENTWICKLUNG DES FINANZMITTELBESTANDES

in Mio. EUR	Q3 2011	Q3 2010	9M 2011	9M 2010
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>590,1</b>	<b>414,7</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen	0,0	0,0	0,1	0,0
Wechselkursbedingte Veränderungen	23,8	-49,9	-21,4	-3,5
Zahlungswirksame Veränderungen	-13,4	488,8	-130,0	443,8
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>600,5</b>	<b>853,6</b>	<b>600,5</b>	<b>853,6</b>

Insgesamt ergab sich in den ersten neun Monaten ein Mittelabfluss von 130,0 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: Mittelzufluss 443,8 Mio. EUR), sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 600,5 Mio. EUR ausgewiesen wurde, die Nettofinanzposition blieb nahezu unverändert.

### Solide Finanzierungsstruktur

Die Finanzierungsstruktur des Konzerns blieb im Vergleich zum Jahresende 2010 nahezu unverändert. Das Eigenkapital blieb nahezu konstant auf hohem Niveau und das Verhältnis der langfristigen Schulden zur Bilanzsumme hat sich weiter verringert.

Mio. EUR	30.9.2011	31.12.2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	600,5	751,8
Finanzschulden	1.758,8	1.877,5
<b>Nettofinanzposition</b>	<b>-1.158,3</b>	<b>-1.125,7</b>
<b>Verschuldungsgrad (%)</b>	<b>34,2</b>	<b>32,7</b>

ENTWICKLUNG DER VERMÖGENSSTRUKTUR		
in Mio. EUR	<b>30.9.2011</b>	31.12.2010
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	4.992,6	5.057,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.428,4	1.512,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	600,5	751,8
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6.421,0</b>	<b>6.569,5</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	3.384,9	3.442,8
Fremdkapital	3.036,1	3.126,7
davon langfristige Schulden	1.761,7	1.878,8
davon kurzfristige Schulden	1.274,4	1.247,9
davon Finanzschulden	1.758,8	1.877,5
davon langfristige Finanzschulden	1.550,1	1.673,9
davon kurzfristige Finanzschulden	208,7	203,6
<b>Summe Passiva</b>	<b>6.421,0</b>	<b>6.569,5</b>
<i>Liquiditätsgrad I</i>	47,1 %	60,2 %
<i>Nettofinanzposition</i>	-1.158,3	-1.125,7
<i>Eigenkapitalquote</i>	52,7 %	52,4 %

Die Bilanzsumme des Konzerns betrug zum 30. September 2011 6.421,0 Mio. EUR und lag damit leicht unter dem Wert zum Jahresende 2010. Der Rückgang von 148,5 Mio. EUR spiegelt sich sowohl in den Wertansätzen der lang- als auch der kurzfristigen Vermögenswerte wider.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die Buchwerte des Sachanlage- und immateriellen Vermögens im Wesentlichen aufgrund von planmäßigen Abschreibungen, denen getätigte Containerinvestitionen sowie geleistete Anzahlungen für im Bau befindliche Schiffe gegenüberstanden. Im Vergleich zum 31. Dezember 2010 entwickelten sich darüber hinaus die Marktwerte der langfristigen derivativen Finanzinstrumente positiv.

Die kurzfristigen Vermögenswerte betragen zum Stichtag 1.428,4 Mio. EUR und lagen damit um 84,0 Mio. EUR unter dem Wertansatz zum 31. Dezember 2010. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente um 151,3 Mio. EUR.

Gegenläufig wirkte sich der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen auf die Höhe der kurzfristigen Vermögenswerte aus. Insbesondere aufgrund des im Verlauf des Jahres deutlich gestiegenen Bunkerpreises ist der Bestand um 61,4 Mio. EUR auf 205,4 Mio. EUR im Vergleich zum Jahresende 2010 angestiegen.

Auf der Passivseite verminderte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 57,9 Mio. EUR und betrug insgesamt 3.384,9 Mio. EUR. Dieser Rückgang resultierte aus der Währungsumrechnung sowie aus dem negativen Konzernergebnis. Die positiven Marktwertänderungen von Cash-Flow Hedges stärkten weiterhin das Eigenkapital. Die Eigenkapitalquote blieb nahezu unverändert bei 52,7 Prozent und lag damit immer noch leicht über dem Wert zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 52,4 Prozent.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten waren gegenüber dem Jahresende 2010 nahezu unverändert. Die Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten hingegen resultierte aus der Rückführung von Finanzschulden. Gegenläufig wirkte sich eine im dritten Quartal abgeschlossene Containerfinanzierung in Höhe von 150 Mio. USD (111,1 Mio. EUR) auf die Höhe der Finanzschulden aus. Darüber hinaus wirkte sich bereits im ersten Halbjahr 2011 die Etablierung des Programms zur Verbriefung von Forderungen in Höhe von 100 Mio. USD (74,1 Mio. EUR) gegenläufig auf die Finanzschulden aus.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden ergab sich per 30. September 2011 eine Nettofinanzposition von –1.158,3 Mio. EUR (31. Dezember 2010: –1.125,7 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie im Anhang auf **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 EU-Wettbewerbsrecht gegeben hat. Von Unternehmensseite wird davon ausgegangen, dass die Transportdienstleistungen in Übereinstimmung mit den EU-Wettbewerbsregeln erbracht werden.

Die Ratingagentur Standard & Poor's bestätigte am 20. September 2011 das bisherige Emittentenrating der Hapag-Lloyd Holding AG mit BB-. Vor allem aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Unsicherheiten in der Schifffahrtsbranche wurde der Ausblick von Standard & Poor's von „Stable“ auf „Negative“ angepasst. Die Ratingagentur Moody's bewertete Hapag-Lloyd zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Konzernzwischenberichtes unverändert mit B1 (Ausblick: „Stable“).

Als Folge der Natur- und Umweltkatastrophe vom März dieses Jahres dürfte sich das japanische Bruttoinlandsprodukt im laufenden Jahr nach Schätzungen der OECD um 0,9 Prozent vermindern. Aufgrund des negativen Wirtschaftswachstums 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 gewinnen sollte.

Die Auswirkungen der Überflutung wichtiger Industrieproduktionsstätten in Thailand auf die Transportmengen in den innerasiatischen Verkehren sind derzeit noch nicht abzuschätzen. Thailand zählt zu den bedeutendsten Zulieferern für die Automobil- und Elektronikindustrie in Asien.

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

## NACHTRAGSBERICHT

Hapag-Lloyd hat mit einem Konsortium aus nationalen und internationalen Banken am 11. bzw. 15. November 2011 die Neuausrichtung der bestehenden Finanzierungsstruktur vereinbart. Diese Neuausrichtung beinhaltet eine Reduzierung der bisher nicht genutzten Revolving Credit Facility in Höhe von ursprünglich 360 Mio. USD (266,7 Mio. EUR) auf 95 Mio. USD (70,4 Mio. EUR). Diese Liquiditätslinie kann bis zu dem ursprünglich vereinbarten Laufzeitende am 1. Oktober 2013 nach den Bedingungen der Revolving Credit Facility genutzt werden. Zur Optimierung der Finanzierungsstrukturen und zur Verbesserung des Fristenprofils wird zudem die bestehende Flottenfinanzierung in eine neue Finanzierung mit einem Gesamtvolumen von 460 Mio. USD (340,8 Mio. EUR) überführt. Hieraus fließen der Gesellschaft zusätzliche Zahlungsmittel in Höhe von 179 Mio. USD (132,6 Mio. EUR) zu. Die neue Finanzierung hat eine Laufzeit bis November 2016.

Herr Dr. Andreas Rittstieg, Rechtsanwalt und Partner der Gleiss Lutz Hootz Hirsch Partnerschaftsgesellschaft von Rechtsanwälten, Steuerberatern, ist als gewähltes Ersatzmitglied zum 1. Oktober 2011 in den Aufsichtsrat der Gesellschaft nachgerückt. Er hat die Nachfolge von Herrn Dr. Andreas Reuß angetreten, der am 30. September 2011 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist.

## 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 sowie der möglichen erheblichen Abschwächung des weltweiten Wirtschaftswachstums 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 den unverändert starken Fluktuationen der USD/EUR-Währungsrate ergeben. Die fakturierte Währung der Containerschifffahrtsbranche ist der US-Dollar. Die Berichtswährung der Hapag-Lloyd Holding AG ist der Euro. Darüber hinaus hat sich in den vergangenen Monaten die Wettbewerbssituation vor allem in den asienbezogenen Fahrtgebieten durch die kumulierte Indienstellung sehr großer Containerschiffe weiter verschärft. Dies, verbunden mit dem erheblichen Anstieg der Bunkerpreise, dürfte einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und damit auch auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd in den verbleibenden Monaten des laufenden Geschäftsjahres nehmen.

# KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## KONZERN-GEWINN- UND -VERLUSTRECHNUNG

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

Mio. EUR	Q3 2011	Q3 2010	9M 2011	9M 2010
Umsatzerlöse	1.536,5	1.781,2	4.503,8	4.669,7
Sonstige betriebliche Erträge	1,8	10,0	111,7	88,9
Transportaufwendungen	1.346,1	1.265,4	3.891,8	3.558,8
Personalaufwendungen	75,7	104,7	251,2	244,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	71,3	82,2	212,1	238,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	33,2	75,5	227,0	222,1
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>12,0</b>	<b>263,4</b>	<b>33,4</b>	<b>495,3</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	5,8	8,2	13,7	23,1
Übriges Finanzergebnis	16,3	-8,0	15,8	-12,4
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>34,1</b>	<b>263,6</b>	<b>62,9</b>	<b>506,0</b>
Zinserträge	2,7	5,4 <sup>1)</sup>	7,5	12,9 <sup>1)</sup>
Zinsaufwendungen	24,7	51,9 <sup>1)</sup>	84,8	125,2 <sup>1)</sup>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>12,1</b>	<b>217,1</b>	<b>-14,4</b>	<b>393,7</b>
Ertragsteuern	2,5	-0,6	8,7	1,1
<b>Konzernergebnis</b>	<b>9,6</b>	<b>217,7</b>	<b>-23,1</b>	<b>392,6</b>
Davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	9,6	213,8	-23,1	380,9
Davon Zinsen auf Hybridkapital III	-	3,9 <sup>1)</sup>	-	11,7 <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 30. SEPTEMBER 2011**

Mio. EUR	<b>Q3 2011</b>	Q3 2010	<b>9M 2011</b>	9M 2010
<b>Konzernergebnis</b>	<b>9,6</b>	<b>217,7</b>	<b>-23,1</b>	<b>392,6</b>
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	-70,9	32,5	-10,2	31,3
Zuführungen zur Rücklage (OCI)	-9,0	34,2	158,3	33,0
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung	-61,9	-1,7	-168,5	-1,7
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	1,1	-14,4	1,3	-14,5
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern	1,1	-15,2	1,3	-15,4
Steuereffekt	-	0,8	-	0,9
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	185,5	-356,6	-21,6	138,8
<b>Sonstiges Ergebnis</b>	<b>115,7</b>	<b>-338,5</b>	<b>-30,5</b>	<b>155,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>125,3</b>	<b>-120,8</b>	<b>-53,6</b>	<b>548,2</b>
Davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG	125,3	-124,7	-53,6	536,5
Davon Zinsen auf Hybridkapital III	-	3,9 <sup>1)</sup>	-	11,7 <sup>1)</sup>

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

**KONZERNBILANZ**
**KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. SEPTEMBER 2011**

Mio. EUR	30.9.2011	31.12.2010
<b>Aktiva</b>		
Geschäfts- oder Firmenwerte	677,9	691,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	715,7	773,8
Sachanlagen	3.187,1	3.198,3
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	311,7	324,8
Sonstige Forderungen	37,0	20,5
Derivative Finanzinstrumente	52,7	36,9
Aktive latente Ertragsteuern	10,5	11,6
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>4.992,6</b>	<b>5.057,1</b>
Vorräte	205,4	144,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	409,3	401,5
Sonstige Forderungen	131,7	110,1
Derivative Finanzinstrumente	70,5	85,3
Ertragsteuerforderungen	11,0	16,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	600,5	751,8
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0,0	3,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.428,4</b>	<b>1.512,4</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6.421,0</b>	<b>6.569,5</b>



**KONZERNBILANZ DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG ZUM 30. SEPTEMBER 2011**

Mio. EUR	<b>30.9.2011</b>	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	-43,7	0,0
Kumuliertes sonstiges Eigenkapital	-32,2	-1,7
Hybridkapital	373,9	357,6
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG</b>	<b>3.384,6</b>	<b>3.442,5</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	0,3	0,3
<b>Eigenkapital</b>	<b>3.384,9</b>	<b>3.442,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	92,6	90,4
Sonstige Rückstellungen	107,3	103,6
Finanzschulden	1.550,1	1.673,9
Sonstige Verbindlichkeiten	5,6	5,3
Passive latente Ertragsteuern	6,1	5,6
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>1.761,7</b>	<b>1.878,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5,2	6,8
Sonstige Rückstellungen	124,7	152,4
Ertragsteuerschuld	11,7	9,2
Finanzschulden	208,7	203,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	810,8	752,1
Sonstige Verbindlichkeiten	113,3	123,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>1.274,4</b>	<b>1.247,9</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>6.421,0</b>	<b>6.569,5</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DER HAPAG-LLOYD HOLDING AG FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2011													
Mio. EUR	Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG					Hybridkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital					
	Kapitalanteile der Kommanditisten	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Rücklage für Cash-Flow Hedges	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	Währungsrücklage	Kumuliertes sonstiges Eigenkapital	Hybridkapital	Summe			
<b>Stand 1.1.2010</b>	<b>2.384,8</b>	-	-	<b>-401,9</b>	-	-6,0	-223,6	<b>-229,6</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>380,9<sup>1)</sup></b>	31,3	-14,5	138,8	<b>155,6</b>	-	<b>536,5</b>	<b>11,7<sup>1)</sup></b>	-	<b>548,2</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 30.9.2010</b>	<b>2.737,8</b>	-	-	<b>-21,0</b>	31,3	-20,5	-84,8	<b>-74,0</b>	<b>697,7</b>	<b>3.340,5</b>	<b>325,8</b>	<b>0,4</b>	<b>3.666,7</b>
<b>Stand 1.1.2011</b>	<b>3.086,6</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>-23,1</b>	-10,2	1,3	-21,6	<b>-30,5</b>	-	<b>-53,6</b>	-	-	<b>-53,6</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-3.086,6</b>	<b>60,0</b>	<b>3.026,6</b>	<b>-20,6</b>	-	-	-	-	<b>16,3</b>	<b>-4,3</b>	-	-	<b>-4,3</b>
davon													
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-	-	-	-	-	-4,3	-4,3	-	-	-4,3
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-20,6	-	-	-	-	20,6	-	-	-	-
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Stand 30.9.2011</b>	<b>-</b>	<b>60,0</b>	<b>3.026,6</b>	<b>-43,7</b>	25,9	-14,1	-44,0	<b>-32,2</b>	<b>373,9</b>	<b>3.384,6</b>	-	<b>0,3</b>	<b>3.384,9</b>

1) Die Darstellung für 2010 wurde angepasst.

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

Mio. EUR	<b>Q3 2011</b>	Q3 2010	<b>9M 2011</b>	9M 2010
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit	41,0	271,4	186,8	454,4
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Investitionstätigkeit	-100,7	-7,0	-128,0	-302,6
Mittelzufluss(+)/-abfluss(-) aus der Finanzierungstätigkeit	46,3	224,4	-188,8	292,0
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-13,4</b>	<b>488,8</b>	<b>-130,0</b>	<b>443,8</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>	<b>590,1</b>	<b>414,7</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0,0	0,0	0,1	0,0
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23,8	-49,9	-21,4	-3,5
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-13,4	488,8	-130,0	443,8
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	<b>600,5</b>	<b>853,6</b>	<b>600,5</b>	<b>853,6</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 gemäß 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. September 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. Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd Holding AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Einbeziehung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften in den Hapag-Lloyd Konzern werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die in der Kapitalflussrechnung sowie der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden direkt im kumulierten sonstigen Eigenkapital erfasst.

Zum 30. September 2011 näherte sich der USD/EUR-Kurs wieder dem Niveau des Stichtagskurses vom 31. Dezember 2010 an (Stichtagskurs 30. September 2011: USD/EUR 1,3497; 31. Dezember 2010: USD/EUR 1,3386). Die unterjährige Volatilität des Kursverhältnisses führte indes zu zeitraumbezogenen Kurseffekten (Durchschnittskurs neun Monate 2011: USD/EUR 1,4065; Vorjahresperiode: USD/EUR 1,3160).

### **Segmentberichterstattung**

Da die Hapag-Lloyd Holding AG bei Aufstellung des Zwischenabschlusses zum 30. September 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, 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. September 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 im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Vorjahres zu verzeichnende Rückgang der Umsatzerlöse ist auf den im Jahresdurchschnitt 2011 schwächeren US-Dollar zurückzuführen (Durchschnittskurs neun Monate 2011: USD/EUR 1,4065; Vorjahresperiode: USD/EUR 1,3160).

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 Hafen-, 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, Anleihen und Darlehenszinsen für Gesellschafterdarlehen zusammen.

## AUSGEWÄHLTE ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### Geschäfts- oder Firmenwerte

Der Rückgang des Geschäfts- oder Firmenwerts im Vergleich zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 13,3 Mio. EUR resultiert in Höhe von 5,8 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	30.9.2011	31.12.2010
Schiffe	2.362,0	2.473,4
Container, Containersattelaufleger	314,4	272,3
Übrige Anlagen	120,4	123,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	390,3	329,4
<b>Gesamt</b>	<b>3.187,1</b>	<b>3.198,3</b>

Die Veränderungen des Sachanlagevermögens betreffen im Wesentlichen den Zugang von neuen Containern. Gegenläufig wirkten sich planmäßige Abschreibungen und Kurseffekte aus.

Der Anstieg der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau 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.

#### **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 Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und ist zum 30. September 2011 um 10,2 Mio. EUR geringer als zum 31. Dezember 2010. Insgesamt stärkt die Rücklage für Cash-Flow Hedges mit 25,9 Mio. EUR (31. Dezember 2010: 36,1 Mio. EUR) weiterhin das Eigenkapital.

Die in den ersten neun Monaten 2011 erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von -21,6 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 138,8 Mio. EUR) resultieren 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 in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 führt im Wesentlichen zu einer Minderung des Transportaufwands.

### Finanzschulden

FINANZSCHULDEN		
Mio. EUR	30.9.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.110,0	1.053,6
Anleihen	647,3	646,8
Sonstige Finanzschulden	1,5	177,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.758,8</b>	<b>1.877,5</b>

FINANZSCHULDEN NACH WÄHRUNGSEXPOSURE		
Mio. EUR	30.9.2011	31.12.2010
Auf USD lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	1.114,2	1.052,7
Auf EUR lautende Finanzschulden (ohne Transaktionskosten)	652,2	856,6
Zinsverbindlichkeiten	34,8	17,3
Transaktionskosten	-42,4	-49,1
<b>Gesamt</b>	<b>1.758,8</b>	<b>1.877,5</b>

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.

Gegenläufig zur Reduzierung der Bankdarlehen durch planmäßige Tilgungen wirkten sich die Etablierung des Programms zur Verbriefung von Forderungen in Höhe von 100 Mio. USD (74,1 Mio. EUR) und die Finanzierung von Containern in Höhe von 150 Mio. USD (111,1 Mio. EUR) erhöhend auf die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten aus.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Zufluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 186,8 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 454,4 Mio. EUR).

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 auf insgesamt 128,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 302,6 Mio. EUR). Für Investitionen in das Sachanlagevermögen, immaterielle Vermögenswerte und sonstige langfristige Vermögenswerte sind in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 insgesamt 186,7 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 359,1 Mio. EUR) gezahlt worden. Die Auszahlungen betreffen insbesondere geleistete Anzahlungen für Schiffsneubauten, die Anschaffung neuer Container 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 58,7 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 56,5 Mio. EUR) aus.

Der Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten aus der Finanzierungstätigkeit in den ersten neun Monaten 2011 in Höhe von 188,8 Mio. EUR (Vorjahresperiode: Zufluss von 292,0 Mio. EUR) resultiert im Wesentlichen aus der Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehens an die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH sowie der planmäßigen Tilgung von Bankdarlehen. Die Zufüsse aus der Etablierung des Programms zur Verbriefung von Forderungen in Höhe von 100 Mio. USD und aus der Finanzierung von Containern in Höhe von 150 Mio. USD wirkten diesem entgegen.

## 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 Linien-schiffahrts-Konferenzen im Oktober 2008 in Europa Verstöße gegen 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. In den ersten neun Monaten 2011 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 498,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 406,7 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	30.9.2011	31.12.2010
Schiffe und Container	1.217,2	1.143,9
Verwaltungsgebäude	140,1	130,0
Sonstiges	101,1	123,0
Künftige Mietleasingzahlungen	1.458,4	1.396,9
Bestellobligo	736,6	807,8
<b>Gesamt</b>	<b>2.195,0</b>	<b>2.204,7</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>1.979,0</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 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**

Hapag-Lloyd hat mit einem Konsortium aus nationalen und internationalen Banken am 11. bzw. 15. November 2011 die Neuausrichtung der bestehenden Finanzierungsstruktur vereinbart. Diese Neuausrichtung beinhaltet eine Reduzierung der bisher nicht genutzten Revolving Credit Facility in Höhe von ursprünglich 360 Mio. USD (266,7 Mio. EUR) auf 95 Mio. USD (70,4 Mio. EUR). Diese Liquiditätslinie kann bis zu dem ursprünglich vereinbarten Laufzeitende am 1. Oktober 2013 nach den Bedingungen der Revolving Credit Facility genutzt werden. Zur Optimierung der Finanzierungsstrukturen und zur Verbesserung des Fristenprofils wird zudem die bestehende Flottenfinanzierung in eine neue Finanzierung mit einem Gesamtumfang von 460 Mio. USD (340,8 Mio. EUR) überführt. Hieraus fließen der Gesellschaft zusätzliche Zahlungsmittel in Höhe von 179 Mio. USD (132,6 Mio. EUR) zu. Die neue Finanzierung hat eine Laufzeit bis November 2016.

Hamburg, im November 2011

Hapag-Lloyd Holding AG  
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

# FINANZKALENDER

- November 2011** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2011
- März 2012** Veröffentlichung Konzernjahresabschluss / Geschäftsbericht 2011
- Mai 2012** Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2012
- August 2012** Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2012
- November 2012** Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2012

## 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)**



