



## KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1. – 31.12. 2011	1.1. – 31.12. 2010	Veränderung absolut
<b>OPERATIVE KENNZAHLEN</b>				
Schiffe <sup>1)</sup> insgesamt, davon:		149	137	+12
eigene Schiffe <sup>1)</sup>		58	59	-1
geleaste Schiffe <sup>1)</sup>		9	9	-
gecharterte Schiffe <sup>1)</sup>		82	69	+13
Kapazität der Schiffe <sup>1)</sup> insgesamt	TTEU	679	605	+74
Container <sup>1)</sup> insgesamt	TTEU	1.042	1.025	+17
Bunkerpreis (Jahresdurchschnitt)	USD/t	605	453	+152
Frachtrate (Jahresdurchschnitt)	USD/TEU	1.532	1.569	-37
Transportmenge	TTEU	5.198	4.947	+251
Umsatzerlöse	Mio. EUR	6.103	6.204	-101
Transportaufwendungen	Mio. EUR	5.281	4.811	+470
EBITDA	Mio. EUR	367	904	-537
EBIT	Mio. EUR	80	583	-503
EBIT bereinigt	Mio. EUR	101	550	-449
Konzernjahresüberschuss	Mio. EUR	-29	428	-457
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	244	664	-420
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	261	498	-237
<b>RENDITEKENNZAHLEN</b>				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	6,0	14,6	-8,6ppt
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	1,3	9,4	-8,1ppt
EBIT-Marge bereinigt	%	1,7	8,9	-7,2ppt
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER</b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.614	6.570	+44
Eigenkapital	Mio. EUR	3.424	3.443	-19
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	51,8	52,4	-0,6ppt
Fremdkapital	Mio. EUR	3.190	3.127	+63
<b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER</b>				
Finanzschulden	Mio. EUR	1.897	1.878	+19
Liquide Mittel	Mio. EUR	673	752	-79
Nettoverschuldung (Finanzschulden – Liquide Mittel)	Mio. EUR	1.224	1.126	+98
Gearing (Nettoverschuldung/Eigenkapital)	%	35,7	32,7	+3,0ppt
Anlagendeckungsgrad I (Anlagevermögen/Eigenkapital)	%	67,6	69,0	-1,4ppt
Anlagendeckungsgrad II ((EK + lfr. Schulden)/Anlagevermögen)	%	105,3	106,7	-1,4ppt
Liquiditätsgrad I (liq. Mittel/kfr. Schulden)	%	52,6	60,2	-7,6ppt
<b>MITARBEITERANZAHL ZUM 31. DEZEMBER</b>				
Mitarbeiter auf See		1.303	1.306	-3
Mitarbeiter an Land		5.570	5.566	+4
<b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>		<b>6.873</b>	<b>6.872</b>	<b>+1</b>

1) Stichtag 31.12.

**Disclaimer:** Der vorliegende Geschäftsbericht 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 im März 2012 veröffentlicht.**

# **GESCHÄFTSBERICHT 2011**

Hapag-Lloyd Holding AG

# Inhalt

<b>Vorwort des Vorstandes</b>	<b>7</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrates</b>	<b>10</b>
<b>Hapag-Lloyd – am Kapitalmarkt</b>	<b>14</b>
<b>Nachhaltigkeit auf See</b>	<b>18</b>
<b>KONZERNLAGEBERICHT</b>	<b>36</b>
Geschäfts- und Rahmenbedingungen	39
Aktionärs- und Konzernstruktur	39
Geschäftstätigkeit	40
Konzern-Ziele und Strategie	41
Unternehmenssteuerung	43
Geschäftsentwicklung	45
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	45
Wesentliche nicht-finanzielle Leistungsindikatoren	50
Innovation und Nachhaltigkeit	54
Mitarbeiter	60
Ertragslage des Konzerns	62
Finanzlage des Konzerns	65
Vermögenslage des Konzerns	71
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	73
Risiko- und Chancenbericht	74
Nachtragsbericht	89
Prognosebericht	90
<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	<b>92</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	96
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	97
Konzernbilanz	98
Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung	100
Konzernkapitalflussrechnung	102
<b>KONZERNANHANG</b>	<b>104</b>
<b>Bestätigungsvermerk</b>	<b>178</b>
<b>Corporate Governance</b>	<b>180</b>
Verantwortungsvolle Unternehmensführung	180
Vorstand und Aufsichtsrat	181
<b>Finanzkalender</b>	<b>190</b>
<b>Impressum</b>	<b>190</b>



(v. l. n. r.)

Ulrich Kranich

Michael Behrendt

(Vorsitzender des Vorstandes)

Jesper Praestensgaard

Peter Ganz

## Sehr geehrte Damen und Herren,

2011 war für die Linienschifffahrt ein herausforderndes Jahr. Unser Geschäft, das uns im Vorjahr noch einen Rekordgewinn gebracht hat, gestaltete sich insbesondere aufgrund der stark gestiegenen Ölpreise und branchenspezifischer Ursachen schwieriger als erwartet. Die Geschäftsentwicklung blieb 2011 deutlich hinter unseren ursprünglichen Erwartungen zurück. Hapag-Lloyd hat sich in diesem Marktumfeld insbesondere im Branchenvergleich stark behauptet. Das Ladungsaufkommen konnte um 5,1 Prozent auf 5,2 Mio. TEU gesteigert werden. Trotz eines teilweise sehr intensiven Wettbewerbs in den Fahrtgebieten konnten wir die durchschnittliche Frachtrate in 2011 mit 1.532 USD/TEU im Vorjahresvergleich nahezu stabil halten. Die folgenden Finanzkennzahlen zeigen die Stärke unseres Unternehmens in dem schwierigen Marktumfeld. Hapag-Lloyd erwirtschaftete im abgelaufenen Geschäftsjahr ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) in Höhe von 101 Mio. Euro. Das EBITDA betrug rund 367 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote von Hapag-Lloyd liegt bei über 50 Prozent und die Nettoverschuldung entspricht nur gut einem Drittel des Eigenkapitals. Beides blieb gegenüber dem starken Vorjahr nahezu unverändert. Diese soliden Strukturen und die operationelle Exzellenz unserer weltweiten Organisation sind die Basis für eine wirtschaftlich erfolgreiche zukünftige Entwicklung.

7

Der Verlauf des Geschäftes sowie wesentliche Einflussfaktoren im Jahr 2011 haben unsere grundsätzliche Ausrichtung bestätigt. So stellten im März und April die verheerende Naturkatastrophe und der Atomunfall in Japan nicht nur Hapag-Lloyd vor eine wochenlange Belastungsprobe. Diese wurde ohne ernste Schäden für Mitarbeiter, Equipment und Ladung gemeistert. Die wirtschaftlichen Folgen der Katastrophe in Japan schlugen sich dennoch auch im Hapag-Lloyd Ergebnis nieder, hier vor allem die Auswirkungen auf die Produktion und Lieferketten unserer Kunden sowie die aus Sicherheitsgründen notwendige Umroutung von Schiffen und Ladung.

Einen größeren, wenngleich indirekten Effekt auf die Kostensituation hatten die politischen Umwälzungen in Nordafrika. Diese sorgten im Frühjahr 2011 für einen starken Anstieg der Rohölpreise und damit auch der Bunkerpreise. Die Ausgaben für Bunker stellen in der Schifffahrt den mit Abstand größten Kostenblock dar. Im Jahresdurchschnitt verteuerte sich der Bunker zum Vorjahr um mehr als 34 Prozent. Auch ein erfolgreiches Hedging konnte die Ergebnisbelastungen der starken Rohstoffpreissteigerungen nur teilweise kompensieren, zumal Ratenerhöhungen in 2011 nicht wie geplant durchgesetzt werden konnten. Der intensive Wettbewerb einiger Mitbewerber um Marktanteile vor allem im Asien-Europa-Verkehr machte es uns unmöglich, die steigenden Energiekosten über Steigerungen der Frachtraten auszugleichen.

Umso beachtlicher ist jedoch, dass Hapag-Lloyd trotz des Wettbewerbsdrucks und der widrigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen den Umsatz auf Dollar-Basis um über



8

drei Prozent steigern konnte. Dies haben wir mit unserem etablierten Yield-Management-System, unserer zentralen Pricing-Politik durch das Trade Management sowie unsere leistungsfähige IT erreicht. Obwohl wir teilweise auf Ladungsmengen ohne ausreichende Deckungsbeiträge verzichtet haben, konnten wir das Transportvolumen gegenüber dem Vorjahr steigern. Auch dies ist angesichts des Marktumfeldes ein Erfolg. Zum Erreichen des positiven operativen Ergebnisses im abgelaufenen Geschäftsjahr hat zudem erneut unser effizientes Kostenmanagement beigetragen. Für diese Leistung gebührt vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern großer Dank.

Für eine erfolgreiche Teilnahme an der weiteren Entwicklung der Containerschifffahrt haben wir unsere Wettbewerbsposition als eine der Top-5-Linienreedereien der Welt mit der Gründung der G6 Alliance weiter gefestigt und verbessert. Gemeinsam mit fünf asiatischen Partnern setzen wir ab März 2012 bis zu 90 Schiffe zwischen Asien und Europa ein. In den wichtigsten Häfen können wir unseren Kunden so tägliche Abfahrten anbieten. Aufgrund der höheren Anzahl von wöchentlichen Diensten sind gleichzeitig kürzere Transitzeiten und mehr Hafendirektverbindungen möglich – alles wichtige Faktoren, nach denen unsere Kunden auswählen. Durch die neue Kooperation können nicht zuletzt auch unsere Neubauten – zehn Schiffe mit jeweils 13.200 TEU, die von Juli 2012 bis Ende 2013 abgeliefert werden – deutlich effizienter in Dienst gestellt und dank mehrerer Partner auch besser ausgelastet werden.

Nachhaltigkeit spielt für den langfristigen Erfolg, die Steigerung des Unternehmenswertes sowie die Sicherung der Arbeitsplätze eine wichtige Rolle. Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich daran, durch den Einsatz modernster Technik im Schiffsbetrieb Brennstoff zu sparen und die Emissionen der Containertransporte weiter zu senken. Hier haben wir bereits deutliche Schritte erreicht. Hapag-Lloyd hat im Herbst 2011 den fortschrittlichsten Emissionsrechner der Branche eingeführt, um diese Erfolge transparent zu machen und offen zu dokumentieren. Der Online-Kalkulator EcoCalc informiert unsere Kunden umfassend über die Auswirkungen jedes individuellen Containertransportes weltweit, auch an Land. Neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen wird der Schwefeloxid-, Stickoxid- und Feinstaub-Ausstoß angegeben.

Hapag-Lloyd hat seine Bilanz 2011 weiter gestärkt. So wurde die existierende Flottenfinanzierung in eine neue Finanzierung über 340 Mio. Euro überführt, wodurch das Fristenprofil verbessert wurde und zusätzliche Zahlungsmittel zufließen. Die liquiden Mittel betragen zum Jahresende mehr als 670 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung der nicht genutzten Kreditlinien verfügt Hapag-Lloyd über eine angemessene Liquiditätsreserve in Höhe von rd. 750 Mio. Euro. Anstehende Investitionen, insbesondere die zehn Neubauten, sind bereits vollständig finanziert. Eine auch im Branchenvergleich hohe Eigenkapitalquote von rund 52 Prozent unterstreicht die finanzielle Stabilität von Hapag-Lloyd.

Neue Strukturen auf der Anteilseignerseite werden Hapag-Lloyd weiter stärken. Als Hauptaktionär wird das "Albert Ballin"-Konsortium seinen Anteil an Hapag-Lloyd im Jahresverlauf 2012 weiter erhöhen. Dies sichert nicht nur die langfristige Eigenständigkeit von Hapag-Lloyd, darüber hinaus wird die Kapitalbasis durch die teilweise Umwandlung des Hybridkapitals in Aktienkapital gestärkt.

Hapag-Lloyd ist somit gut positioniert, um an einem weiteren Wachstum der Containerschifffahrt dank motivierter, loyaler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wettbewerbsfähiger Kosten und leistungsfähigem Serviceangebot zu partizipieren. In den ersten Wochen des Jahres 2012 haben alle großen Linienreedereien vor allem im Asien-Europa-Verkehr umfangreiche Ratenerhöhungen angekündigt. Dies ist auch vor dem Hintergrund deutlich steigender Bunkerpreise zwingend notwendig. Der neuerliche Anstieg des Bunkerpreises stellt für die Containerschifffahrtsbranche in allen Fahrtgebieten eine hohe Belastung dar. Vor dem Hintergrund der derzeit unverändert unsicheren gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Entwicklung bleibt unser vorrangiges Ziel für das begonnene Geschäftsjahr, ein positives Ergebnis zu erzielen.

Wir wollen die Dividendenfähigkeit von Hapag-Lloyd zügig erreichen, um unseren Anteilseignern eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu bieten. So kann der Unternehmenswert von Hapag-Lloyd weiter gesteigert und die Attraktivität eines Investments in eine der global führenden Containerschifffahrtsgesellschaften erhöht werden.



Michael Behrendt

Vorsitzender des Vorstandes



## BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Mit der Umwandlung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG in die Hapag-Lloyd Holding AG zum 22. März 2011 hat der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG seine Arbeit aufgenommen. Er hat seitdem die ihm nach Gesetz sowie Satzung obliegenden und durch die Geschäftsordnung des Aufsichtsrates konkretisierten Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten sowie überwacht. Maßstab der Handlungen des Aufsichtsrates waren dabei stets die Interessen der Hapag-Lloyd Holding AG, deren Entwicklung ganz überwiegend durch die Hapag-Lloyd AG als maßgebliche operative Einheit des Konzerns beeinflusst wird. Durch die personenidentische Besetzung des Vorstandes sowie der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG und der Hapag-Lloyd AG wird die Verzahnung der beiden Unternehmen sowohl auf der Ebene der Geschäftsleitung als auch auf Aufsichtsratsebene in hohem Maße sichergestellt.

### Arbeit des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr vom Vorstand regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Überlegungen zur künftigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens, dessen Lage und Entwicklung, die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen, besondere Geschäftsvorfälle sowie das Risikomanagement informieren lassen.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2011 zu vier Sitzungen zusammen. Er hat sich durch den Vorstand in den Sitzungen mündlich und schriftlich berichten lassen. Alle Fragen des Aufsichtsrates beantwortete der Vorstand vollständig und umfassend. Darüber hinaus erhielt der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen regelmäßig schriftliche Berichte des Vorstandes. Auch stand der Vorsitzende des Aufsichtsrates in regelmäßigem Austausch mit dem Vorsitzenden des Vorstandes. Die umgehende Information des Aufsichtsrates war damit jederzeit sichergestellt.

Am 22. März 2011 fand die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd Holding AG statt. In der Sitzung wurde Herr Dr. Michael Frenzel zum Vorsitzenden und Herr Karl Gernandt zum zweiten stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Im Anschluss bestellte der Aufsichtsrat die Vorstandsmitglieder der Gesellschaft und bestimmte Herrn Michael Behrendt zum Vorsitzenden des Vorstandes sowie zum Arbeitsdirektor. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit dem geplanten Abschluss eines großvolumigen Darlehensvertrages zum Zwecke der Finanzierung von Schiffen und stimmte diesem zu.

Nach der Bestellung der Arbeitnehmervertreter trat der Aufsichtsrat am 30. Juni 2011 zu seiner zweiten Sitzung zusammen. Das nun paritätisch besetzte Gremium wählte Herrn Dr. Michael Frenzel zu seinem Vorsitzenden sowie Herrn Dietmar Stretz zu dessen erstem und Herrn Karl Gernandt zu dessen zweitem Stellvertreter. Ferner wurden die Mitglieder des Vermittlungsausschusses, des Präsidial- und Personalausschusses sowie des Prüfungs- und Finanzausschusses gewählt. Somit stand auch die Zusammensetzung des Nominierungsausschusses fest.

Der Vorstand berichtete dem Aufsichtsrat über die aktuelle Geschäftslage. Unter anderem diskutierte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand die intensive Wettbewerbssituation, die sich insbesondere im Fahrtgebiet Fernost negativ auf die Frachtraten auswirkte, sowie weitere Einflussfaktoren wie den steigenden Bunkerpreis und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung.

In der Sitzung am 28. September 2011 befasste sich der Aufsichtsrat im Wesentlichen mit einer Neufinanzierung des Schiffsportfolios der Hapag-Lloyd AG. Er erteilte seine Zustimmung zur Übernahme von Garantien sowie zu sonstigen Gewährleistungen für von der Hapag-Lloyd AG abzuschließende Kreditverträge bzw. sonstigen Finanzierungsvereinbarungen. Zudem nahm der Aufsichtsrat die Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäftsentwicklung entgegen und erörterte diese mit ihm. Dabei standen die weiterhin herausfordernden Marktbedingungen im Blickpunkt, die in 2011 eine Anhebung der Frachtraten überwiegend verhinderten. Nicht zuletzt aufgrund des konsequent weiterverfolgten Kosteneinsparungsprogramms und der Stabilität der durchschnittlichen Frachtrate konnte Hapag-Lloyd im ersten Halbjahr im Vergleich zu den Wettbewerbern ein besseres operatives Ergebnis erzielen.

In der Sitzung am 5. Dezember 2011 erläuterte der Vorstand die aktuelle Geschäftslage unter dem Eindruck des nach wie vor ambitionierten Branchenumfeldes. Trotz dieser habe Hapag-Lloyd im dritten Quartal das Transportvolumen gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert und ein positives operatives Ergebnis erzielt. Im Zentrum der Sitzung stand das Jahresbudget 2012 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung. Der Vorstand stellte dieses ausführlich vor und ging detailliert auf die zugrunde liegenden Planungsprämissen ein. Der Aufsichtsrat stimmte der Planung des Vorstandes zu.

### **Arbeit der Ausschüsse des Aufsichtsrates**

Der Präsidial- und Personalausschuss befasste sich in seinen beiden Sitzungen am 28. September 2011 und am 5. Dezember 2011 jeweils mit der Vorbereitung der taggleichen Sitzungen des Aufsichtsrates.

Der Prüfungs- und Finanzausschuss trat im Geschäftsjahr dreimal zusammen. In seiner Sitzung am 1. Juli 2011 befasste er sich mit Finanzierungsthemen. Er ließ sich vom Vorstand verschiedene Geschäftsentwicklungsszenarien sowie mögliche Finanzierungsalternativen vorstellen und erörterte diese mit dem Vorstand.

Neben der Berichterstattung des Vorstandes zur aktuellen Geschäfts- und Finanzlage sowie deren Auswirkung auf die Finanzierung befasste sich der Prüfungs- und Finanzausschuss in seiner Sitzung am 26. September 2011 mit dem Rechnungslegungsprozess sowie der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (inklusive Compliance), des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems. Hierzu berichtete der Leiter Revision dem Ausschuss über die im vergangenen Jahr durchgeführten Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die Durchführung eines externen Quality Assessments sowie die Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems. Ferner ließ sich der Ausschuss vom Vorstand einen Überblick zum Stand der Sicherungsgeschäfte im Hinblick auf die Bunkerpreis- und Wechselkursrisiken geben. Der Ausschuss gab die Empfehlung an den Aufsichtsrat ab, der Übernahme von Garantien sowie sonstigen Gewährleistungen für von der Hapag-Lloyd AG abzuschließende Kreditverträge bzw. sonstige Finanzierungsvereinbarungen durch die Hapag-Lloyd Holding AG zuzustimmen.

Im Zentrum der Sitzung am 25. November 2011 stand die Befassung mit der Finanz- und Investitionsplanung für das Jahr 2012 und der Vorschaurechnung 2013 bis 2016. Der Vorstand erläuterte ausführlich die der Planung zugrunde liegenden Annahmen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Frachtraten sowie der Strategie zur Vornahme von Sicherungsgeschäften. Der Ausschuss diskutierte die Ziele und Maßnahmen ausführlich mit dem Vorstand. Er beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, dem vorgelegten Jahresbudget 2012 einschließlich der Finanz- und Investitionsplanung zuzustimmen. Ferner befasste sich der Ausschuss mit den Prüfungsschwerpunkten der Abschlussprüfung. Hierzu nahm der Abschlussprüfer an der Sitzung teil und erläuterte die einzelnen Schwerpunkte.

Der Vermittlungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss traten im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht zusammen.

### **Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Die Gründer der Gesellschaft bestellten die Herren Horst Baier, Dr. Michael Frenzel, Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Ulrich Leitermann und Dr. Andreas Reuß als Mitglieder des Aufsichtsrates. Frau Renate Commerell, Frau Martina Neumann sowie die Herren Manfred Kade, Arnold Lipinski, Wolfgang Rose und Dietmar Stretz wurden nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes als Vertreter der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat bestellt. Dr. Alexander Rittstieg trat am 1. Oktober 2011 die Nachfolge von Dr. Andreas Reuß als Mitglied des Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd Holding AG an.

Der Aufsichtsrat hat die Herren Michael Behrendt, Peter Ganz, Ulrich Kranich und Jesper Praestensgaard mit Wirkung zum 22. März 2011 zu Mitgliedern des Vorstandes bestellt.

### **Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2011**

Der Jahresabschluss und der Lagebericht sowie der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Hapag-Lloyd Holding AG für das Geschäftsjahr 2011 sind durch den vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

13

Die Abschlussunterlagen, der Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen dem Aufsichtsrat rechtzeitig vor. Die Unterlagen wurden in der Sitzung des Prüfungs- und Finanzausschusses am 19. März 2012 im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, sowie des Vorstandes intensiv behandelt und erörtert.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 21. März 2012 dem Ergebnis der Prüfung durch den anwesenden Abschlussprüfer und der Empfehlung des Prüfungs- und Finanzausschusses angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung der Abschlussunterlagen festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse nebst Lageberichten. Der Jahresabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG ist damit festgestellt.

### **Dank**

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Betriebsräten des Hapag-Lloyd Konzerns für ihr hohes Engagement.

Hamburg, den 21. März 2012



Michael Frenzel

Vorsitzender des Aufsichtsrates

## HAPAG-LLOYD – AM KAPITALMARKT

### REZESSIONSÄNGSTE UND SCHULDENKRISE DOMINIEREN INTERNATIONALE KAPITALMÄRKTE

14

Nach einer überwiegend freundlichen Tendenz in den ersten Monaten 2011 führten die dramatische Zuspitzung der EU-Schuldenkrise und ein sich abschwächendes Weltwirtschaftswachstum insbesondere im dritten Quartal 2011 zu erheblichen Kursverlusten an den internationalen Aktienmärkten. Überdies erhöhte sich die Volatilität an den Devisenmärkten merklich. Insbesondere der Euro verlor seit Anfang September 2011 deutlich gegenüber dem US-Dollar an Wert.

Erst gegen Ende des Berichtszeitraums bewirkten die Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank sowie die Maßnahmen der Staaten des Euro-Raumes zur Begrenzung der Auswirkungen der Schuldenkrise eine wieder positivere Tendenz an den internationalen Kapitalmärkten. Dennoch schlossen die wichtigsten internationalen Börsenindizes – mit Ausnahme der Indizes der amerikanischen Leitbörsen – mit deutlichen Kursverlusten für das Börsenjahr 2011.

#### Entwicklung der wichtigsten Indizes

Indizes	30.12.2011	31.12.2010	Höchst-/Tiefststand 2011	Veränderung 2011 vs. 2010
Dow Jones Industrial	<b>12.217</b>	11.577	12.810 / 10.655	+5,5 %
MSCI World	<b>1.182</b>	1.280	1.391 / 1.074	-7,6 %
EuroStoxx 50	<b>2.316</b>	2.793	3.068 / 1.995	-17,0 %
DAX Index	<b>5.898</b>	6.914*	7.527 / 5.072	-15,0 %
Nikkei 225	<b>8.455</b>	10.229*	10.857 / 8.160	-17,0 %

Quelle: Bloomberg; \*Kurse vom 30.12.2010

Von den starken Kursrückgängen waren auch die Aktien der börsennotierten Schifffahrtslinien betroffen. Die Auswirkungen der Natur- und Umweltkatastrophe in Japan, die Eintrübung der Konjunkturperspektiven sowie die aus dem hohen Rohölpreis resultierenden Kostenbelastungen führten bei den Aktien der Schifffahrtsbranche seit dem Ende des ersten Quartals 2011 zu einer unverändert starken Zurückhaltung der Investoren. Ausgehend von den angekündigten Erhöhungen der Frachtraten für verschiedene Fahrtgebiete – insbesondere den wichtigen Asien-Europa Trade – konnten die Aktien der börsennotierten Containerreedereien an den in den ersten Wochen des laufenden Jahres zu verzeichnenden deutlichen Kursgewinnen an den Weltbörsen partizipieren.

15

#### Aktien der Containerschiffahrtlinien indexiert



Die Kursentwicklung an den Anleihemärkten war im Jahresverlauf durch eine zunehmende Volatilität gekennzeichnet. Gute Konjunkturperspektiven und eine niedrige Preissteigerungsrate sorgten insbesondere im ersten Quartal 2011 für einen positiven Trend an den Anleihemärkten. Die dramatische Verschärfung der Schuldenkrise in Europa, der drohende Staatsbankrott des Euro-Landes Griechenland und die Herabstufung der Bonität der USA, der weltweit größten Volkswirtschaft, verursachten dagegen ab Jahresmitte 2011 eine erhebliche Verunsicherung der Investoren.

So notierte der iTraxx Crossover, der das Ausfallrisiko hoch rentierlicher Unternehmensanleihen misst, am 4. Oktober 2011 mit einem Jahreshöchststand von 877 Punkten. Der Jahrestiefststand betrug 353 Punkte (3. Mai 2011). Bis zum 7. Februar 2012 ermäßigte sich der Indexstand wieder auf 553 Punkte. Zudem belastete der fortgesetzte Anstieg der Verbraucherpreise die Kursentwicklung der Anleihen. Im Dezember 2011 betrug die Preissteigerungsrate im Euro-Raum 2,8 Prozent und lag damit weiterhin deutlich über den Zielvorgaben der Europäischen Zentralbank (EZB). Neben Staatsanleihen hoch verschuldeter europäischer Länder mussten vor allem Unternehmensanleihen zum Teil erhebliche Kursrückgänge hinnehmen. Die überwiegend soliden Bilanzstrukturen und die gute Liquiditätsausstattung der meisten emittierenden Unternehmen traten dabei als Bestimmungsfaktoren für die Kursentwicklung in den Hintergrund.

### **VOLATILE KURSENTWICKLUNG TROTZ SOLIDER BILANZKENNZAHLEN**

Die insgesamt schwierige Ertragssituation der Containerschiffahrtsbranche und das sehr selektive Anlageverhalten der Investoren am Anleihemarkt belasteten im Jahresverlauf auch die Kursentwicklung der von Hapag-Lloyd emittierten hoch rentierlichen Unternehmensanleihen.

Die Euro-Anleihe notierte am 30. Dezember 2011 mit 88,50 Prozent. Die Bandbreite der Kursnotierungen lag zwischen 110,13 Prozent (Höchstkurs am 14. Januar 2011) und 74,19 Prozent (Tiefststand am 5. Oktober 2011). Die US-Dollar-Tranche notierte am 30. Dezember 2011 mit 71,44 Prozent. Den Höchststand erreichte die US-Dollar-Anleihe mit 112,00 Prozent am 11. Februar 2011. Die niedrigste Notierung (66,13 Prozent) war am 28. November 2011 zu verzeichnen. In den ersten Wochen des laufenden Berichtsjahres hat sich der Kurs der Euro-Anleihe wieder auf 103,00 Prozent (27. Februar 2012) befestigt.

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 gesamten Frachtschiffahrtsbranche wurde der Ausblick von Standard & Poor's von „Stable“ auf „Negative“ angepasst. Als Gründe für die Bestätigung des Emittentenratings wurden insbesondere die adäquate Liquiditätsausstattung und die Strategie der proaktiven Liquiditätsvorsorge hervorgehoben. Die Ratingagentur Moody's bewertete Hapag-Lloyd zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Geschäftsberichtes mit B1 (Ausblick: „Negative“).

## Stammdaten der begebenen Anleihen

Emissionen	EUR-Tranche	USD-Tranche	zusätzl. EUR-Tranche
Emittent	Hapag-Lloyd AG		
Garant	Hapag-Lloyd Holding AG		
Betrag	EUR 330.000.000	USD 250.000.000	EUR 150.000.000
Fälligkeit*	15. Oktober 2015	15. Oktober 2017	15. Oktober 2015
Emittentenrating	B1 (Moody's); BB- (Standard & Poor's)		
Emissionsrating	B3 (Moody's); B (Standard & Poor's)		
Kupon	9,00 %	9,75 %	9,00 %
Ausgabekurs	99,50 %	99,37 %	103,38 %**
Kurs 30.12.2011***	88,50 %	71,44 %	
Kurs 29.2.2012***	102,75 %	95,75 %	

\*Vorzeitig kündbar; \*\*Zuzüglich evtl. Stückzinsen ab dem 8. Oktober 2010; \*\*\*Kursdaten: Bloomberg

Auch im Branchenvergleich verfügt Hapag-Lloyd unverändert über solide Bilanzrelationen. Die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) betrug zum 31. Dezember 2011 rd. 52 Prozent. Der Nettoverschuldungsgrad ist mit 35,7 Prozent weiterhin vergleichsweise niedrig. Die liquiden Mittel beliefen sich am 31. Dezember 2011 auf 10,3 Prozent der Bilanzsumme.

Einschließlich nicht genutzter Kreditlinien verfügt Hapag-Lloyd zum 31. Dezember 2011 über eine Liquiditätsreserve von insgesamt 746 Mio. EUR. Im Geschäftsjahr 2011 erzielte der Konzern einen operativen Cash-Flow in Höhe von 244 Mio. EUR.

## OFFENE UND TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

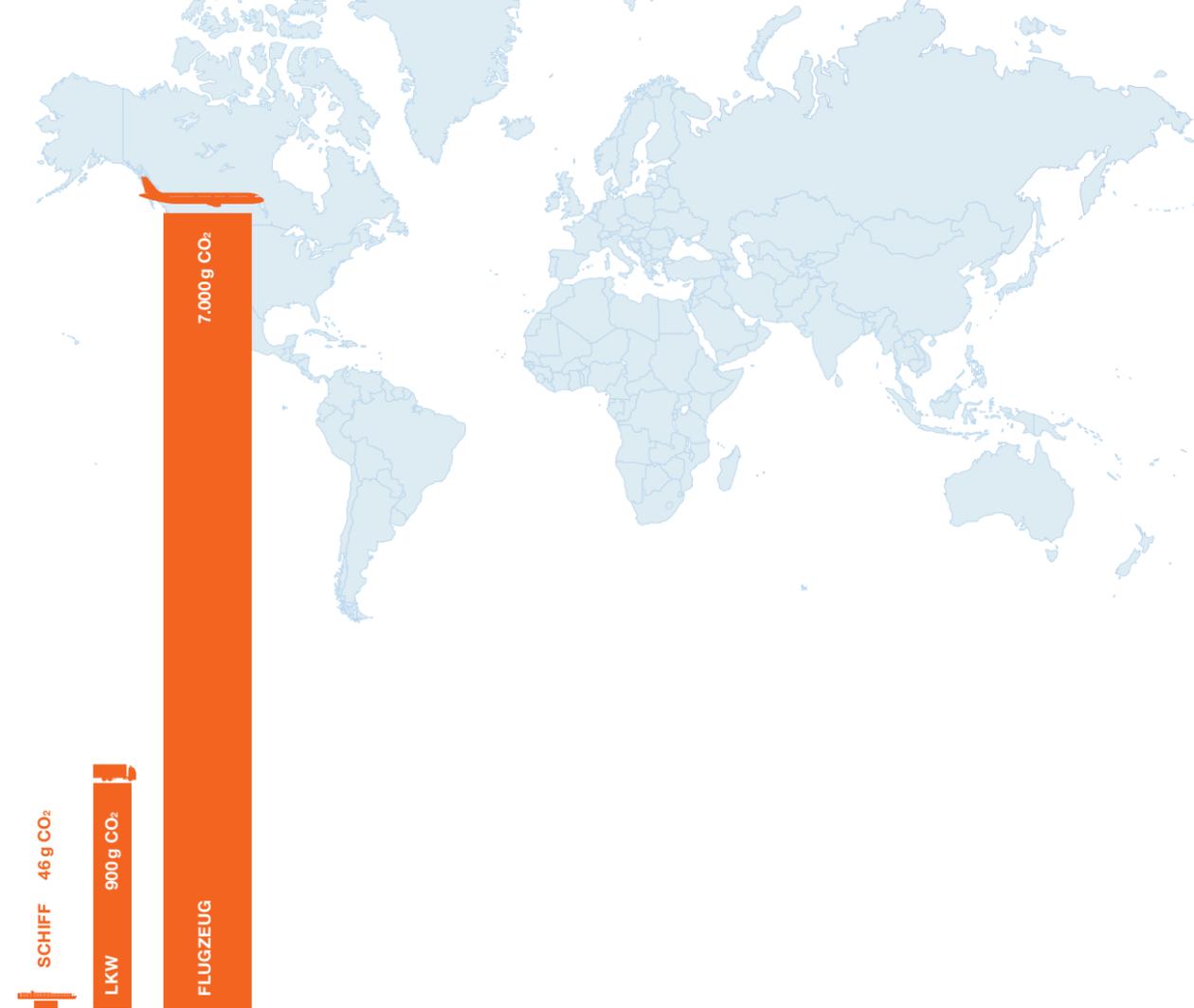
Der Fokus der Investor-Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der zeitnahen Betreuung der Anleger und Kapitalmarktteilnehmer.

Zur Intensivierung der Kontakte zu internationalen Anleiheinvestoren hat Hapag-Lloyd im Jahresverlauf an folgenden internationalen Kapitalmarktkonferenzen teilgenommen: 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; 30. November 2011 European Credit Conference 2011, Citi Group, London. Ferner wurden mit interessierten internationalen Investoren eine Reihe von Einzelgesprächen geführt.

Ergänzend zu den Direktkontakten wurde auch das Informationsangebot auf der Webseite von Hapag-Lloyd ausgebaut. Die veröffentlichten Konzern-Zwischen- und Geschäftsberichte stehen auf der Internetseite von Hapag-Lloyd – [www.hapag-lloyd.com/ir](http://www.hapag-lloyd.com/ir) – zum Download bereit.



**DRIVEN BY  
RESPONSIBILITY**



ALS EINER DER FÜHRENDEN GLOBAL PLAYER SEHEN WIR AUCH GLOBAL UND HANDELN DEMENTSPRECHEND: MIT CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN, EINEM SCHONENDEN UMGANG MIT NACHARMEN BRENNSTOFFEN, MODERNSTEN MOTOREN UND

UNSERE VERANTWORTUNG GEGENÜBER DER UMWELT UNSEREM BEITRAG ZUR SENKUNG DER WELTWEITEN TÄGLICHEN RESSOURCEN, MIT BESONDERS SCHWEFEL-VIELEM MEHR.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro 20-Fuß-Standard-container (TEU) liegen bei unseren modernsten Schiffen bei nur 46 Gramm pro Kilometer.

**MASSTÄBE AUCH IM UMWELTSCHUTZ** Moderne Containerschiffe gehören hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern. Mit unserer Flotte halten wir uns zudem freiwillig an deutlich strengere Regeln, als sie weltweit vorgeschrieben sind. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der gesamten Transportkette weiter zu senken – und lassen dies regelmäßig überprüfen. Schon 2007 hat uns der Germanische Lloyd (GL) als erste Containerreederei weltweit das Zertifikat „GL Excellence – 5 Stars“ verliehen, das neben hohen Umweltschutz- und Qualitätsstandards auch unsere Maßnahmen zur Arbeitssicherheit sowie Schiffssicherheit auszeichnet.



STÜRME UND SCHWERES WETTER. MODERNE ROUTEN-  
PLANUNG NUTZT WETTEREINFLÜSSE UND HILFT UNSE-  
REN KAPITÄNEN, BESONDERS WIRTSCHAFTLICH UND  
UMWELTFREUNDLICH ÜBER DIE OZEANE ZU FAHREN.

**EIN SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG: GUTE REISEPLANUNG SCHONT  
DIE UMWELT** Neueste Technologie für die beste Route. Unsere Kapitäne beachten auf  
See, was auch im Straßenverkehr gilt: Vorausschauendes Fahren spart Sprit und schont die  
Umwelt. Dank modernster Navigations- und Kommunikationstechnologie sowie einem „Weather  
Routing“ können sie Stürme, Wellengang, Strömungen und andere Wetter- und Meereseinflüsse  
rechtzeitig erkennen und einschätzen und so umfahren.

Das vorteilhafte „Weather Routing“ stellen wir übrigens auch den Schiffsführern unserer  
Charterschiffe zur Verfügung. So wird die CO<sub>2</sub>-Emission bei allen von Hapag-Lloyd eingesetzten  
Schiffen gleichermaßen gesenkt.





TRANSPARENZ IST BEI HAPAG-LLOYD DAS SCHLÜSSELWORT, WENN ES UM DEN CO<sub>2</sub>-FUSSABDRUCK GEHT. MIT UNSEREM EMISSIONSKALKULATOR ECOCALC LASSEN SICH FÜR JEDEN CONTAINERTRANSPORT DIE CO<sub>2</sub>-, SCHWEFELOXID- (SO<sub>x</sub>), STICKOXID- (NO<sub>x</sub>) UND FEINSTAUB-

**ÜBERRASCHEND, ABER WAHR: DIE SACHE MIT DER CO<sub>2</sub>-BILANZ**

Es mag erstaunlich klingen, ist aber wissenschaftlich belegt: Die CO<sub>2</sub>-Bilanz von Lebensmitteln aus Übersee kann besser sein als bei lokalen Produkten. Bessere klimatische Gegebenheiten in den Herkunftsländern sind ein wichtiger Grund dafür. Hinzu kommt ein sehr geringer CO<sub>2</sub>-Fußabdruck durch den Schiffstransport, selbst wenn dieser über weite Strecken läuft. Damit jeder den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck eines Transportes nachvollziehen kann, bieten wir auf unserer Webseite [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com) den Emissionskalkulator EcoCalc an.



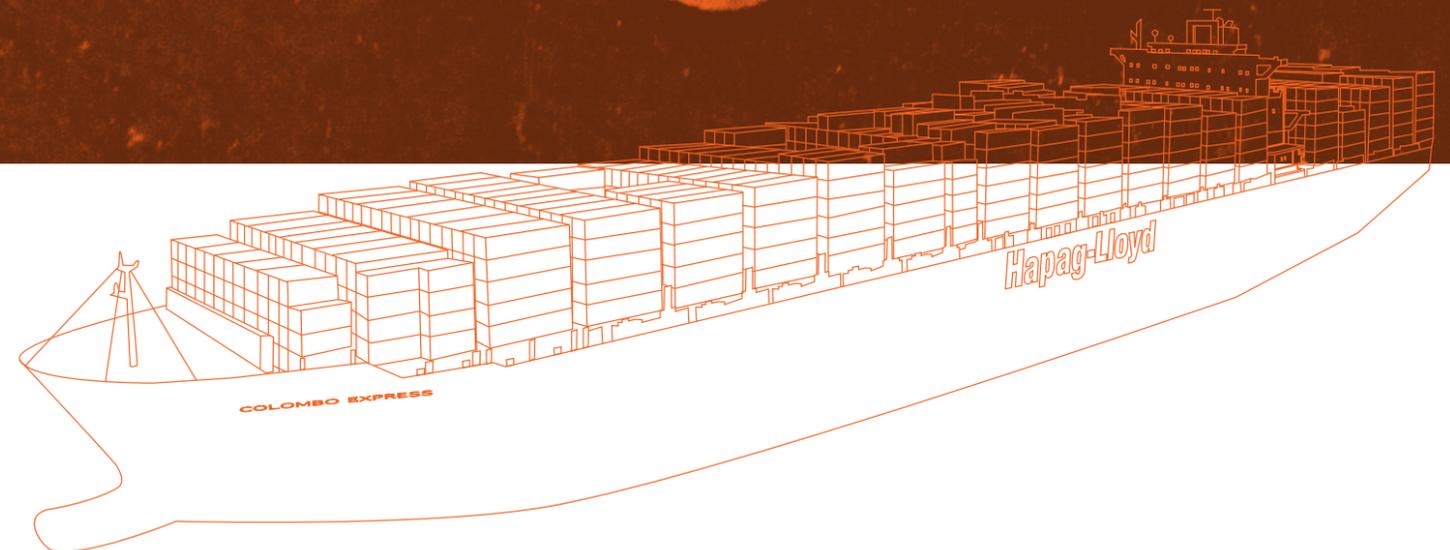
EMMISSIONEN EINFACH UND ÜBERSICHTLICH ERMITTELN.

# BEI UNS GEHT KEIN MÜLL ÜBER BORD

DEN MEEREN ZULIEBE: RUNDUM-RECYCLING  
VERHINDERT MÜLL IM OZEAN UND SICHERT  
EINEN LEBENSRAUM, DER MEHR ALS 70 PROZENT  
UNSERER ERDE BEDECKT.

Hapag-Lloyd bekennt  
sich klar zu einem  
nachhaltigen  
Management auf See  
und an Land.

**BEI UNS GEHT KEIN MÜLL ÜBER BORD** Neben einer strikten „Kein Müll über Bord“-Regel, die auf allen Hapag-Lloyd-Schiffen gilt, ist der Umgang mit Abfällen aus dem Schiffsbetrieb genau geregelt und organisiert. Müll wird grundsätzlich sortiert, getrennt und an Land dem Recycling zugeführt. Die Entsorgung von Altölen wird dokumentiert und findet ausschließlich über registrierte, autorisierte Fachbetriebe an Land statt. Und für Abwässer stehen auf Hapag-Lloyd-Schiffen hocheffiziente Kläranlagen zur Verfügung. Wie ernst wir das Rundum-Recycling nehmen, zeigen auch unsere Schiffe selbst: Bereits bei der Planung denken wir ans Ende des Lebenszyklus und lassen für alle Neubauten freiwillig ein „Inventory of Hazardous Materials“ (IHM) anfertigen. Wird ein Schiff also nach 20 bis 30 Jahren außer Betrieb genommen, ist eine Gefährdung von Gesundheit und Umwelt ausgeschlossen, da alle Stoffe jederzeit lokalisiert und fachgerecht entsorgt werden können.





UNSERE STAUPLANER KENNEN SICH AUS MIT DEM MEER, SCHLIESSLICH EHEMALIGE KAPITÄNE. ALS PLANER AM UNSERER SCHIFFE – UNTERSTÜTZT VON EINER INTELLIGE

DEN SCHIFFEN UND DEN RISIKEN: ES SIND AUS-PC ORGANISIEREN SIE PROFESSIONELL DIE BELADUNG NTEN SOFTWARE.

**SICHERHEIT, EIN KOSTBARES GUT** Unsere Stauplaner können sich in ihrer täglichen Arbeit nicht nur auf ihre Erfahrung, sondern auch auf intelligente IT-Systeme verlassen. Eine spezielle Software warnt, wenn durch die geplante Beladung eines Schiffes Risiken auftreten können. Falls also etwas die Stabilität des Schiffes gefährdet oder die zulässigen Belastungsgrenzen überschritten sein könnten, schlägt das System sofort Alarm. So denken Mensch und IT zusammen voraus und können Gefahrenmomente vorab ausschalten.





## KEINE REISEFREIHEIT: SORGFÄLTIGES BALLASTWASSER-MANAGEMENT AUF UNSEREN SCHIFFEN NIMMT SCHÄDLINGEN JEDE CHANCE AUF ORTSWECHSEL UND SCHÜTZT SENSIBLE ÖKOSYSTEME.

Eines der bekanntesten Beispiele für blinde Passagiere im Ballastwasser ist die Wollhandkrabbe, die Anfang des 20. Jahrhunderts aus China an die deutsche Küste kam.

**SENSIBLE ÖKOSYSTEME SCHÜTZEN** Jedes Schiff benötigt Ballastwasser für seine Stabilität. Und genau dieses Ballastwasser hat in der Vergangenheit für eine ungewollte Globalisierung gesorgt: Kleine Fische, Muscheln und Krabben, Plankton oder Mikroorganismen reisten in den Tanks im Rumpf des Schiffes mit, wurden fernab der Heimat wieder abgelassen und breiteten sich in fremden Ökosystemen aus.

Unser Ballastwasser-Management bewirkt einen rigorosen Beförderungsstopp für blinde Passagiere: Wir vermeiden jedes Abpumpen in Küstennähe oder in Häfen und wechseln das Wasser ausschließlich auf hoher See. Hier sind die meisten Organismen nicht überlebensfähig oder können zumindest nicht in fremde Ökosysteme einwandern. Darüber hinaus werden alle Hapag-Lloyd-Neubauten mit hocheffizienten, chemiefreien Anlagen zur Filtration und UV-Behandlung des Ballastwassers ausgestattet.





EFFIZIENTES CONTAINERMANAGEMENT. AUCH BEI UNSEREN WIR AUF UMWELTFREUNDLICHKEIT, ENERGIEEFFIZIENZ UND DEREN STÄRKEN IST DABEI DER TRANSPORT SENSIBLER

WELTWEIT MEHR ALS 650.000 CONTAINERN ACHTEN BESTMÖGLICHE AUSLASTUNG. EINE UNSERER BESON- WAREN IN MODERNEN KÜHLCONTAINERN.

**ZUVERLÄSSIG UND UMWELTFREUNDLICH: UNSERE KÜHLCONTAINER**

Hapag-Lloyd verfügt über eine der modernsten Kühlcontainerflotten der Welt mit konsequent umweltfreundlicher Technologie, konstanten Temperaturen zwischen  $-35^{\circ}\text{C}$  und  $30^{\circ}\text{C}$  und vielfältigen Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten. So liegt bei einer Transporttemperatur über  $-10^{\circ}\text{C}$  die maximale Abweichung bei gerade einmal  $0,5^{\circ}\text{C}$ . Im Tiefkühlmodus ermöglicht es die Kühlcontainertechnologie, die maximale Abweichung auf  $1^{\circ}\text{C}$  zu begrenzen. Die Kompressoren der Hapag-Lloyd-Kühlcontainer arbeiten dabei durch eine intelligente Leistungssteuerung nur dann, wenn ihre Kraft benötigt wird. Der durchschnittliche Energieverbrauch unserer Kühlcontainer konnte so innerhalb von acht Jahren um ein Drittel gesenkt werden – ohne die geringsten Verluste in der Leistungsfähigkeit.

Unsere IT-Systeme reduzieren die Zahl der weltweiten Leertransporte deutlich – ein weiterer wertvoller Beitrag für geringere Emissionen.

$-24,7^{\circ}\text{C}$

$-25,0^{\circ}\text{C}$

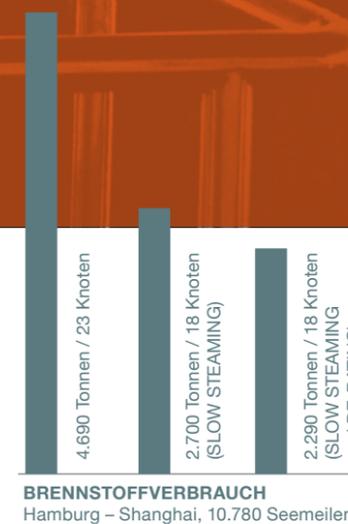
$-25,3^{\circ}\text{C}$



„SLOW STEAMING“ SCHONT RESSOURCEN: SCHON EINE NUR GERINGFÜGIG GEDROSSELTE DIENSTGESCHWINDIGKEIT SPART BIS ZU 50 PROZENT BRENNSTOFF PRO REISE. DAHER EMPFIEHLT DER GERMANISCHE LLOYD DIE UMWELTSCHONENDE FAHRWEISE FÜR ALLE CONTAINERSCHIFFE.

Innovative Ideen für saubere Luft: Hapag-Lloyd hat seine spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 2006 und 2011 signifikant gesenkt.

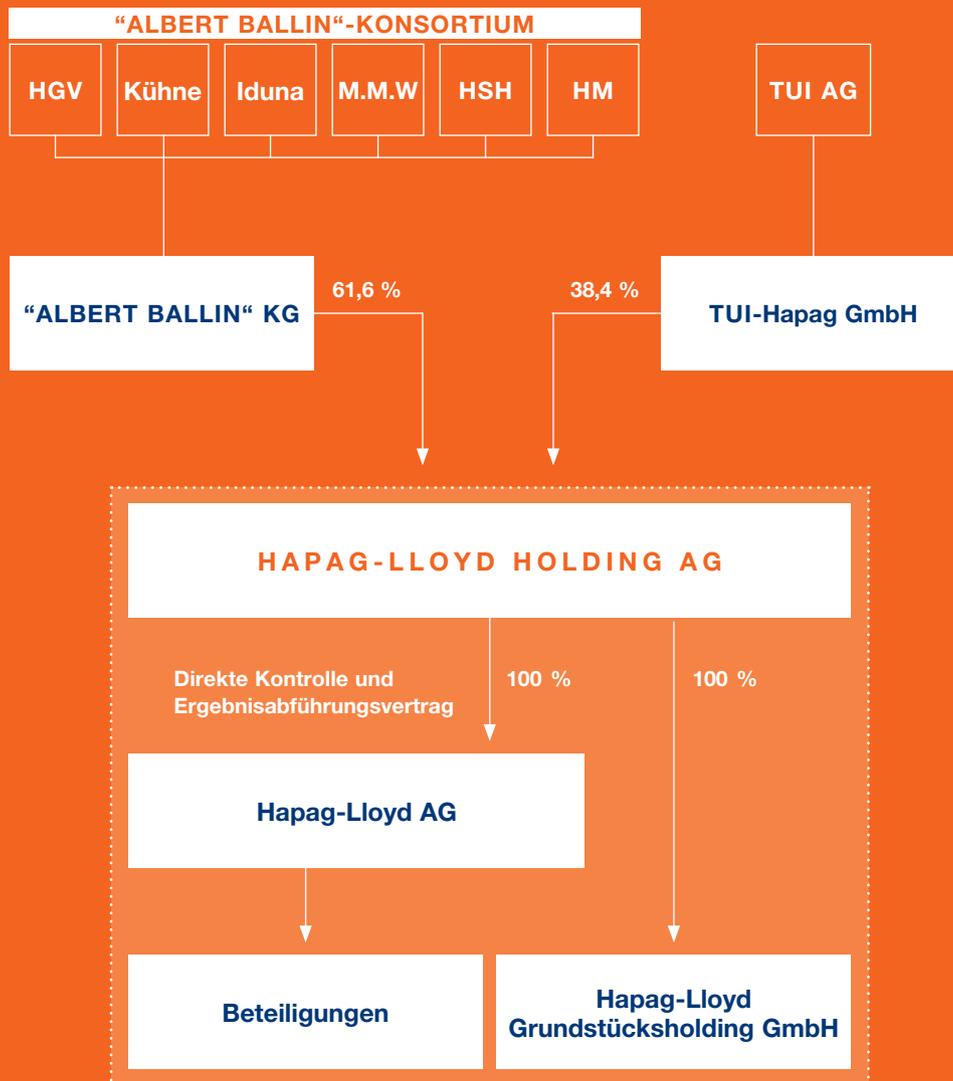
**NIEDRIGE GESCHWINDIGKEIT, HOHER EFFEKT** Hapag-Lloyd gehört zu den Pionieren des „Slow Steaming“. Unsere Schiffe fahren generell mit einem niedrigeren Tempo und sparen nicht nur deutlich Brennstoff, auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Emission von Schwefel- und Stickoxiden sinken unmittelbar. Damit Schiffe diesen Vorteil dauerhaft nutzen können, muss die Leistung der Hauptmaschine dem langsameren Durchschnittstempo angepasst werden. Auch hier gehören wir zu den Vorreitern: Unsere Neubauten werden von vornherein mit geringerer Maschinenleistung ausgerüstet. Das bedeutet zusätzlich zu den Vorteilen des „Slow Steaming“ eine weitere Einsparung kostbarer fossiler Brennstoffe.



# Konzern- Lagebericht



# AKTIONÄRS- UND KONZERNSTRUKTUR



## “Albert Ballin“-Konsortium

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement

Kühne Maritime GmbH

Iduna Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe

M.M.Warburg & CO Gruppe KGaA

HSH Nordbank AG

HanseMercur Krankenversicherung AG und HanseMercur Lebensversicherung AG

## **GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN**

### **KONZERN- UND AKTIONÄRSSTRUKTUR**

Die Hapag-Lloyd Holding AG ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Mit der Eintragung ins Handelsregister am 31. März 2011 wurde die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG in die Hapag-Lloyd Holding AG umgewandelt. Die Hapag-Lloyd Holding AG hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG.

Der Vorstand der Hapag-Lloyd Holding AG ist personenidentisch mit dem Vorstand der Hapag-Lloyd AG.

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

39

Da sich die Ausführungen in dem vorliegenden Geschäftsbericht auf das operative Geschäft der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften beziehen, wird der Konzern in seiner Gesamtheit im Geschäftsbericht einheitlich als „Hapag-Lloyd Konzern“, „Hapag-Lloyd“ oder „Konzern“ bezeichnet. Sofern einzelne Angaben nur die Hapag-Lloyd AG und ihre Tochtergesellschaften betreffen, wird im Geschäftsbericht einheitlich die Bezeichnung „Hapag-Lloyd AG“ bzw. „Hapag-Lloyd Teilkonzern“ verwendet.

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns umfasst die Containerlinienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Beteiligungen, zu denen je ein Containerterminal in Hamburg sowie in Montreal gehören, sind nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Insgesamt gehörten am Bilanzstichtag 49 unmittelbare und mittelbare Tochterunternehmen sowie fünf At-Equity konsolidierte Unternehmen zum Konsolidierungskreis der Hapag-Lloyd Holding AG.

Insgesamt haben 48 Gesellschaften ihren Sitz im Ausland. Zudem zählen sechs inländische Gesellschaften zum Konsolidierungskreis.

## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf die globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See, umfasst aber auch das Angebot des Transports von Haus zu Haus.

Hapag-Lloyd ist Gründungsmitglied der Grand Alliance, des zweitgrößten Konsortiums der Containerschiffahrt und der G6 Alliance sowie Mitglied weiterer internationaler Kooperationen. Diese Allianzen versetzen Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein wesentlich umfassenderes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten.

40

Die Flotte von Hapag-Lloyd besteht aus 149 Containerschiffen (31. Dezember 2011). Der Konzern verfügt derzeit über rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern und bietet seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 84 Diensten weltweit. Im Geschäftsjahr 2011 betreute Hapag-Lloyd global rund 21.600 Kunden.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschiffahrt in einem internationalen Geschäftsumfeld, in dem Transaktionen überwiegend in US-Dollar fakturiert und Zahlungsvorgänge in US-Dollar abgewickelt werden. Dies bezieht sich nicht nur auf die operativen Geschäftsvorfälle, sondern auch auf die Investitionstätigkeit, wie zum Beispiel den Erwerb, das Chartern und Mieten von Schiffen und Containern sowie die entsprechende Finanzierung der Investitionen.

Damit ist die funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften der US-Dollar. Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt.

Die Berichterstattung der Hapag-Lloyd Holding AG erfolgt dagegen in Euro. Für Zwecke der Einbeziehung des Hapag-Lloyd Teilkonzerns in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding AG werden die Vermögenswerte und Schulden der Bilanz mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet.

Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis erfasst.

## KONZERN-ZIELE UND STRATEGIE

Vorrangiges strategisches 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 vor allem die Preisqualität der erbrachten Transportleistung einen höheren Stellenwert als ein reines Mengenwachstum. Die Erzielung nachhaltiger operativer Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit.

### Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert. Kernelement der Hapag-Lloyd Strategie sind die von Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung. Der hohe Bekanntheitsgrad und die Inhalte der Marke „Hapag-Lloyd“ unterstützen diese Qualitätsstrategie. Die gezielte Kundenbetreuung leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Kundenbindung. Durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager werden Topkunden vor Ort betreut. Ein weiteres wichtiges Element der Kundenorientierung ist die globale Präsenz sowohl in Bezug auf die landseitige Organisation als auch in Bezug auf die weltweite Abdeckung durch das Liniennetz der eigenen Containerschiffahrtsdienste und durch internationale Kooperationen.

### Kapazitätsentwicklung

Ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie ist ein ausgewogenes und auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtetes Investitionsprogramm. Ziel des Unternehmens ist es, die Flottenpolitik so auszurichten, dass es auf Marktvolatilitäten so flexibel wie möglich reagieren kann. Eine besondere Herausforderung stellen hierbei langfristig bindende Charterverträge bzw. große Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung von Schiffsneubauten dar. Dadurch kann eine Anpassung des weltweiten Kapazitätsangebotes an eine veränderte Nachfrage nach Transportvolumina in der Regel nur mit Verzögerung erfolgen. Die daraus resultierenden Marktungleichgewichte wirken sich unmittelbar auf die Frachtraten und dementsprechend auf die Profitabilität der Containerlinienschiffahrt aus. Um die Effekte dieser Schwankungen auf die Unternehmensprofitabilität zu begrenzen, strebt Hapag-Lloyd an, die Flotte zu etwa gleichen Teilen aus Schiffen im Eigentum beziehungsweise mit Charterschiffen zusammenzusetzen.

### **Produktivität und Effizienz**

Zudem legt Hapag-Lloyd besonderes Augenmerk auf Produktivität und Effizienz. Von großer Bedeutung sind hierbei das Yield Management sowie die permanente Kostenkontrolle. Seit Ende 2008 wurde die Kostenkontrolle mithilfe eines umfangreichen Kostensenkungsprogramms intensiviert. Insbesondere der Anteil der Ladung mit geringen Deckungsbeiträgen konnte in den letzten beiden Jahren weiter vermindert werden.

Der Einsatz der maßgeschneiderten IT-Systeme unterstützt die Geschäftsprozesse weltweit. Die global einheitliche Aufbauorganisation „Blueprint Organization“ ermöglicht einen standardisierten Informationsaustausch zwischen den Hauptverwaltungen, Regionen, Areas und Büros und damit eine weltweite Nutzung der einheitlich strukturierten Informationen. Hierdurch steigert der Konzern die Produktivität und sichert den effizienten Einsatz der Flotte.

42

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance, der G6 Alliance sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Auch hierdurch werden die effiziente Nutzung der Flotte sowie niedrige Kosten pro Transporteinheit und damit eine bessere Produktivität sichergestellt.

Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb wird Hapag-Lloyd zwischen Juli 2012 und November 2013 insgesamt zehn neue große Containerschiffe – sogenannte Very-Large-Container-Vessels – mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst stellen.

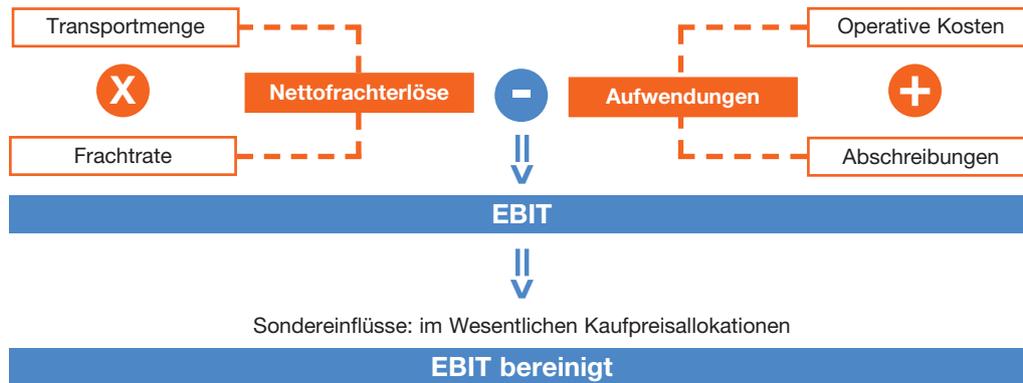
### **Finanzielle Stabilität**

Im Geschäftsjahr 2011 konnte die finanzielle Stabilität des Konzerns durch umfangreiche Maßnahmen weiter verbessert werden. Die Eigenkapitalausstattung ist unverändert gut. Die Finanzierung der neu bestellten Containerschiffe wurde bereits frühzeitig gesichert. Darüber hinaus wurde die Fristigkeitenstruktur der Finanzschulden optimiert. Zum 31. Dezember 2011 verfügte Hapag-Lloyd über eine Liquiditätsreserve (bestehend aus liquiden Mitteln und nicht genutzten Kreditlinien) in Höhe von 745,9 Mio. Euro (2010: 1.021,3 Mio. Euro). Die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash-Flows, eine solide Unternehmensfinanzierung und damit insbesondere eine gute Liquiditäts- und Eigenkapitalausstattung sind auch für das Geschäftsjahr 2012 Kernziele der Unternehmensstrategie.

**UNTERNEHMENSSTEUERUNG**

Hapag-Lloyd fokussiert die interne Steuerung des operativen Geschäftes auf das bereinigte EBIT – das um Sondereffekte bereinigte betriebliche Ergebnis vor Zinsen und Steuern – als zentrale Steuerungsgröße. Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US-Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Mithilfe dieser Kennzahlen wird die Strategie des langfristig profitablen Wachstums im operativen Geschäft umgesetzt.

Das EBIT, respektive das bereinigte EBIT, ergibt sich aus der in einer Periode erzielten Gesamtleistung abzüglich operativer Aufwendungen und Abschreibungen.



Für die Berechnung des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) wird das operative Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung um Sondereffekte wie zum Beispiel die Kaufpreisallokation adjustiert.

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen von Hapag-Lloyd haben das regionale Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation. Die Steuerung der Frachtraten ist infolge der starken Abhängigkeit von Marktkapazität und Marktnachfrage nur unter Einschränkungen möglich.

Der Konzern verfolgt den Ansatz des Yield Managements, wobei der Einsatz der Schiffe und Container nach Profitabilitätskriterien geprüft wird. Mithilfe des Yield Managements wird das optimale Verhältnis zwischen Transportvolumen und Frachtrate entsprechend der Marktsituation ermittelt. Die ständige und zeitnahe Beobachtung der Yield-Rate erfolgt durch die Einbindung innovativer IT-Systeme. Zur strategischen Sicherstellung eines positiven EBIT-Beitrages kann gezielt auf Ladungen mit geringen Deckungsbeiträgen verzichtet werden.

Ein wesentlicher Hebel der zentralen Steuerungsgröße EBIT ist ein effizientes Kostenmanagement. Dies wird von der homogenen und integrierten Informationstechnologie unterstützt und liefert so frühzeitig die nötigen Daten zur Steuerung bzw. zur Umsetzung und zum Nachhalten der Kostensenkungsmaßnahmen.

Die Kostenbasis ist allerdings zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Der Konzern steuert und sichert die EUR-Auszahlungen grundsätzlich über Optionen oder Devisentermingeschäfte auf einer 12-Monats-Basis mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkurschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert mit der Entwicklung des Rohölpreises und unterliegt starken Schwankungen. Ein Teil der Schwankungen kann in der Regel über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages kompensiert werden. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise werden gegebenenfalls bis zu 80 Prozent des voraussichtlichen Bedarfs an Bunker über zwölf Monate mittels Finanzderivaten gesichert.

Zusätzlich zum operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) wird das Ergebnis vor Abschreibungen, Amortisationen, Zinsen und Steuern (EBITDA) als wichtige Messgröße herangezogen. Das EBITDA ist ein wichtiger Indikator für die Erzielung nachhaltiger Unternehmensergebnisse sowie Brutto-Cash-Flows und insbesondere für kapitalintensive Unternehmen von besonderer Bedeutung.

Hapag-Lloyd – mit seiner ausgewogenen Eigentumsstruktur der Flotte von ca. 50 Prozent – nutzt das EBITDA als wichtige Steuerungsgröße für Investitionsentscheidungen.

Des Weiteren wird die Höhe der Abschreibungen durch das Volumen der getätigten Investitionen, die Nutzungsdauer sowie die Finanzierungsform der Sachanlagen und immateriellen Güter bestimmt.

Weitere wichtige Mess- und Steuerungsgrößen für den Hapag-Lloyd Konzern sind eine solide Eigenkapitalausstattung sowie eine jederzeit ausreichende Liquiditätsreserve.

# GESCHÄFTSENTWICKLUNG

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

In 2011 verstetigte sich der in 2010 begonnene globale konjunkturelle Aufschwung weiter. Allerdings erreichte das weltweite Wirtschaftswachstum mit prognostizierten 3,8 Prozent nicht die Dynamik des Vorjahres. Darüber hinaus haben sich im Jahresverlauf 2011 die Risiken für eine deutliche Eintrübung der globalen Wachstumsperspektiven nach Einschätzung der Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) erheblich erhöht. 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. Somit werden sich die hohen regionalen Ungleichgewichte in der konjunkturellen Entwicklung noch erhöhen. Belastungen für die konjunkturelle Entwicklung könnten sich außerdem aus dem hohen Budgetdefizit der USA, dem erfolgten starken Rohölpreisanstieg und einer sich abzeichnenden Abkühlung des Wirtschaftswachstums in China ergeben.

Zudem verstärken sich negative Effekte aus der Zuspitzung der Schuldenkrise in Europa und der sehr volatilen Kursentwicklung an den internationalen Kapitalmärkten auf die realwirtschaftliche Entwicklung, insbesondere in Europa. Angesichts der derzeitigen Belastungsfaktoren haben die Konjunkturoptionen des Internationalen Währungsfonds (IWF) die Prognosen für den Zuwachs der Weltwirtschaft für 2012 auf 3,3 Prozent (2011: 3,8 Prozent) gesenkt. Obwohl sich die Dynamik des weltweiten Wirtschaftswachstums in den nächsten Quartalen deutlich abschwächen dürfte, erwarten die Konjunkturoptionen des IWF für 2012 keine weltweite Rezession. In 2013 sollte die Weltwirtschaft dann mit 3,9 Prozent wachsen.

Allerdings zeichnet sich auf Basis der Prognosen eine Entkopplung der Wachstumszyklen ab. Während für die USA für 2012 ein Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes von 1,8 Prozent erwartet wird, prognostizieren die Wirtschaftsforscher des IWF für die Euro-Zone ein negatives Wirtschaftswachstum von 0,5 Prozent. Eine weiterhin überdurchschnittliche konjunkturelle Entwicklung dürften die aufstrebenden Wirtschaftsnationen in Lateinamerika und Asien erzielen.

**Entwicklung Weltwirtschaftswachstum (BIP) und -handelsvolumen**

(in %)	2013e	2012e	2011	2010
Wachstum Weltwirtschaft	3,9	3,3	3,8	5,2
Industrienationen	1,9	1,2	1,6	3,2
Entwicklungs- und Schwellenländer	5,9	5,4	6,2	7,3
Welthandelsvolumen (Güter und Dienstleistungen)	5,4	3,8	6,9	12,7

Quelle: IWF Januar 2012

Das für die Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen steigt weiter stärker an als die Wachstumsraten der Weltwirtschaft. Für das Jahr 2012 erwartet der IWF aktuell eine Zunahme des Handelsvolumens um 3,8 Prozent. Differenziert nach entwickelten Volkswirtschaften und aufstrebenden Schwellenländern werden Wachstumsraten für Importe 2012 von 2,0 Prozent für die entwickelten Staaten und von 7,1 Prozent für die sogenannten Emerging Markets erwartet. Ähnliche Steigerungsraten von 2,4 Prozent für entwickelte Volkswirtschaften und von 6,1 Prozent für Schwellenländer werden für die Exportseite prognostiziert.

46

Im Berichtszeitraum entwickelte sich der Kurs USD/EUR wiederum volatil. Die günstige Konjunktorentwicklung der Euro-Zone im ersten Quartal 2011 bewirkte einen Anstieg des Euro-Kurses auf einen Jahreshöchststand von 1,49 USD/EUR Anfang Mai 2011. Aufgrund der starken Zunahme der Staatsverschuldung einiger Mitgliedstaaten des Euro-Raumes und der im Zuge der Verschärfung der EU-Schuldenkrise drohenden Zahlungsunfähigkeit von Griechenland gewann der US-Dollar im Jahresverlauf 2011 jedoch an Stärke zurück. Zudem verhalten besser als erwartete US-Konjunkturdaten dem US-Dollar zum Jahresende zu weiteren Kursgewinnen gegenüber dem Euro. So lag der Jahresendkurs mit 1,29 USD/EUR nahezu auf dem Niveau vom Januar 2011.

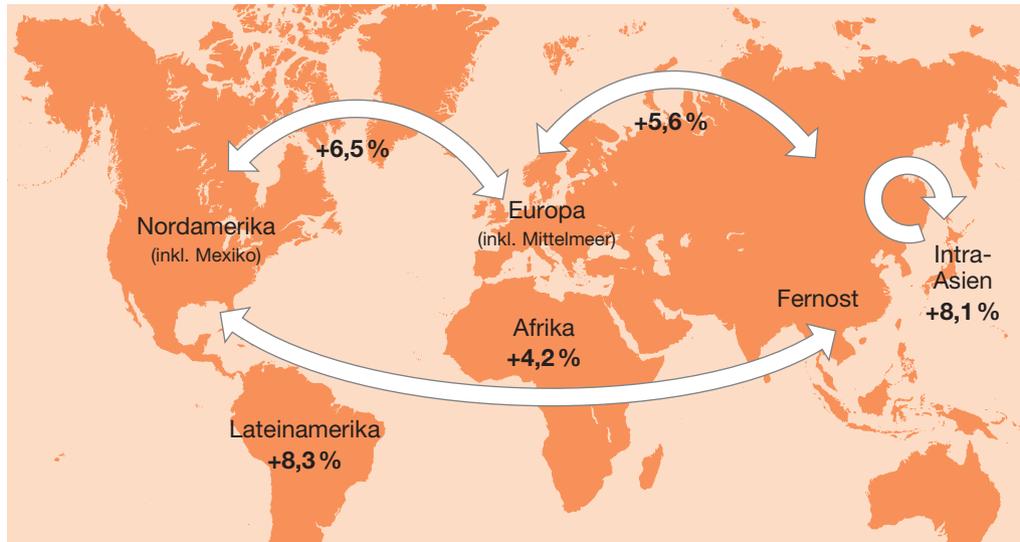
Im Jahresdurchschnitt notierte der US-Dollar im Geschäftsjahr 2011 bei 1,39 je EUR und lag damit um 0,06 USD/EUR über dem Vorjahrsniveau von 1,33 USD/EUR.

**Branchenspezifische Rahmenbedingungen**

Ungeachtet der derzeit bestehenden Unsicherheiten über die weitere konjunkturelle Entwicklung bleibt die Containerschifffahrt mittel- und langfristig weiterhin eine Wachstumsbranche. Mit dem prognostizierten Wachstum des Welthandelsvolumens dürfte sich auch die Nachfrage nach Containertransportleistungen in den nächsten Jahren weiter kontinuierlich erhöhen. So erwartet der Branchendienst IHS Global Insight (Januar 2012) für 2012 einen Anstieg des globalen Ladungsaufkommens von 5,4 Prozent und für 2013 von 6,7 Prozent. Somit dürfte die prognostizierte Zunahme der weltweiten Transportmenge der Containerschifffahrt in 2012 und 2013 wieder leicht höher als die Zuwachsraten des Welthandels ausfallen.

Für 2011 errechnete IHS Global Insight (Januar 2012) eine Zunahme der globalen Containertransportleistung um 6,5 Prozent, wobei die regionalen Fahrtgebiete eine unterschiedlich dynamische Entwicklung verzeichneten. Nach Einschätzung des Branchendienstes nahm der Containerverkehr auf der Route Asien–Europa im vergangenen Jahr um 5,6 Prozent zu. Der Verkehr auf dem Transpazifik erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 Prozent. Hier wirkte sich in 2011 vor allem das niedriger als erwartete Wirtschaftswachstum in den USA dämpfend auf das Wachstum im Fahrtgebiet Transpazifik aus. Die Containertransportmenge ist auf den transatlantischen Verkehren um 6,5 Prozent gewachsen und legte im innerasiatischen Verkehr um 8,1 Prozent zu.

#### Wachstumsraten des Weltcontainerverkehrs 2011



47

Mit einem Anstieg um 9,1 Prozent erzielte der Containertransport von Nordamerika nach Fernost in 2011 den stärksten Zuwachs. Die Liniendienste zwischen Lateinamerika und Europa erreichten mit einem Plus von 8,7 Prozent den zweitstärksten Anstieg aller Fahrtgebiete. Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Auch im Jahr 2011 war eine höhere Nachfrage nach Transporten vor allem im zweiten und dritten Quartal zu verzeichnen. Allerdings dämpfte das verhaltene Wachstum in Europa und den USA die Entwicklung in der „Peak-Season“ der Containerschifffahrt.

Mit einem Zuwachs von 1,2 Mio. TEU (+8 Prozent) fiel die Zunahme der Transportkapazitäten in 2011 um insgesamt 0,2 Mio. TEU geringer als ursprünglich erwartet aus. Die Gesamtkapazität der globalen Containerschiffsflotte erreichte damit zum Jahresende 2011 geschätzte 16,8 Mio. TEU (Jahresende 2010: 15,6 Mio. TEU). Nach den derzeit vorliegenden Prognosen der Branchenexperten von Transmodal (Transmodal Februar 2012) könnte die Angebotskapazität durch Neuauslieferungen in 2012 um 1,7 Mio. TEU (+10 Prozent) zunehmen und in 2013 um weitere 9 Prozent (1,6 Mio. TEU) nominal wachsen. Mit 26 Prozent der Weltcontainerflottenkapazität lag die Stellplatzkapazität der in Auftrag gegebenen Containerschiffe im vierten Quartal 2011 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 rund 80 Prozent der Neubaufträge auf Schiffe der Größenklasse über 8.000 TEU (Transmodal Januar 2012).

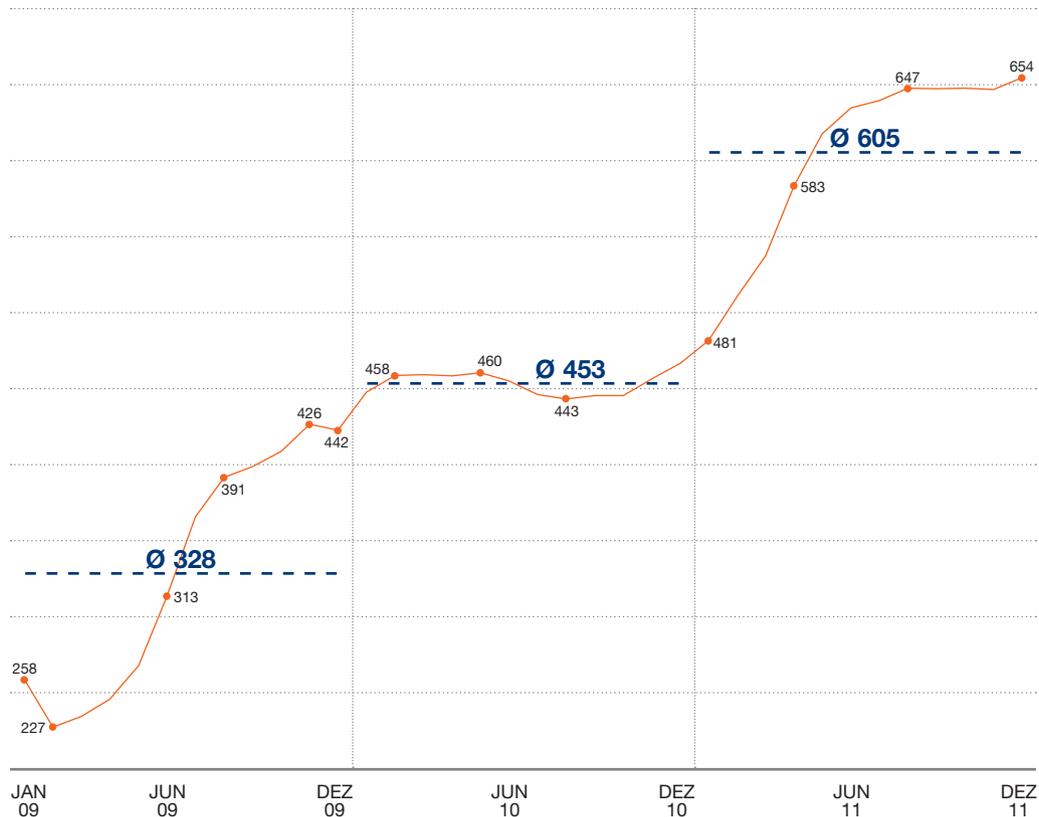
48

Aufgrund der konjunkturbedingt etwas schwächeren Zunahme der Nachfrage nach Containertransportleistungen als erwartet, hat sich das Kapazitätsniveau der aufliegenden, d. h. der beschäftigungslosen Schiffe in den letzten sechs Monaten nahezu versiebenfacht. Mit rund 751.000 TEU (Alphaliner Februar 2012) entsprachen die „freien“ Kapazitäten Ende Januar 2012 4,5 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte. Von den 268 aufliegenden Schiffen entfallen rund 70 Prozent auf kleinere Größenklassen bis 3.000 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 die fortgesetzte Indienstellung von Neubauten und die damit verbundene deutliche Ausweitung der Transportkapazitäten weiterhin die Entwicklung der Frachtraten – vor allem auf den Diensten von und nach Asien.

Zur Verbesserung des Service für Kunden haben führende internationale Containerliniengesellschaften ihre Kooperationen insbesondere im Fahrtgebiet Asien – Europa verstärkt. Zusammen mit fünf Reedereipartnern aus Asien bietet Hapag-Lloyd im Rahmen der G6 Alliance ab März 2012 seinen Kunden schnellere Transitzeiten, eine große Hafenabdeckung in dem Fahrtgebiet sowie tägliche Abfahrten in den wichtigsten Häfen in Asien und Europa. Eine intensivere Zusammenarbeit haben ebenfalls die Reedereien MSC und CMA CGM angekündigt. Die taiwanesischer Containerschiffahrtlinie Evergreen beabsichtigt, im Fahrtgebiet Asien – Europa stärker mit der CKYH-Allianz zusammenzuarbeiten.

Entwicklung Bunkerpreis 2009–2011<sup>1)</sup> USD/mt (Monatsdurchschnitte)

<sup>1)</sup> Der Bunkerpreis (MFO) ergibt sich aus den über verschiedene Häfen gewichteten Verbrauchspreisen an Bunkermenge. Der Verbrauchspreis wird anhand eines gleitenden Durchschnitts der Einkaufspreise der verbrauchten Bunkerbestände ermittelt.

Unsicherheiten über die kurzfristige Branchenentwicklung ergeben sich auch aus den in 2011 erheblich gestiegenen Transportaufwendungen. Der Anstieg wurde insbesondere durch den im Jahresverlauf 2011 weiter stark gestiegenen Bunkerpreis verursacht.

Im Berichtsjahr 2011 lag der durchschnittliche Bunkerpreis bei 605 USD je Tonne und damit um 152 USD pro Tonne über dem Durchschnittswert des Vorjahres. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 hat sich der durchschnittliche Bunkerpreis nahezu verdoppelt.

Unter anderem zur Kompensation der weiter steigenden Transportaufwendungen haben verschiedene Reedereien für Fahrtgebiete – insbesondere dem wichtigen Asien-Europa Trade – teilweise deutliche Erhöhungen der Frachtraten angekündigt. Diese Erhöhungen sollen überwiegend Anfang März 2012 in Kraft treten.

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.

### **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Das Geschäft von Hapag-Lloyd unterliegt einer Vielzahl von rechtlichen Vorschriften. Zum Geschäftsbetrieb ist der Besitz von Genehmigungen, Lizenzen und Zertifikaten notwendig. In diesem Zusammenhang sind besonders die Einhaltung des ISM-(International Safety Management-)Codes, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes regelt, sowie des ISPS-(International Ship and Port Facility Security-)Codes hervorzuheben. Letzterer schreibt die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bei Schiffen und Häfen fest und dient auf diese Weise der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien wie zum Beispiel sogenannte „Advance Manifest Rules“, die gewisse Offenlegungspflichten bzgl. der Ladung des Schiffes festschreiben.

50

## **WESENTLICHE NICHT-FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren sind das Transportvolumen und die Frachtrate. Darüber hinaus haben die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums. Eine nachhaltige und qualitätsbewusste Unternehmensführung sowie gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter sind ebenfalls wichtige Leistungsindikatoren für das langfristig profitable Unternehmenswachstum von Hapag-Lloyd.

### **Flexible Flotte**

Die Flotte von Hapag-Lloyd umfasste zum 31. Dezember 2011 insgesamt 149 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. Die gesamte Stellplatzkapazität der Hapag-Lloyd Flotte betrug zum Bilanzstichtag rd. 679 TTEU. Für den Transport der Ladung verfügte Hapag-Lloyd über 644.003 eigene oder geleaste Container mit einer Kapazität von 1,042 Mio. TEU. Der Einsatz von Charter Schiffen ermöglicht es dem Konzern, relativ flexibel auf Nachfrageschwankungen zu reagieren und somit einerseits Wachstumschancen zu nutzen und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten zu begrenzen. Basierend auf der Gesamtheit der Stellplatzkapazitäten betrug der Anteil der eigenen bzw. geleasten Schiffe zum Jahresende 2011 rund 45 Prozent (31. Dezember 2010: 48 Prozent).

Das Orderbuch umfasst zehn Schiffe, die mit neuester Technologie ausgestattet werden und eine Stellplatzkapazität von jeweils 13.200 TEU bieten. Die Neubauten ermöglichen nicht nur die Nutzung der mittelfristigen Marktchancen sondern sichern auch die Erreichung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb. Diese sogenannte Very-Large-Container-Vessels werden zwischen Juli 2012 und November 2013 in Dienst gestellt. Aufgrund der weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschifffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche.

#### Struktur der Containerschifflotte und Transportkapazitäten von Hapag-Lloyd

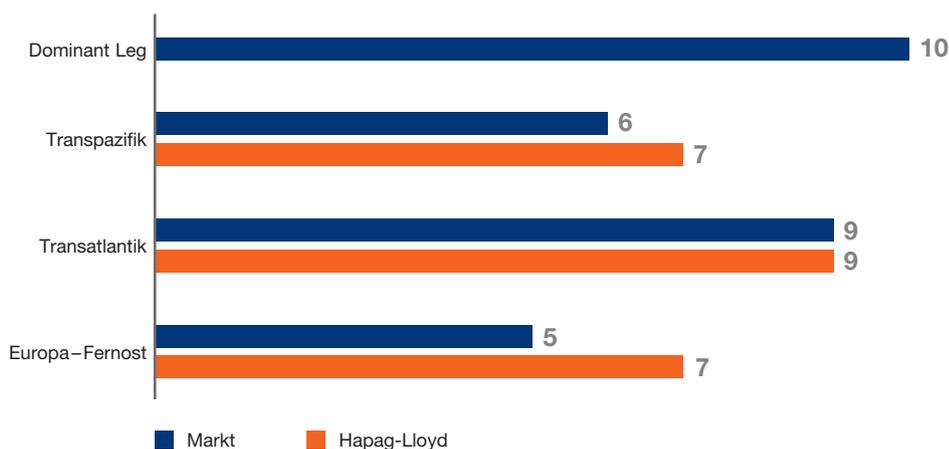
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Anzahl der Schiffe	149	137	114
davon			
Eigene Schiffe	58	59	56
Geleaste Schiffe	9	9	9
Gecharterte Schiffe	82	69	49
Kapazität der Schiffe insgesamt (TTEU)	679	605	478
Containerkapazität insgesamt (TTEU)	1.042	1.025	1.009
Anzahl Dienste	84	77	72

51

#### Effiziente Transportleistung

In der Containerlinienschifffahrt gibt es strukturell unterschiedlich große Warenströme zu und von einzelnen geografischen Regionen. Diese ergeben sich aus Unterschieden im Ex- und Import von Waren. Die meisten Fahrtgebiete haben daher ein sogenanntes „dominant leg“ mit dem höheren Frachtvolumen und ein „non-dominant leg“. Die Transportkapazitäten sind auf die Volumina des „dominant leg“ auszulegen. Der Rücktransport von Leercontainern ist wiederum mit Kosten verbunden. Der relevante Leistungsindikator ist hier das Verhältnis beladener Container auf dem „non-dominant leg“ zu der Anzahl beladener Container auf dem „dominant leg“. Ziel ist es, die Anzahl von Leercontainertransporten gering zu halten bzw. das Verhältnis möglichst weit auszugleichen. Hierzu werden Leercontainer in die Regionen mit hoher Nachfrage auf dem kürzesten, schnellsten und kostengünstigsten Weg positioniert. Durch den Einsatz moderner IT- und Netzwerkmanagement-Systeme liegt die Anzahl der transportierten beladenen Container in den wichtigsten Fahrtgebieten weiterhin über dem Marktdurchschnitt.

### Hapag-Lloyd reduziert Ungleichgewichte besser als der Markt<sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Verhältnis der Transportmenge von non-dominant leg zu dominant leg  
(Je höher die Rate, desto geringer das Ungleichgewicht im jeweiligen Fahrtgebiet.)  
Quelle: IHS Global Insight, Januar 2012; Hapag-Lloyd FY 2011: Marktdaten gemäß der  
Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

Ein weiterer wichtiger Leistungsindikator im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung der Flotte ist die Umschlaghäufigkeit der Container. Dabei wird die durchschnittliche Anzahl von Einsätzen pro Container und Jahr ermittelt. Ziel ist es, die Umschlaghäufigkeit zu erhöhen, um die Produktivität zu steigern bzw. die Anzahl der insgesamt benötigten Container möglichst niedrig zu halten. Auch hierbei kann sich Hapag-Lloyd auf den Einsatz moderner IT-Systeme stützen.

#### Entwicklung in den Fahrtgebieten

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

Im Geschäftsjahr 2011 beförderte Hapag-Lloyd weltweit eine Transportmenge von insgesamt 5.198 TTEU. Dies ist ein Zuwachs von 5,1 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Berichtszeitraum konnte die Transportmenge in allen Fahrtgebieten gesteigert werden.

**Entwicklung Transportmenge in den Fahrtgebieten**

TTEU	2011	2010	2009	2008
Atlantik	1.162	1.137	1.050	1.349
Lateinamerika	1.176	1.079	915	973
Fernost	1.133	1.112	1.045	1.264
Transpazifik	1.143	1.087	976	1.138
Australasien	584	532	651	822
<b>Gesamt</b>	<b>5.198</b>	<b>4.947</b>	<b>4.637</b>	<b>5.546</b>

Im Fahrtgebiet Atlantik belief sich die Transportmenge im Geschäftsjahr 2011 auf 1.162 TTEU. Damit übertraf die Menge an transportierter Ladung das Vorjahresniveau um 2,2 Prozent. Vor allem auf den Verkehren nach Nordamerika stieg das Transportaufkommen im Vergleich zum Vorjahr weiter an. Im Berichtszeitraum betrug die durchschnittlich erzielte Frachtrate im Fahrtgebiet Atlantik 1.775 USD/TEU und übertraf damit um 9,4 Prozent die des Vorjahres (1.623 USD/TEU).

Mit 1.176 TTEU lag die Transportmenge auf den Verkehren von und nach Lateinamerika im Geschäftsjahr 2011 um 9,0 Prozent über dem vergleichbaren Niveau des Vorjahres. Zu dem Wachstum trugen vor allem die intra-amerikanischen Verkehre sowie ein höheres Ladungsaufkommen auf den lateinamerikanischen Exportverkehren bei. Aufgrund des weiter zunehmenden Wettbewerbsdrucks unterschritt die durchschnittliche Frachtrate im Fahrtgebiet Lateinamerika mit 1.362 USD/TEU leicht den Vorjahreswert von 1.375 USD/TEU.

Die transportierten Mengen im Fahrtgebiet Fernost stiegen im Berichtszeitraum verglichen zum Vorjahr um 1,9 Prozent auf 1.133 TTEU an, obwohl Hapag-Lloyd angesichts des anhaltend hohen Wettbewerbsdrucks gezielt auf unrentable Ladung verzichtete. Zuwächse bei der transportierten Ladungsmenge konnten auf den Verkehren von Asien nach Europa verzeichnet werden. Die durchschnittlich erzielte Frachtrate ging gegenüber dem Vorjahr, bedingt durch einen anhaltend hohen Preisdruck, um 16,4 Prozent auf 1.370 USD/TEU zurück (Vorjahr: 1.639 USD/TEU).

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte das Fahrtgebiet Transpazifik ein Ladungsaufkommen von 1.143 TTEU (Vorjahr: 1.087 TTEU), das den Vorjahreswert um 5,2 Prozent übertraf. Aufgrund steigender Exporte der amerikanischen Unternehmen wurden höhere Transportmengen insbesondere auf den Diensten von Nordamerika nach Asien erzielt. Mit 1.720 USD/TEU blieb die durchschnittliche Frachtrate um 2,4 Prozent hinter dem Vorjahreswert zurück.

Im Fahrtgebiet Australasien erreichte Hapag-Lloyd im Berichtszeitraum eine Transportmenge von 584 TTEU. Damit übertrafen die transportierten Mengen auf den ozeanischen und inner-asiatischen Diensten das Vorjahresniveau um 9,8 Prozent. Die erzielte durchschnittliche Frachtrate belief sich auf 1.336 USD/TEU und konnte im Vorjahresvergleich um 2,0 Prozent verbessert werden (Vorjahr: 1.310 USD/TEU).

**Entwicklung der Frachtraten nach Fahrtgebieten**

USD/TEU	2011	2010	2009	2008
Atlantik	1.775	1.623	1.433	1.728
Lateinamerika	1.362	1.375	1.209	1.530
Fernost	1.370	1.639	1.153	1.647
Transpazifik	1.720	1.762	1.422	1.720
Australasien	1.336	1.310	957	1.167
<b>Gesamt (gewichteter Durchschnitt)</b>	<b>1.532</b>	<b>1.569</b>	<b>1.257</b>	<b>1.590</b>

Insgesamt lag die durchschnittliche Frachtrate im Geschäftsjahr 2011 bei 1.532 USD/TEU und infolge des hohen Wettbewerbsdrucks in allen Fahrtgebieten um 2,4 Prozent unter dem Vorjahreswert von 1.569 USD/TEU. Eine hohe Preisqualität der Transportleistung hat für Hapag-Lloyd auch weiterhin Vorrang vor einem reinen Mengenwachstum.

54

**INNOVATION UND NACHHALTIGKEIT****Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement**

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 beträgt gemäß einer IMO-Studie rund 870 Millionen Tonnen und damit ca. 2,7 Prozent der globalen CO<sub>2</sub>-Emission.

Angesichts des steigenden Umweltbewusstseins der Kunden stellt Hapag-Lloyd in Ausschreibungen für Transportaufträge in zunehmendem Umfang Daten für die Auswahl umweltverträglicher Transportdienstleistungen bereit.

Bereits seit vielen Jahren sind die Umweltaspekte der Schifffahrt und die Nachhaltigkeit der erbrachten Dienstleistung ein wesentlicher Teil der Unternehmensphilosophie bei Hapag-Lloyd. Verantwortungsbewusstes ökologisches Denken und Handeln wird vom Management vorgelebt und bei den Mitarbeitern gefördert. Das Selbstverständnis in Bezug auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Konzerns fest verankert. Bereits 1994 hat Hapag-Lloyd als erste Linienreederei weltweit ein Qualitätsmanagementsystem für alle Aktivitäten entlang der internationalen Transportkette vom Absender bis zum Empfänger implementiert. Dieses System wurde im Jahre 2003 um eine Zertifizierung nach dem ISO-Umweltstandard 14001 erweitert und wird seitdem als integriertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem geführt.



Für den hohen Standard der Qualitäts- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen erhielt Hapag-Lloyd 2007 als erste Containerlinienreederei weltweit die Auszeichnung „Excellence – 5 Stars“ des Germanischen Lloyd, einer der größten globalen Schiffszertifizierungs- und -klassifizierungsgesellschaften. Dieses Zertifikat wurde 2011 wiederum erneuert. Um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten, finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt. 2011 wurden im Konzern insgesamt 128 Audits durchgeführt.

Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd, wie zum Beispiel Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, das soziale Engagement und die Qualitäts-

aspekte, werden in der Abteilung Sustainability Management koordiniert und begleitet. In jeder Region/Area – weltweit – sowie in den Zentralbereichen und auf den Schiffen gibt es insgesamt mehr als 110 Ansprechpartner für Nachhaltigkeits- und Qualitätsthemen. Somit sind alle Mitarbeiter in ihren jeweiligen Bereichen systematisch angehalten, nachhaltig zu wirtschaften. Die Bedeutung von Nachhaltigkeitsthemen für die Unternehmensentwicklung wurde in 2011 durch die Bestellung eines direkt an den Vorstand berichtenden Nachhaltigkeitskomitees nochmals verstärkt.

Neben der Nachhaltigkeit hat die Qualität der Transportdienstleistung einen hohen Stellenwert für Hapag-Lloyd. Zur Reduzierung möglicher Transportschäden hat Hapag-Lloyd zusammen mit weiteren vier weltweit führenden Containerlinien in 2011 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.

### IT-Innovationen in der Containerschifffahrt

Die effiziente und reibungslose Durchführung von weltumspannenden Transporten unter Nutzung verschiedener Transportmittel stellt hohe Anforderungen an die eingesetzte Informationstechnologie (IT). Nur moderne und vernetzte Systeme ermöglichen entlang der Transportkette einen schnellen Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern an verschiedenen Standorten weltweit und tragen entscheidend zur Kostensenkung bei. Der Bereich Informationstechnologie nimmt bei Hapag-Lloyd eine zentrale Rolle ein. Das selbst entwickelte IT-System wird ständig optimiert.

**Equipment Deficit Action Planning**

Die optimale Steuerung von Containern hat großen Einfluss auf die Produktivität und damit die wirtschaftliche Entwicklung einer Containerschiffahrtlinie. Dabei gibt es regional wie saisonal große Schwankungen in der Nachfrage nach Containertransportleistungen. Mithilfe moderner Prognose-Algorithmen wird wöchentlich der Bedarf für alle Hapag-Lloyd Lokationen prognostiziert. Auf Basis der systemgestützten Prognose schlägt eine maßgeschneiderte Optimierungs-Engine einen kostenminimalen Satz von Leertransporten vor. Mithilfe einer vollintegrierten Planungsapplikation prüfen die Equipment-Planner die Lösungsvorschläge und passen diese – ggf. aufgrund aktueller operativer Notwendigkeiten – an. So werden einerseits Kosten minimiert, andererseits das Serviceangebot für die Kunden weiter verbessert.

**Yield Management: Transportbewertung**

Der Ergebnisbeitrag eines einzelnen Containertransportes hängt von komplexen Kosten- und Erlösstrukturen ab. Das seit vielen Jahren zur Verfügung stehende Verfahren wurde modernisiert und vereinfacht. Es stellt die zu erwartenden direkten und indirekten Kosten den Erlösen eines Shipments übersichtlich gegenüber. Das Ergebnis dient der Angebotserstellung, der ergebnisorientierten Steuerung der Ladungsmengen, aber auch dem Design neuer Transportservices. In einem weiteren Modul wird die Transportbewertung zur vollständigen Nachkalkulation aller abgewickelten Shipments genutzt und stellt die Ergebnisse im Datawarehouse für geschäftssteuernde Verwendungen zur Verfügung.

**Kostenmanagement: Abrechnung von Terminalleistungen**

Der stetig wachsende Containerumschlag lässt die Abrechnung der Lade- und Löschvorgänge sowohl für die Containerlinien als auch für die Terminalbetreiber immer komplexer werden. Zwecks Minimierung des manuellen Aufwandes, der Harmonisierung der Kostenstrukturen sowie der Verbesserung der Kosten- und Leistungstransparenz – und damit der Präzision und Schnelligkeit der Abrechnung – wurden das operative System zur Transportabwicklung und das Abrechnungsmodul in SAP vollautomatisch gekoppelt. Der Rechnungsprüfer muss sich nur noch um die Differenzen zwischen der Sicht des Terminalbetreibers und der von Hapag-Lloyd kümmern und wird dabei durch komfortable Anwendungen effizient unterstützt. Die Terminalabrechnung wird dann auf Knopfdruck automatisch erstellt.

**Transshipment – Planung und Beauftragung**

Hapag-Lloyd verbindet mehr als 430 Häfen in über 110 Ländern. Auf dem Weg zu ihrem Bestimmungsort wechseln über 1 Mio. Container pro Jahr das Schiff. Dieser Transshipment genannte Vorgang berücksichtigt die Fahrpläne aller ein- und ausgehenden Schiffe und die Beauftragung von Containertransporten auf Feederschiffen.

Das Projekt „Transshipment und Workorder“ hat die Bearbeitung dieser Umlader deutlich effizienter gemacht. Ein neues Planungs- und Beauftragungsmodul erlaubt nun die Planungen aller Verbindungen, inklusive eines Vorschlages der frühesten Anschlüsse. Ein umfassendes Monitoring überwacht, ob die Verbindungen eingehalten werden. Im Falle von Unregelmäßigkeiten werden alle Container in einem Arbeitsschritt auf ein neues Schiff verplant. Diese Vorgänge wurden in der Vergangenheit weitestgehend manuell abgewickelt und sind nun voll integriert im System verfügbar. Infolge dessen können Kunden im Falle von Fahrplanabweichungen schneller informiert werden.

### **Effizienz und Umweltschutz**

Im Rahmen des Qualitäts- und Umweltprogramms werden Ziele definiert, gemessen und analysiert sowie Optimierungsvorschläge ausgearbeitet. Ein zentrales Ziel ist die Erhöhung der Brennstoffeffizienz und damit einhergehend die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Hapag-Lloyd hat verschiedene technische und operative Maßnahmen ergriffen, um dieses Ziel zu erreichen. Bereits in den Jahren 2006 bis 2009 konnten die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hapag-Lloyd Flotte pro gefahrenem TEU-km um 12 Prozent gesenkt werden. Eine wesentliche Maßnahme zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Emissionen ist das sogenannte Derating. Durch den Ausbau eines von mehreren Turboladern und die Anpassung der Maschinenparameter der mit elektronischer Steuerung versehenen Motoren wird die Leistung der Schiffsmaschinen nachträglich reduziert. Diese Angleichung der Leistung an die langsameren Geschwindigkeiten sorgt für einen wirtschaftlicheren und deutlich umweltfreundlicheren Betrieb der Schiffe. Ein höherer Ladeluftdruck der verbleibenden Turbolader sorgt außerdem für eine sauberere Verbrennung im Motor und senkt den Brennstoffverbrauch zusätzlich zu den Einsparungen durch das „Slow-Steaming“. In enger Kooperation mit den Schiffsmotorenherstellern wurden bisher 21 der großen Schiffe einem Derating unterzogen.

57

Effizienz und Nachhaltigkeit der Hapag-Lloyd Flotte werden sich durch die ab Juli 2012 erfolgende Indienstellung von zehn neuen Containerschiffen weiter verbessern. So sind diese Schiffe mit einer Ballastwasserreinigungsanlage ausgerüstet. Darüber hinaus sind die Schiffe mit einem treibstoffsparenden und hocheffizienten Becker-Ruder ausgestattet.

Der Einsatz einer speziellen Software an Bord der Schiffe der Hapag-Lloyd Flotte sorgt für eine dynamische Trimmung (Lage des Schiffes im Wasser). Während der gesamten Seereise kann nun die Lage des Schiffes im Wasser gemessen und elektronisch optimiert werden. Die stets optimale Lage im Wasser führt zu einem effizienteren Schiffsbetrieb und senkt somit die Kosten bei gleichzeitiger Reduzierung der Emissionen und schützt die Umwelt.

In Ergänzung dazu sorgen erfahrene Stauplaner bereits an Land für eine optimierte Beladung der Schiffe und folglich für eine verbesserte Trimmung. Bei der Neuentwicklung umweltschonender Technologien kooperiert Hapag-Lloyd eng mit seinen Industriepartnern. Weiterhin begleitet und unterstützt das Unternehmen zum Beispiel ein Projekt zur Entwicklung eines neuartigen Kühlcontainers. Dabei wird CO<sub>2</sub> als Kältemittel eingesetzt, das als Naturgas – anders als die gebräuchlichen Kältemittel – umweltfreundlicher und bezüglich des Treibhauseffektes neutral ist.

Hapag-Lloyd hat auch 2011 wieder verschiedene Auszeichnungen für den Einsatz zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Containertransportes erhalten. Unter anderem hat die Hafenbehörde von Vancouver im Mai 2011 Hapag-Lloyd mit dem „Blue Circle Award“ ausgezeichnet. Diese Auszeichnung wurde für die freiwillige Teilnahme an einem Programm zur Verminderung von Emissionen in den nationalen Gewässern von Vancouver vergeben.

58

#### Auszeichnungen 2011

Datum	Bezeichnung	Auszeichnende Organisation
Oktober 2011	Quest for Quality Award	Logistics Management, Zeitung
Oktober 2011	Easyfresh Award for Excellence	Easyfresh
August 2011	Carrier Award for „Excellence in Performance“	UTI und Dow Corning
Juli 2011	Carrier of the Year	Canadian International Freight Forwarders Association
Mai 2011	2010 Blue Circle Award (EcoAction Program)	Port Metro Vancouver
März 2011	Green Flag Environmental Achievement Award	For our vessels docking at the port of Long Beach
März 2011	Green Supplier	GreenCarrier Sweden AB, schwedischer Logistikanbieter
Januar 2011	Supplier Innovation Award	John Deere

Bereits seit vielen Jahren engagiert sich Hapag-Lloyd in der Clean Cargo Working Group (CCWG), einer Sektion der US-Organisation „Business for Social Responsibility“ (BSR). Zu den Mitgliedern gehören zahlreiche große Linienreedereien sowie global agierende Verlager. In dieser Arbeitsgruppe werden die ökologischen und sozialen Auswirkungen des weltweiten Warenaustausches untersucht und optimiert.

Seit 2003 kalkuliert Hapag-Lloyd die aus dem Schiffsbetrieb entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen nach der von der Clean Cargo Working Group entwickelten Methodik.

Die Daten und die angewendete Methodik zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Werte sowie der Schwefelgehalte werden vom Germanischen Lloyd, einem unabhängigen Zertifizierer, verifiziert. Die Richtigkeit der Daten wurde in einem Verification Statement testiert.

Seit dem 20. Oktober 2011 können sich interessierte Kunden mithilfe des Hapag-Lloyd EcoCalc die Emissionen ihres Containertransportes für die gesamte Transportkette vom Start- bis zum Endpunkt anzeigen lassen. Der Emissionskalkulator ist auf der Hapag-Lloyd Homepage [www.hapag-loyd.com](http://www.hapag-loyd.com) verfügbar.

Der Hapag-Lloyd EcoCalc berechnet nicht nur die entstandenen Emissionen von Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), sondern auch die Emissionen von Stickoxid (NO<sub>x</sub>), Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) pro Transport und Verkehrsträger für die gesamte Haus-Haus-Transportstrecke. Zusätzlich wird die Distanz jedes Transportes angegeben. Somit bietet Hapag-Lloyd den Kunden und Partnern die Möglichkeit, nachhaltige Transportlösungen auszuwählen.



59

### 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. Hapag-Lloyd setzt hierbei auf ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit und ein diversifiziertes Kundenportfolio, bestehend aus Direktkunden und Spediteuren. Letztere sichern ein kontinuierliches Ladungsaufkommen. Mit Direktkunden bestehen in der Regel längerfristige Vertragsbeziehungen.

Diese bieten eine bessere Planbarkeit der benötigten Transportkapazität. Die ausgewogene Kundenbasis von Hapag-Lloyd zeigt sich auch darin, dass die 50 größten Kunden deutlich weniger als 50 Prozent des Ladungsaufkommens stellen. Im Geschäftsjahr 2011 wurden Transportaufträge für insgesamt rd. 21.600 Kunden (Vorjahr: rd. 21.500 Kunden) durchgeführt.

## MITARBEITER

Zum 31. Dezember 2011 waren bei Hapag-Lloyd insgesamt 6.873 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 6.872 Mitarbeiter). Die Betriebszugehörigkeit beträgt durchschnittlich zehn Jahre. Die Anzahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vorjahresvergleich um einen Beschäftigten. Im Seefahrtsbereich waren zum 31. Dezember 2011 inklusive Auszubildende insgesamt 1.303 (2010: 1.306) Personen beschäftigt. Die Anzahl der Mitarbeiter im Landbereich erhöhte sich inklusive Auszubildende um vier Personen auf 5.570 Mitarbeiter.

Zum Ende des Berichtszeitraums veränderte sich die Anzahl der Vollzeitbeschäftigten (FTE) von 6.749 Personen (31. Dezember 2010) auf 6.742 Beschäftigte.

### Anzahl Mitarbeiter

	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Seebereich	1.198	1.179	1.059
Landbereich	5.465	5.457	5.512
Auszubildende	210	236	248
<b>Gesamt</b>	<b>6.873</b>	<b>6.872</b>	<b>6.819</b>

Internationalität spielt bei Hapag-Lloyd eine bedeutende Rolle. So arbeiten bei Hapag-Lloyd Menschen aus 61 Nationen, die in über 43 Ländern im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und ihnen Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die jeweiligen interkulturellen Kompetenzen zu erweitern. Diese Philosophie zieht sich durch alle Mitarbeitererebenen bis hin zum Management von Hapag-Lloyd, das zur Hälfte mit internationalen Führungskräften besetzt ist. Von den Mitarbeitern an Land waren zum 31. Dezember 2011 rd. 78 Prozent außerhalb Deutschlands tätig.

Um die Grundwerte der Organisation zu festigen und ihnen einen angemessenen Rahmen zu geben, wurde im Jahr 2010 eine Ethikrichtlinie erlassen, die weltweit für alle Mitarbeiter gültig ist. Grundsätzlich geht es um einen fairen, respektvollen und gesetzeskonformen Umgang miteinander. Das betrifft sowohl die Innen- und Außenbeziehungen, also den Umgang untereinander, als auch die Beziehungen zu konzernexternen Partnern.

## Personalentwicklung

Hapag-Lloyd hat im Jahr 2010 seine Personalentwicklungsstrategie neu strukturiert. Die vollständige Umsetzung erfolgte im Jahr 2011. Als Grundlage dieses Konzeptes dient ein weltweit gültiges Managementprofil, das als Anforderungsprofil für zukünftige Führungskräfte dient. So ist die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung der Mitarbeiter – u. a. durch spezielle Managementtrainings – eines der wichtigsten Ziele für das Jahr 2012. In diesem seit 2002 bestehenden Management Career Programme (MCP) werden derzeit 62 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich.

Ein anderer Schwerpunktbereich der betrieblichen Qualifizierung ist die Ausbildung sowohl im Land- als auch im Seebereich. Hapag-Lloyd legt besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Die Auszubildenden der Hapag-Lloyd werden sehr häufig auch die Mitarbeiter von morgen. Die Übernahmequote liegt sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent. Im Jahr 2011 beschäftigte Hapag-Lloyd jeweils 105 Auszubildende an Land und auf See. Entsprechend betrug die Ausbildungsquote in Deutschland 10,8 Prozent. Regelmäßig waren Auszubildende in den vergangenen Jahren unter den Besten ihres Abschlussjahrgangs in Deutschland zu finden. Über hochwertige Weiterbildungen wurden diese neuen Mitarbeiter entsprechend qualifiziert und konnten sich auch dort durch besondere Leistungen auszeichnen. Darüber hinaus wurde Hapag-Lloyd in diesem Jahr durch die zuständige Stelle für die See-Ausbildung, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt, als exzellenter Ausbildungsbetrieb 2011 für herausragende Leistungen in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin/zum Schiffsmechaniker ausgezeichnet.

**ERTRAGSLAGE DES KONZERNS**
**Kurzfassung  
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

Mio. EUR	<b>1.1.-31.12. 2011</b>	1.1.-31.12. 2010
Umsatzerlöse	6.103,2	6.204,3
Sonstige betriebliche Erträge	119,3	131,2
Transportaufwendungen	5.281,2	4.811,2
Personalaufwendungen	337,7	345,5
Abschreibungen	287,0	321,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	268,7	283,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>47,9</b>	<b>574,4</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	19,7	31,1
Übriges Finanzergebnis	12,5	-22,8
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>80,1</b>	<b>582,7</b>
Zinsergebnis	-107,3	-138,3
Ertragsteuern	1,6	16,9
<b>Konzernergebnis</b>	<b>-28,8</b>	<b>427,5</b>
<b>EBITDA</b>	<b>367,1</b>	<b>903,9</b>
<b>EBITDA-Marge (%)</b>	<b>6,0</b>	<b>14,6</b>
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>101,4</b>	<b>549,7</b>
<b>EBIT-Marge bereinigt (%)</b>	<b>1,7</b>	<b>8,9</b>
<b>EBIT</b>	<b>80,1</b>	<b>582,7</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>1,3</b>	<b>9,4</b>

Das Geschäftsjahr 2011 war geprägt von Veränderungen exogener Einflussfaktoren, die zum Teil erheblichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns hatten. Insbesondere wirkten sich die Wechselkursschwankungen des Euro zum US-Dollar deutlich in den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Der US-Dollar schwächte sich im Jahresdurchschnitt auf 1,39 USD/EUR ab (Vorjahreszeitraum: 1,33 USD/EUR). Infolgedessen sank der Konzernumsatz währungsbedingt um 101,1 Mio. EUR auf 6.103,2 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 6.204,3 Mio. EUR). Bereinigt um Wechselkursveränderungen konnte der Umsatz des Hapag-Lloyd Konzerns um ca. 3,2 Prozent gesteigert werden. Zum Bilanzstichtag notierte der USD mit 1,29 EUR um rd. vier Prozent stärker als zum entsprechenden Vorjahresstichtag (1,34 USD/EUR).

Trotz belastender Einzelereignisse in Japan, Nordafrika und Nahost sowie des insbesondere im zweiten Halbjahr 2011 stärker werdenden Wettbewerbsdrucks aufgrund von Bestrebungen einiger Wettbewerber, zusätzliche Marktanteile zu gewinnen, konnte die Transportmenge gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Prozent gesteigert werden. Die durchschnittliche Frachtrate in Höhe von 1.532 USD/TEU lag hingegen nur um 2,4 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres (1.569 USD/TEU).

### Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2011	1.1.-31.12. 2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.295,5	1.063,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.985,7	3.748,2
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.562,5	1.483,9
Charter-, Leasing- und Containermieten	640,3	538,9
Containertransportkosten	1.625,4	1.563,8
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	157,5	161,6
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>5.281,2</b>	<b>4.811,2</b>

Die Transportaufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr (4.811,2 Mio. EUR) um 470,0 Mio. EUR auf 5.281,2 Mio. EUR gestiegen. Dies entspricht einer Steigerung um 9,8 Prozent. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war im Wesentlichen der Anstieg der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe. Diese werden maßgeblich durch den Bunkerpreis beeinflusst. Im Geschäftsjahr 2011 lag der durchschnittliche Bunkerpreis mit 605 USD je Tonne um 152 USD deutlich über dem Wert des Vorjahres von 453 USD je Tonne. Im ersten Halbjahr 2011 stieg der Preis kontinuierlich an und blieb in der zweiten Jahreshälfte auf dem hohen Niveau. Der aus dieser Preissteigerung resultierende Anstieg der Transportaufwendungen wurde teilweise kompensiert durch höhere Erträge aus Sicherungsgeschäften. Neben den im Berichtszeitraum höheren Bunkerkosten (nach Sicherung) führte auch die um 5,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Transportmenge zu einem Anstieg der Transportaufwendungen. Wesentliche Einflussfaktoren waren unter anderem der Einsatz zusätzlicher Charterschiffe aufgrund neuer Dienste sowie gestiegene Energiepreise und inflationsbedingte Kostensteigerungen.

Aufgrund des durch den hohen Wettbewerbsdruck geprägten Marktumfeldes konnten die höheren Energiekosten nur bedingt über die Frachtraten an die Kunden weiterbelastet werden, sodass die Rohertragsmarge (Verhältnis Rohertrag zu Umsatz) im Vergleich zum Vorjahr auf 13,5 Prozent (Vorjahr: 22,5 Prozent) gesunken ist.

Die bereits erwähnte unterjährige Volatilität des USD/EUR-Kursverhältnisses führte im Verlauf des Jahres zu zeitraumbezogenen Kursgewinnen und Kursverlusten, die sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen widerspiegeln. Im Saldo führten die wechsellkursbedingten Erträge und Aufwendungen in 2011 zu einer Ergebnisbelastung von 10,9 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 18,1 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen konnten im Vergleich zum Vorjahr von 345,5 Mio. EUR auf 337,7 Mio. EUR gesenkt werden. Die Personalaufwandsquote blieb somit nahezu konstant.

#### Entwicklung Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2011	1.1.-31.12. 2010
Personalaufwendungen	337,7	345,5
Umsatzerlöse	6.103,2	6.204,3
<b>Personalaufwandsquote</b>	<b>5,5 %</b>	<b>5,6 %</b>

Die Abschreibungen betragen im Berichtszeitraum 287,0 Mio. EUR und lagen damit um 34,2 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 321,2 Mio. EUR. Die Veränderung steht im Zusammenhang mit dem Ablauf der Nutzungsdauer für einen Teil des Containerbestandes.

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis der nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen sowie dem übrigen Finanzergebnis zusammen. Das Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung verminderte sich um 11,4 Mio. EUR. Das übrige Finanzergebnis in Höhe von 12,5 Mio. EUR beinhaltet die Veränderungen des Zeitwertes von eingesetzten Devisenoptionen in Höhe von -5,9 Mio. EUR sowie einen gegenläufigen Effekt aus der vorzeitigen Rückführung eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 18,3 Mio. EUR sowie laufende Erträge aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 0,1 Mio. EUR.

Das operative Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) spiegelt die Entwicklungen des operativen und des nach der At-Equity-Methode bewerteten Ergebnisses sowie der übrigen Finanzposten wider. Aufgrund der hohen Bunker- und Energiepreise sowie gestiegener übriger Transportaufwendungen reduzierte sich das EBIT im Geschäftsjahr 2011 auf 80,1 Mio. EUR (Vorjahr: 582,7 Mio. EUR).

Die EBIT-Marge blieb trotz des anhaltenden starken Wettbewerbsdrucks, der hohen Energiekosten und des volatilen USD/EUR-Kursverhältnisses sowie aufgrund der konsequenten Fortführung des Kosteneinsparungsprogramms weiterhin positiv.

### EBIT-Marge

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2011	1.1.-31.12. 2010
Umsatz	6.103,2	6.204,3
EBIT	80,1	582,7
EBIT bereinigt	101,4	549,7
EBITDA	367,1	903,9
EBIT-Marge	1,3 %	9,4 %
EBIT-Marge bereinigt	1,7 %	8,9 %
EBITDA-Marge	6,0 %	14,6 %

65

Bereinigt um Sondereffekte aus der Kaufpreisallokation und Einzelsachverhalte betrug das Konzernergebnis vor Zinsen und Steuern (bereinigtes EBIT) 101,4 Mio. EUR (Vorjahr: 549,7 Mio. EUR).

Insgesamt ergab sich für das Geschäftsjahr 2011 ein negatives Zinsergebnis in Höhe von 107,3 Mio. EUR (Vorjahresperiode: –138,3 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.

Das Konzernergebnis betrug im Geschäftsjahr 2011 –28,8 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 427,5 Mio. EUR).

## FINANZLAGE DES KONZERNS

### ZENTRALE FINANZIERUNG UND LIQUIDITÄTSSICHERUNG DES KONZERNS

#### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Hapag-Lloyd Konzerns hat zum Ziel, die permanente Zahlungsfähigkeit hinsichtlich der operativen, finanziellen und strategischen Unternehmensentwicklung und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes im Konzern zu sichern.

Vorrangiges Ziel ist hierbei die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität. Eine wesentliche Grundlage für ein effizientes Finanzmanagement liegt deshalb darin, die kurz- und mittelfristigen Liquiditätsabflüsse zu optimieren. Eine mehrjährige Finanzplanung sowie eine monatlich rollierende Liquiditätsplanung mit einem Planungszeitraum von einem Jahr bilden dafür die Basis. Das Finanzmanagement wird im Rahmen der maßgeblichen Gesetze und der internen Grundsätze und Regeln ausgeübt.

Der Hapag-Lloyd Holding Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, die aus dem Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren. Zu den finanzwirtschaftlichen Risiken zählen insbesondere das Währungsrisiko, das Treibstoffpreisrisiko sowie das Risiko aus sich verändernden Zinsniveaus. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US-Dollar, in Euro und in Kanadischen Dollar abgewickelt; daneben sind Britische Pfund, Hong Kong Dollar, Singapur Dollar, Japanische Yen sowie Chinesischer Renminbi von Bedeutung.

Zur Absicherung von Wechselkursrisiken werden derivative Sicherungsgeschäfte für den Euro abgeschlossen. Bunkerpreisänderungen werden, sofern dies möglich ist, über entsprechende Zuschläge an Kunden weitergegeben. Darüber hinaus werden zur Begrenzung von Schwankungen aus Rohstoffpreisänderungen Sicherungsinstrumente eingesetzt. Gegebenenfalls werden bis zu 80 Prozent des geplanten jährlichen Treibstoffbedarfs gegen Preissteigerungen abgesichert. Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden im Rahmen des Zinsmanagements zentral gesteuert.

Weitere Angaben zu Sicherungsstrategien und Risikomanagement sowie zu Finanzgeschäften und ihrem Umfang am Bilanzstichtag enthalten der Risikobericht des Lageberichts und der Abschnitt Finanzinstrumente im Konzernanhang.

**Emittenten-Ratings**

Rating/Ausblick	31.12.2011	31.12.2010
Standard & Poor's	BB-/negativ	BB-/stabil
Moody's	B1/negativ	B1/stabil

Trotz des im Geschäftsjahr 2011 schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes, insbesondere im Bereich der weltweiten Containerschifffahrt, konnte das Kreditrating der Hapag-Lloyd AG von B1 durch Moody's Investors Services sowie BB- durch Standard & Poor's gehalten werden. Die starke Kapitalstruktur und Liquiditätssituation des Hapag-Lloyd Konzerns führten zu diesem Ergebnis. Aufgrund der konjunkturellen Rahmenbedingungen wurde der Ausblick bei beiden auf negativ gesetzt. Zur Verbesserung des Finanzprofils und zur Reduzierung der Finanzierungskosten strebt Hapag-Lloyd weiterhin eine Verbesserung des Kreditratings an.

## Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Finanzschulden ab. Der Finanzierungsmix zielt darauf ab, die Finanzierungsbedingungen zu optimieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil zu haben sowie die Kapitalgeber zu diversifizieren. Nachdem im Geschäftsjahr 2010 die Begebung festverzinslicher Anleihen den wesentlichen Teil der externen Finanzierung darstellte, standen 2011 wieder Schiffs- und Containerfinanzierungen im Vordergrund.

## Finanzierungsaktivitäten

Ein Vertrag über die Verbriefung von Forderungen in Höhe von zunächst 100 Mio. USD (77,3 Mio. EUR) wurde am 7. April 2011 mit einem Kreditinstitut abgeschlossen.

Mit Valuta vom 8. April 2011 wurde ein Gesellschafterdarlehen inklusive Zinsen in Höhe von 165,7 Mio. EUR mit einer ursprünglichen Laufzeit bis Ende Januar 2014 vorzeitig an die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zurückgezahlt.

Ebenfalls im April 2011 wurde der Vertrag über die K-sure-II-Finanzierung für zehn bestellte Containerschiffsneubauten unterzeichnet. Der Kreditrahmen umfasst 925 Mio. USD (715 Mio. EUR). Die Finanzierung kann mit Auslieferung der Schiffe anteilig in Anspruch genommen werden. In 2011 erfolgte noch keine Inanspruchnahme.

Am 9. August 2011 wurde seitens der Hapag-Lloyd AG ein Darlehen zur Finanzierung des Erwerbs von neuen Containern in Höhe von 150 Mio. USD (115,9 Mio. EUR) aufgenommen.

Im November 2011 wurde zwischen der Hapag-Lloyd AG und neun Konsortialbanken die bisherige Flottenfinanzierung neu strukturiert. Das vereinbarte Darlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren umfasst einen Betrag von 460 Mio. USD (355,6 Mio. EUR) und dient zu 281 Mio. USD (217,2 Mio. EUR) der Ablösung der bisherigen Flottenfinanzierung. Der Restbetrag (nach Abzug von Gebühren und Zinsen) in Höhe von 175 Mio. USD (138,4 Mio. EUR) wurde im Dezember 2011 an die Hapag-Lloyd AG ausgezahlt. Die neue Finanzierung hat eine Laufzeit bis Ende November 2016.

Im Rahmen eines Facility Agreements wurde der Hapag-Lloyd AG und der Hapag-Lloyd Holding AG am 1. Oktober 2010 eine Kreditlinie in Höhe von 360 Mio. USD (278,3 Mio. EUR) gewährt. Diese revolvingende Kreditlinie (RCF) wurde bisher nicht in Anspruch genommen. Am 11. November 2011 wurde die Kreditlinie im Rahmen der Neustrukturierung der bestehenden Flottenfinanzierung auf 95 Mio. USD (73,4 Mio. EUR) reduziert. Diese Liquiditätslinie kann bis zu dem ursprünglich vereinbarten Laufzeitende am 1. Oktober 2013 nach den Bedingungen der Revolving Credit Facility genutzt werden.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart. Sie umfassen insbesondere das Eigenkapital, die Liquidität, und die Loan-to-Value-Relation. Zum 31. Dezember 2011 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund aktueller Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

### Nettoverschuldung

Mio. EUR	2011	2010
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	672,5	751,8
Finanzschulden	1.896,5	1.877,5
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>1.224,0</b>	<b>1.125,7</b>
EBITDA	367,1	903,9
<b>Verschuldungsgrad (%)</b>	<b>35,7</b>	<b>32,7</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>73,4</b>	<b>269,5</b>
<b>Eigenkapitalquote (%)</b>	<b>51,8</b>	<b>52,4</b>

Die Nettoverschuldung des Konzerns lag mit 1,2 Mrd. Euro trotz erheblicher Investitionen in Höhe von 261,9 Mio. Euro insbesondere für Container und Anzahlungen für Schiffsneubauten nur leicht über dem Vorjahresniveau (1,1 Mrd. Euro).

### Liquiditätsanalyse

Die Zahlungsfähigkeit des Hapag-Lloyd Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, Bestände an flüssigen Mitteln, bilateralen und syndizierten Kreditlinien jederzeit gewährleistet.

### Kapitalflussrechnung und Investitionen

#### Zusammengefasste Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2011	1.1.-31.12. 2010
<b>EBITDA</b>	<b>367,1</b>	<b>903,9</b>
Working-Capital-Veränderungen	-96,4	-208,0
Übrige Effekte	-26,9	-31,8
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	243,8	664,1
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	-194,8	-447,4
<b>Free-Cash-Flow</b>	<b>49,0</b>	<b>216,7</b>
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	-130,3	105,8
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>-81,3</b>	<b>322,5</b>

**Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit**

Ausgehend von einem EBITDA von 367,1 Mio. EUR erwirtschaftete der Hapag-Lloyd Konzern einen operativen Cash-Flow von 243,8 Mio. EUR (Vorjahr: 664,1 Mio. EUR).

Der Working Capital Bedarf führte im Geschäftsjahr 2011 insbesondere durch die Erhöhung des Vorratsbestandes zu einem Mittelabfluss in Höhe von 96,4 Mio. EUR. Der Saldo aus zahlungsunwirksamen Erträgen und Aufwendungen sowie Umklassifizierungen in die Cash-Flows aus Investitions- und Finanzierungstätigkeit führte zu einer weiteren Reduzierung der operativen Zahlungsströme in Höhe von 26,9 Mio. EUR.

**Cash-Flow aus Investitionstätigkeit**

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 194,8 Mio. EUR gegenüber 447,4 Mio. EUR im Vorjahr. Davon entfielen insbesondere 125,9 Mio. EUR auf Anzahlungen für bereits bestellte im Bau befindliche Containerschiffe sowie getätigte Investitionen für Container in Höhe von 90,3 Mio. EUR. Die im Geschäftsjahr getätigten Investitionen konnten allein durch den Mittelzufluss aus der operativen Geschäftstätigkeit finanziert werden.

Auch nach Berücksichtigung der getätigten Investitionen und des schwierigen Marktumfeldes konnte im Geschäftsjahr 2011 ein positiver Free-Cash-Flow, ermittelt aus dem operativen Cash-Flow abzüglich der Nettoinvestitionen, in Höhe von 49,0 Mio. EUR erreicht werden.

**Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit**

Die Mittelabflüsse aus Finanzierungstätigkeit betragen im Saldo 130,3 Mio. EUR (Vorjahr: 105,8 Mio. EUR Mittelzufluss). Hierbei stehen den Tilgungsleistungen in Höhe von 543,5 Mio. EUR (Vorjahr: 439,0 Mio. EUR) Mittelaufnahmen in nahezu gleicher Höhe gegenüber. Die Aufnahme der Finanzschulden betraf im Wesentlichen das Darlehen für die neue Flottenfinanzierung in Höhe von 460,0 Mio. USD. Weiterhin führten die Auszahlungen für Zinsen zu einem Mittelabfluss von 106,4 Mio. EUR (Vorjahr: 132,6 Mio. EUR).

### Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	2011	2010
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>
Konsolidierungskreisbedingte Veränderung	0,1	0,0
Wechselkursbedingte Veränderungen	1,9	16,0
Zahlungswirksame Veränderungen	-81,3	322,5
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>672,5</b>	<b>751,8</b>

Die Zahlungsmittel verminderten sich um 79,3 Mio. EUR, sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 672,5 Mio. EUR (Vorjahr: 751,8 Mio. EUR) ausgewiesen wird. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“. Zusätzlich besteht eine bis heute nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in Höhe von 95 Mio. USD (73,4 Mio. EUR).

70

Die detaillierte Kapitalflussrechnung ist im Konzernanhang enthalten.

### Investitionen

Das Investitionsvolumen umfasste im Jahr 2011 261,9 Mio. EUR und betraf Anzahlungen für im Bau befindliche Schiffe, höhere Investitionen in eigene Container, aktivierungspflichtige Instandhaltungsmaßnahmen für Containerschiffe sowie sonstige Investitionen.

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Abschnitt Vermögenslage des Lageberichts dargestellt, weitere Erläuterungen hierzu enthält der Konzernanhang.

Die beschriebenen Veränderungen der Finanzlage spiegeln sich entsprechend in der Bilanz zum 31. Dezember 2011 wider.

### Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd AG Vermögenswerte ein, die nicht im wirtschaftlichen Eigentum stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schiffe und Container, die im Rahmen von branchenüblichen Miet-, Pacht- und Charterverträgen gemietet werden. Aus diesen Verträgen bestehen zukünftige Zahlungsverpflichtungen für die entsprechenden Miet- und Charterraten. Die Erläuterungen zu den operativen Miet-, Pacht- und Charterverträgen sowie die Struktur der Restlaufzeiten der finanziellen Verpflichtungen enthält der Abschnitt „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ im Konzernanhang.

## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNES

### Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiva</b>		
Langfristige Vermögenswerte	5.170,9	5.057,1
davon Anlagevermögen	5.067,2	4.988,3
Kurzfristige Vermögenswerte	1.442,9	1.512,4
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	672,5	751,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>6.613,8</b>	<b>6.569,5</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	3.424,4	3.442,8
Fremdkapital	3.189,4	3.126,7
davon langfristige Schulden	1.911,5	1.878,8
davon kurzfristige Schulden	1.277,9	1.247,9
davon Finanzschulden	1.896,5	1.877,5
davon langfristige Finanzschulden	1.689,3	1.673,9
davon kurzfristige Finanzschulden	207,2	203,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>6.613,8</b>	<b>6.569,5</b>
Anlagendeckungsgrad I (in %)	67,6	69,0
Anlagendeckungsgrad II (in %)	105,3	106,7
Liquiditätsgrad I (in %)	52,6	60,2
Nettoverschuldung	1.224,0	1.125,7
Eigenkapitalquote (in %)	51,8	52,4

Die Bilanzsumme des Konzerns betrug zum Ende des Geschäftsjahres 6.613,8 Mio. EUR und lag damit leicht über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Ursächlich hierfür war die Kursentwicklung des US-Dollar, der zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 mit 1,29 USD/EUR um rd. vier Prozent über dem entsprechenden Vorjahreswert (1,34 USD/EUR) notierte. Dies hatte zum Teil erhebliche Auswirkung auf einzelne Bilanzposten.

Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Buchwerte des Anlagevermögens im Wesentlichen durch die getätigten Investitionen. Diesem Effekt standen planmäßige Abschreibungen in Höhe von 287,0 Mio. EUR gegenüber. Der Anstieg resultierte somit überwiegend aus Wechselkurseffekten in Höhe von 89,8 Mio. EUR. Im Vergleich zum 31. Dezember 2010 entwickelten sich darüber hinaus die Marktwerte der langfristigen derivativen Finanzinstrumente positiv.

Die kurzfristigen Vermögenswerte betragen zum Stichtag 1.442,9 Mio. EUR und lagen damit um 69,5 Mio. EUR unter dem Wertansatz zum 31. Dezember 2010. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang der Marktwerte kurzfristiger derivativer Finanzinstrumente für Bunkerpreis- und Devisensicherungen in Höhe von 68,2 Mio. EUR.

Gegenläufig wirkte sich die Entwicklung des Vorratsvermögens auf die Höhe der kurzfristigen Vermögenswerte aus. Insbesondere aufgrund des im Verlauf des Jahres deutlich gestiegenen Bunkerpreises ist der Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 64,7 Mio. EUR auf 208,7 Mio. EUR im Vergleich zum Jahresende 2010 angestiegen. Zusätzlich wirkt sich die Mengenerhöhung im Bunkerbestand infolge der erhöhten Anzahl eingesetzter Schiffe im Vergleich zum Vorjahr aus.

Auf der Passivseite verringerte sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2010 insgesamt um 18,4 Mio. EUR und betrug 3.424,4 Mio. EUR. Dieser Rückgang resultierte aus dem negativem Konzernergebnis sowie die im Vergleich zum Vorjahr rückläufige Rücklage für Cash-Flow Hedges. Gegenläufig wirkte sich der Saldo aus den direkt im Eigenkapital erfassten unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung in Höhe von 96,0 Mio. EUR aus. Die Eigenkapitalquote blieb mit 51,8 Prozent nahezu unverändert.

Die Veränderung der langfristigen Schulden resultierte aus dem Saldo aus der Rückführung und Neuaufnahme von Finanzschulden. Hier standen den Tilgungen von Finanzschulden Mittelaufnahmen von nahezu gleicher Höhe gegenüber. Der zum Stichtag stärkere US-Dollar wirkte sich leicht erhöhend auf die Finanzschulden aus. Ein weiterer Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten resultierte aus der Erhöhung der Rückstellungen, insbesondere für Pensionen.

Die kurzfristigen Schulden in Höhe von 1.277,9 Mio. EUR erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2010 (1.247,9 Mio. EUR) geringfügig. Erhöhend wirkte sich hier insbesondere der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus.

Unter Einbeziehung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie der Finanzschulden betrug die Nettoverschuldung zum 31. Dezember 2011 1.224,0 Mio. EUR (31. Dezember 2010: 1.125,7 Mio. EUR).

Weitere Angaben zu wesentlichen Veränderungen einzelner Bilanzposten finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz im Konzernanhang.

## GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand beurteilt die wirtschaftliche Lage des Konzerns zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichtes positiv. Der Konzern ist mit seinem Finanzprofil und seinem Leistungsportfolio gut im Markt aufgestellt. In den ersten Wochen 2012 liegt die Geschäftsentwicklung im Rahmen der Erwartungen.

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Risikopolitik und die strategische Ausrichtung auf Geschäftschancen sollen dazu beitragen, den Wert des Unternehmens stetig und nachhaltig zu steigern, die mittelfristigen finanziellen Ziele zu erreichen und den Fortbestand des Unternehmens langfristig zu sichern.

### **Strategische Ausrichtung auf Chancen**

Das Erkennen und Nutzen von Chancen ist bei Hapag-Lloyd integraler Bestandteil der strategischen Unternehmensführung. Grundlage für die Identifikation von Chancen ist die systematische Beobachtung und Analyse von Entwicklungen auf den für die Gesellschaft relevanten Märkten sowie von gesamt- und branchenwirtschaftlichen Trends, aus denen sich Chancen ableiten und bewerten lassen. Auf Basis dieser Analyse und Bewertung werden jeweils strategische Maßnahmen in die Wege geleitet, die auf ein langfristig profitables Wachstum ausgerichtet sind und zur nachhaltigen Unternehmenswertsteigerung beitragen sollen.

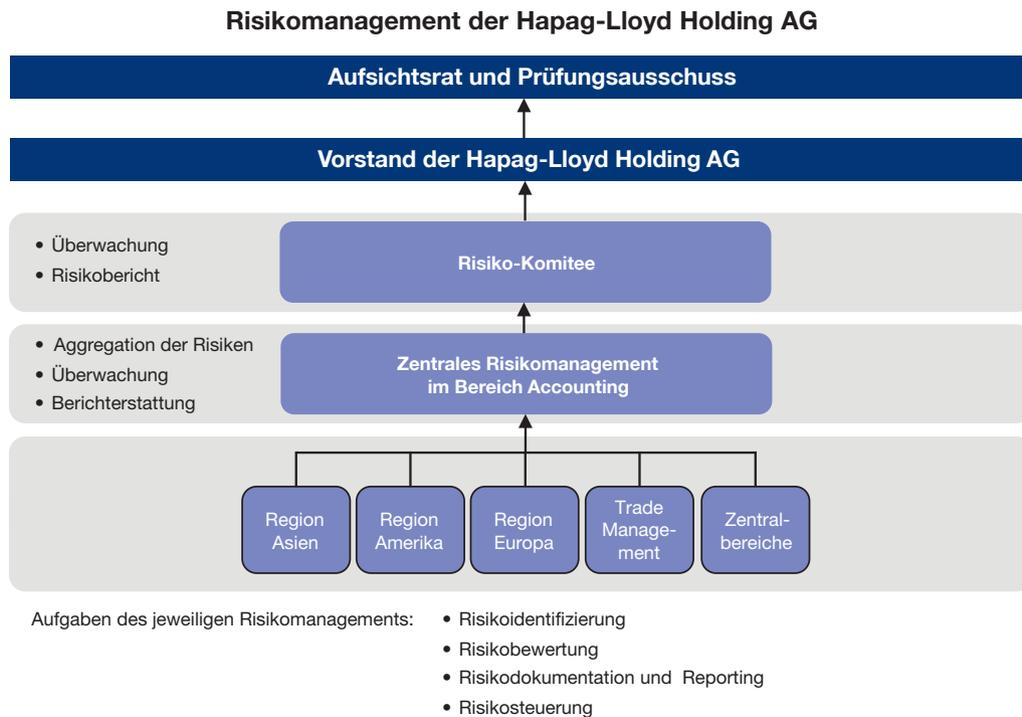
74

### **Risikomanagement**

Ziel des Risikomanagements ist es, Risiken jeglicher Art frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und durch entsprechende Maßnahmen zu begrenzen. Durch konzernweit installierte Kontroll- und Steuerungssysteme werden die Entwicklung der Geschäfte und die damit verbundenen Risiken regelmäßig erfasst, bewertet und in ihren Auswirkungen auf den Konzern überwacht. Dem Vorstand und dem operativen Management stehen für das Risikomanagement mehrstufige integrierte Berichtssysteme zur Verfügung. So analysiert das Planungs- und Controllingssystem monatlich Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten geschäftlichen Entwicklung und identifiziert somit zeitnah Risiken, die den operativen Erfolg des Unternehmens gefährden könnten. Die aktive Überwachung und Begleitung der operativen Risiken ist ein entscheidender Erfolgsfaktor des Risikomanagementsystems („RMS“).

Das Risikomanagementsystem ist entsprechend der Organisationsstruktur des Konzerns dezentral aufgebaut. Neben der Berichterstattung über operative Risiken sind besondere eigenständig organisierte Berichtssysteme zur Früherkennung existenzgefährdender Risiken eingerichtet. Die Erfassung solcher Risiken erfolgt organisatorisch getrennt vom operativen Risikomanagement. Risiken sind hierzu in den Fachbereichen und Regionen zu identifizieren, zu dokumentieren, zu bewerten und zu überwachen sowie an das zentrale Risikomanagement quartalsweise – in dringenden Fällen auch außerplanmäßig – zu melden. Das zentrale Risikomanagement überwacht die Risiken der gesamten Organisation, fasst diese in einer Gesamtbetrachtung zusammen und berichtet regelmäßig oder außerplanmäßig an das Risikokomitee sowie den Vorstand des Konzerns.

Die im Rahmen der Risikosteuerung zu treffenden Maßnahmen werden in den operativen Einheiten vollzogen und durch operative Systeme unterstützend abgebildet. Gleichwohl erfolgt eine Rückkopplung zwischen der Risikofrüherkennung (KonTraG) und dem operativen Risikomanagement. Das Risikomanagement wird durch die interne Revision überwacht. Diese überprüft regelmäßig oder fallweise Ordnungsmäßigkeit und Sicherheit der Organisationsabläufe.



Die Methoden und Systeme des Risikomanagements wie auch das zeitliche Ausmaß der Kontrollen sind auf die Art der Risiken zugeschnitten und werden ständig überprüft, weiterentwickelt und den sich wandelnden geschäftlichen Umfeldbedingungen angepasst. Als Teil des Risikomanagements werden Risiken so weit wie möglich abgesichert. Für eventuelle Schadensfälle und verschiedenartige Risiken aus den täglichen Geschäften wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. Im Konzern bestehen unter anderem branchenübliche Haftpflicht-, Sach- und Personenversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2011 der Hapag-Lloyd AG ist das Risikofrüherkennungssystem durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft worden.

## **Beschreibung der wesentlichen Merkmale des rechnungslegungsbezogenen IKS/RMS gemäß § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB**

### **Grundsätze**

Die Hapag-Lloyd Holding AG hat ein Internes Kontrollsystem („IKS“) in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk „COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Internal Control – Integrated Framework“ definiert. Primäres Ziel des rechnungslegungsbezogenen IKS ist es, das Risiko wesentlicher Fehlaussagen in der Rechnungslegung zu vermeiden, wesentliche Fehlbewertungen aufzudecken und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften zu gewährleisten. Dabei kann eine absolute Sicherheit zur Erreichung dieses Ziels durch ein IKS, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung, nicht erreicht werden.

76

### **Organisation und wesentliche Prozesse in der Konzernrechnungslegung und Konsolidierung**

Die Hapag-Lloyd Holding AG erstellt den Konzernabschluss nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften des IASB (IFRS), wie sie im Rahmen der Anerkennung durch die Europäische Kommission in nationales Recht umgesetzt wurden. Dabei findet eine Richtlinie für die Bilanzierung konzernweit Anwendung. Diese wird durch Arbeitsanweisungen und Einzelvorschriften konkretisiert. Des Weiteren gilt ein einheitlicher Kontenrahmen für den Konzern. Bei Änderungen der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und Standards werden die Bilanzierungsrichtlinie und die Arbeitsanweisungen zeitnah auf eventuellen Anpassungsbedarf hin überprüft.

Hauptverantwortlich für den Konsolidierungsprozess, die Abschlusserstellung und die interne und externe Konzernberichterstattung ist der Bereich Accounting.

Zur Erstellung des Konzernabschlusses werden Informationen anderer Fachbereiche angefordert und verarbeitet. Hierzu zählen beispielsweise Informationen aus dem Bereich Treasury für die Bilanzierung von Sicherungszusammenhängen und Finanzderivaten sowie aus dem Bereich Controlling für die Konzernplanung im Rahmen des durchgeführten Impairment-Tests.

Einzelne Bilanzierungssachverhalte werden durch externe Experten und Gutachter, wie zum Beispiel Versicherungsmathematiker für die Pensionsbewertung, berechnet und überprüft. Der Konzern-Abschlussprozess wird nach einem mit den Fachbereichen und Tochtergesellschaften abgestimmten und detaillierten Zeitplan durchgeführt (Abschlusskalender). Die Einhaltung der zeitlichen Vorgaben wird dabei durch den Bereich Accounting überwacht.

Die Bilanzierung wird konzernweit durch das IT-System SAP unterstützt. Zur Konzernabschlusserstellung übermitteln die Tochtergesellschaften die Konzernberichtspakete. Diese

werden unter Anwendung des Konsolidierungssystems SAP ECCS zu einem Konzernabschluss zusammengeführt. Dabei werden insbesondere die notwendigen Konsolidierungsschritte vom Bereich Accounting durchgeführt.

### **Grundsätzliche Kontrollaktivitäten**

Die Überwachung der Einhaltung der Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften erfolgt durch prozessintegrierte und prozessunabhängig eingerichtete Kontrollen. Die Kontrollen haben sowohl präventiven als auch nachgelagerten Charakter. Als wesentliche prozessintegrierte Kontrollen sind Funktionstrennungsverfahren sowie das Vieraugenprinzip mit dem Ziel der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung implementiert. Beispielsweise werden Buchungen grundsätzlich durch ein mehrstufiges Genehmigungs- und Freigabeverfahren autorisiert. Zusätzlich existieren systemseitig eingerichtete Kontrollen, beispielsweise ist der Zugriff auf die Buchungssysteme durch ein Berechtigungskonzept nur befugten Mitarbeitern möglich.

77

Zur prozessunabhängigen Kontrolle wird eine wesentliche Überwachungsfunktion durch den Bereich Interne Revision wahrgenommen. Die Prüfungsthemen werden nach einem risikoorientierten Prüfungsansatz ausgewählt. Der Bereich Interne Revision berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd Holding AG und verfügt zur Wahrnehmung seiner internen Sicherungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte.

### **IKS-Nachweisprozess**

Die Hapag-Lloyd Holding AG hat die Prüfung der Wirksamkeit des IKS in einem Regelprozess (nachfolgend „IKS-Nachweisprozess“) organisiert, der 2010 im Rahmen eines Projektes konzipiert und eingeführt wurde und seitdem fortlaufend durchgeführt wird. Die Ergebnisse des Wirksamkeitsnachweises zu den Maßnahmen und Kontrollen der ausgewählten Themen und Risiken werden in einem Bericht zusammengefasst. Der Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd Holding AG wird durch den Vorstand über die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems informiert. Bei wesentlichen Änderungen, Feststellungen oder Schwächen erfolgt eine Zwischenberichterstattung an den Prüfungsausschuss durch den Vorstand.

## **CHANCEN**

Hapag-Lloyd ist als eine der weltweit führenden Containerlinienreedereien verschiedensten Entwicklungen auf den nationalen und internationalen Märkten unterworfen. Auf Basis der in diesem Bericht beschriebenen Rahmenbedingungen sowie der Ausführungen zur Markt-, Wettbewerbs- und Geschäftsentwicklung ergeben sich vielfältige Chancenpotenziale. Unter Nutzung und Ausbau der vorhandenen eigenen Stärken und Wettbewerbsvorteile ist der Konzern bestrebt, die sich bietenden Chancenpotenziale bestmöglich zu verwerten.

Die kontinuierliche Identifizierung von Chancenpotenzialen ist wesentlicher Bestandteil der Strategie, die im Kapitel „Konzern-Ziele und -Strategie“ beschrieben wird.

Wesentliche Chancenpotenziale ergeben sich aus folgenden Entwicklungen:

#### **Chancen aus gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Entwicklungen**

Die aktuellen Konjunkturprognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) gehen davon aus, dass das weltweite Containertransportvolumen in 2012 schneller wachsen dürfte als der Welthandel. Dieses prognostizierte Mengenwachstum der Branche eröffnet Hapag-Lloyd die Chance, an dieser Marktentwicklung zu partizipieren.

Die zu Jahresanfang 2012 von vielen Containerreedereien angekündigten Erhöhungen der Frachtraten auf wichtigen Fahrtgebieten bieten die Chance für eine Stabilisierung bzw. Verbesserung der Frachtraten und könnten sich somit positiv auf die Erlössituation von Hapag-Lloyd auswirken.

78

#### **Chancen aus der Entwicklung der Schiffs- und Containerkapazitäten**

Aus den Marktschwankungen zwischen Angebot und Nachfrage nach Transportleistungen können sich sowohl Chancen als auch Risiken ergeben. Zur Beschreibung der Risiken verweisen wir auf das Unterkapitel „Risiken“. Chancen ergeben sich durch die Realisierung von Kostenvorteilen bzw. die Erzielung von steigenden Frachtraten, die im Folgenden beispielhaft beschrieben werden:

- Sinken die Kosten für Schiffsneubauten, besteht wegen der langen Vorlaufzeit zwischen Bestellung und Kiellegung die Chance, durch nachträgliche Aufstockung des Auftragsvolumens oder Wandlung und Ergänzung des Auftrages Kostenvorteile zu realisieren.
- Bei einem hohen Bestand an gecharterten Schiffen können sich für mehrere Monate Kostenvorteile ergeben, wenn Schiffe zu günstigen Raten gechartert wurden und die Frachtraten aufgrund höherer Nachfrage steigen.
- Hapag-Lloyd arbeitet kontinuierlich an der weiteren Entwicklung IT-gestützter Prognosemodelle, um Leertransporte zu minimieren und die damit verbundenen Kosten zu senken. Hieraus ergeben sich Erlösvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken.

#### **Chancen aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance**

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance, dem zweitgrößten Konsortium der Containerschifffahrt, und der G6 Alliance versetzt Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein umfassenderes Netz von Liniendiensten in wichtigen Fahrtgebieten mit regelmäßigen Abfahrtszeiten anzubieten, das mit der eigenen Flotte allein nicht darstellbar wäre. Erst die hierdurch gewonnene Flexibilität ermöglicht es der Gesellschaft, die oben beschriebenen Chancen aus der Entwicklung von Transportvolumen und Schiffskapazitäten optimal zu nutzen.

Zusammen mit fünf weltweit führenden Linienreedereien aus der Grand Alliance und der New World Alliance hat Hapag-Lloyd die G6 Alliance für den Fernost-Europa-Verkehr gegründet. Ab März 2012 wird diese Allianz zunächst sechs Dienste zwischen Asien und Europa sowie zwei Dienste zwischen Asien und dem Mittelmeer betreiben. Dadurch erweitern und verbessern die Partner der G6 Alliance ihr Serviceangebot gegenüber Kunden deutlich. Hierdurch könnten sich für Hapag-Lloyd zusätzliche Wachstumschancen und Effizienzsteigerungsmöglichkeiten ergeben.

### **Chancen aus dem Trend zu Nachhaltigkeit und Energieeffizienz**

Hapag-Lloyd begreift den Trend zur Nachhaltigkeit – insbesondere Umweltschutz und Energieeffizienz – als Chance. Dieser Trend eröffnet Hapag-Lloyd die Chance, durch Maßnahmen zur Reduzierung von Brennstoffverbrauch und Optimierung des Schiffsbetriebes sowohl Kostenvorteile zu erzielen als auch CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Hierzu wird auf die Ausführungen im Kapitel „Effizienz und Umweltschutz“ verwiesen.

79

Darüber hinaus stehen den verschiedenen – insbesondere finanzwirtschaftlichen – Risiken, die im folgenden Abschnitt unter der Darstellung der Einzelrisiken beschrieben sind, bei einer positiven Entwicklung entsprechende Chancen gegenüber, die an dieser Stelle im Chancenbericht nicht gesondert erwähnt werden.

## **RISIKEN**

### **STRATEGISCHE RISIKEN**

#### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich beeinflusst. Im ersten Quartal 2011 hatte die Natur- und Umweltkatastrophe in Japan einen merklichen Einfluss auf die Güterverkehre von und nach Japan. Die Entwicklung der Frachtraten, die einen wesentlichen Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage von Hapag-Lloyd ausübt, ist insbesondere abhängig vom Transportaufkommen auf Routen und somit von der konjunkturellen Entwicklung einzelner Regionen. Die Schuldenkrise in Europa und das schwächer als erwartete Wirtschaftswachstum in den USA haben die Risiken für die Weltwirtschaft im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Zudem verliert die Industrieproduktion in China derzeit weiter an Dynamik. Ein Rückschlag für die globale Konjunktur in 2012 kann somit nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dies könnte zu einem deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschifffahrt führen.

#### **Risiken durch intensiven Wettbewerb**

Die weltweite Containerschifffahrt ist durch einen intensiven Wettbewerb der Reedereien untereinander gekennzeichnet. Einige der Wettbewerber sind hinsichtlich Geschäftsvolumen,

Flottengröße, Transportaufkommen und Kapazitäten größer als Hapag-Lloyd. Andere verfügen über eine bessere Kapitalausstattung. Diese Wettbewerber könnten daher besser im Markt positioniert sein, um Skalenvorteile zu realisieren und in höher entwickelte Technologien zu investieren. Daher könnten diese Wettbewerber in der Lage sein, einen kostengünstigeren Service und niedrigere Frachtraten anzubieten. Dies könnte zulasten des Marktanteils von Hapag-Lloyd gehen.

In der Regel schließt Hapag-Lloyd mit seinen Kunden keine langfristigen Verträge oder Exklusivverträge ab. Viele der Verloader unterhalten ähnliche Geschäftsbeziehungen mit anderen Reedereien. Je nach Lage des Marktes könnten die Kunden ganz oder teilweise Dienste anderer Reedereien in Anspruch nehmen. Jeder der Wettbewerber könnte auf den Routen, auf denen Hapag-Lloyd einen Liniendienst unterhält, einen vergleichbaren Service bieten und versuchen, die Frachtraten des Konzerns zu unterbieten. In der weltweiten Containerschifffahrt bestehen keine Einschränkungen für Wettbewerber, die ihren Service auf andere Fahrtgebiete oder Routen ausweiten wollen. Angesichts der aktuell niedrigen Charterraten für Schiffe könnten neue Wettbewerber hinzukommen, die einen Liniendienst zu besonders niedrigen Frachtraten anbieten.

Die Containerschifffahrt hat in den vergangenen Jahren eine Phase der Konsolidierung durchlaufen. Sollte eine weitere Runde von Rationalisierungsmaßnahmen folgen, könnten einzelne Reedereien höhere Skalenvorteile und eine größere Finanzkraft erzielen, sodass diese Wettbewerber einen stärkeren Preiswettbewerb und eine höhere Volatilität der Märkte besser verkraften können als Hapag-Lloyd.

### **Risiken durch Veränderungen von Handelsströmen**

Die Nutzung der Kapazitäten des Konzerns wird von der Entwicklung der Handelsströme zwischen den verschiedenen Regionen beeinflusst. Bei Transporten zwischen Regionen von Netto-Exporteuren und Regionen von Netto-Importeuren fällt die Nutzung der Kapazitäten in beide Richtungen unterschiedlich aus. Dadurch kommt es zu Leertransporten und entsprechenden Kosten. Eine Vergrößerung der Ungleichgewichte im internationalen Handel könnte die mit Leertransporten verbundenen Kosten noch weiter erhöhen.

## **OPERATIVE RISIKEN**

### **Rohstoffpreisrisiken**

Hapag-Lloyd ist aufgrund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisrisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerschiffsflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunker haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Der starke Preisanstieg für Bunker war im Geschäftsjahr 2011 die Hauptursache für den Anstieg der Transportkosten. Im Geschäftsjahr 2011 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 21,2 Prozent (2010: 17,1 Prozent) der Umsatzerlöse. Der Preis für Bunker verändert sich mit dem Rohölpreis, der von historisch starken Schwankungen und durch eine Reihe wirtschaftlicher und

geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Hierzu zählen u. a. der globale Terrorismus sowie politische Instabilitäten oder Spannungen im Mittleren Osten. Langfristig wird der Preis unter anderem durch die weltweite Nachfrage und durch die Entwicklung in aufstrebenden Schwellenländern wie zum Beispiel in China und Indien bestimmt.

Zur Begrenzung der Auswirkung hoher Bunkerpreise auf die Transportkosten strebt Hapag-Lloyd an, einen Großteil der Rohstoffpreisschwankungen über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages zu kompensieren. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch weitgehend von der entsprechenden Marktsituation ab.

Ergänzend werden Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen gemäß der internen Sicherungsstrategie durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Dies erfolgt über den Einsatz von Sicherungsgeschäften von bis zu maximal 80 Prozent des voraussichtlichen Bunkerbedarfs. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf die Ziffer 26 des Anhangs zum Konzernabschluss. Nach dem Jahresende wurden kontinuierlich weitere Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, um den angestrebten Sicherungsgrad zu erzielen. Per Ende Februar waren in der Folge ca. 30 Prozent der geplanten Treibstoffverbrauchsmengen des Geschäftsjahres 2012 gesichert.

Eine weitere Maßnahme zur Begrenzung des Risikos aus steigenden Bunkerölpreisen ist die Reduzierung des Verbrauchs von Bunker durch Maßnahmen wie zum Beispiel Slow Steaming. Hierbei wird durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit der Containerschiffe eine überproportionale Ersparnis im Brennstoffverbrauch erzielt. Siehe hierzu auch die Ausführungen im Kapitel „Effizienz und Umweltschutz“.

### **Risiken aus Schwankungen in den Charraten**

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes einer Containerreederei ein Schiff für einen vertraglich festgelegten Zeitraum zur Verfügung, wobei der Eigentümer auch die Besatzung stellt, die Versicherung trägt und für die Wartung verantwortlich ist. Da die Charraten in Abhängigkeit von den Erwartungen der Marktteilnehmer über die künftige Angebots- und Nachfrageentwicklung – insbesondere bei Verträgen mit kurzer Laufzeit – starken Schwankungen unterworfen sind, kann das Chartern von Schiffen in Zeiten steigender Nachfrage teurer sein als der Betrieb eigener Schiffe. Es ist nicht auszuschließen, dass die Charraten in Zukunft steigen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können.

Die kurzfristigen Charraten folgen der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen an die künftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage nach Transportkapazitäten abhängen, mit einer Zeitverzögerung von mehreren Monaten. Diese Zeitverzögerung ergibt sich durch die vertragliche Bindung zwischen dem Eigentümer des Schiffes und der Linienreederei. Das bedeutet, der Eigentümer kann im Falle steigender Nachfrage seine Charraten nicht vor Ablauf des Vertrages anheben. Andererseits kann im Falle sinkender

Nachfrage die Reederei vor Ablauf bestehender Verträge keine Senkung der Charraten erzielen. In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charraten zu einem Rückgang der Erträge führen, insbesondere nach einer Phase hoher Nachfrage nach Schiffscharter. Im Ergebnis könnte Hapag-Lloyd mehrere Monate nicht in der Lage sein, den Bestand an gecharterten Schiffen mit im Marktvergleich überdurchschnittlich hohen Charraten zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren. Der Anteil eigener bzw. geleasteter Schiffe im Bezug auf die Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2011 bei rund 45 Prozent. Die übrigen 55 Prozent sind gechartert. Neben den 58 eigenen Containerschiffen sind 9 mit einer Kaufoption langfristig geleast. 21 Schiffe sind langfristig, 10 mittelfristig und 51 kurzfristig gechartert.

#### **Risiken durch Engpässe in einzelnen Häfen**

In den letzten Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschiffahrt schneller gewachsen als die verfügbaren Liegeplätze in den Häfen. Dies führt in den betreffenden Häfen zu Wartezeiten und damit zum Teil zu beträchtlichen Zeitverlusten beim Be- und Entladen der Schiffe. Mit dem weiteren Ausbau der Kapazitäten könnten die Zeitverluste in den betreffenden Häfen noch ansteigen. Dies würde die Einhaltung der Fahrpläne erschweren und könnte zu Belastungen für das Geschäftsergebnis und die Finanzlage des Unternehmens führen. Die Entscheidung über den Ausbau der Häfen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Regierungen und damit außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Hapag-Lloyd.

#### **Risiken ansteigender Lieferzeiten bei Schiffsneubauten**

Zwischen der Bestellung und der Auslieferung neuer Schiffe liegt ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren, wobei sich die Auftragsvergabe an den Erwartungen über den künftigen Bedarf an Transportkapazitäten orientiert. Bis zur Auslieferung neuer Schiffe kann sich die Marktlage verändern. Dann besteht die Gefahr, dass die verfügbare Kapazität zu gering ist und Hapag-Lloyd dem Bedarf der Kunden nicht entsprechen könnte. In diesem Fall würde es zu Einnahmeausfällen und dem Verlust von Marktanteilen kommen. Wenn zusätzliche Kapazitäten gechartert werden müssten, um die Kundenbindung nicht zu gefährden, werden höhere Charraten, die infolge der gestiegenen Nachfrage gezahlt werden müssen, zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen. Sollte dagegen der Kapazitätsbedarf hinter den Erwartungen zurückbleiben, könnten sich Überkapazitäten aufbauen.

#### **Risiken beim Betrieb von Schiffen**

Der Betrieb von Schiffen ist mit speziellen Risiken verbunden; hierzu zählen u. a. Havarie, Kollisionen, Totalverlust des Schiffes, Umweltschäden, Feuer, Explosionen und Verlust oder Beschädigung der Ladung, durch Materialfehler verursachte Schäden, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, Piraterie, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern oder schwierige Wetterbedingungen, Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder Hafenarbeiter.

Alle aufgeführten Punkte können den Reiseablauf stören, zum Tod oder zu Verletzungen von Menschen führen sowie zum Verlust oder zur Beschädigung von Eigentum. Hierdurch könnte das Ansehen des Unternehmens Schaden nehmen und Kundenbeziehungen könnten belastet werden. Hapag-Lloyd hat in einem wirtschaftlich angemessenen Rahmen, sofern möglich, Versicherungen gegen diese Risiken abgeschlossen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass die bestehenden Versicherungen nicht sämtliche Schäden in voller Höhe abdecken.

### **Risiken durch politische Rahmenbedingungen und Protektionismus**

Hapag-Lloyd ist weltweit in zahlreichen Ländern aktiv. Die geschäftlichen Aktivitäten können durch politische Spannungen, Kriege, Terrorismus sowie durch wirtschaftliche und soziale Probleme beeinträchtigt werden. Dadurch können Störungen der Produktionsprozesse bei den Kunden oder Unterbrechungen bei den eigenen Liniendiensten auftreten. Als Folge solcher Probleme könnten Häfen oder wichtige Schifffahrtskanäle (Panamakanal, Suezkanal) in ihrer Nutzung beeinträchtigt werden.

Einzelne Länder könnten als Ergebnis finanzieller oder wirtschaftlicher Krisen zu protektionistischen Maßnahmen greifen und zum Beispiel Importbeschränkungen beschließen. Andere Länder könnten Gegenmaßnahmen einleiten und somit weltweit den Protektionismus fördern. Dies hätte einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Containerschifffahrt.

### **Risiken durch Piraterie**

Piraterie stellt seit Langem eine erhebliche Beeinträchtigung der Handelsschifffahrt dar. Seit 2008 gab es eine signifikante Intensivierung der Piraterieaktivitäten im Golf von Aden, im südlichen Bereich des Roten Meeres und im immer größer werdenden Areal des indischen Ozeans. 2011 hat man ebenfalls eine intensivere Piratentätigkeit an der westafrikanischen Küste (Golf von Guinea) verzeichnet. Während die somalischen Piraten bevorzugt Geiseln nehmen und Lösegeldforderungen stellen, stehen im Golf von Guinea sowie in den klassischen Pirateriegebieten wie z. B. dem Südchinesischen Meer die Lösegeldforderungen nicht im Vordergrund. Wenn Hapag-Lloyd eigene Schiffe in diesen Regionen einsetzt, so können mit dem wachsenden (Piraterie)Risiko die Versicherungsprämien signifikant ansteigen bzw. wird eine einschlägige Deckung einschließlich der Lösegeld-Versicherung nur schwer bzw. unmöglich einzukaufen sein. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Hapag-Lloyd für diese Fälle, einschließlich der Zahlung von Lösegeld, nicht ausreichend versichert ist.

## COMPLIANCE-RISIKEN

### Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen

Als Containerschiffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnten den Geschäftsverlauf belasten und ggf. eine Änderung der Strategie erfordern. Bei einem Verstoß gegen geltende Vorschriften könnte das Unternehmen mit beträchtlichen Schadensersatzforderungen konfrontiert werden.

Die Containerschiffahrt unterliegt zahlreichen Sicherheitsbestimmungen und Zollvorschriften in den jeweiligen Herkunfts-, Durchgangs- und Bestimmungsländern. Die Überprüfungen durch die zuständigen Behörden könnten zur Beschlagnahme von Containern oder deren Inhalt führen sowie Verzögerungen bei der Be- und Entladung der Schiffe zur Folge haben. In diesem Zusammenhang könnten Zollgebühren erhoben bzw. Strafzahlungen gegen Exporteure, Importeure oder die Reederei verhängt werden.

Aufgrund der gegenwärtigen und absehbaren künftigen regulatorischen Rahmenbedingungen sind aus heutiger Sicht keine Anhaltspunkte erkennbar, die zu Einschränkungen im Hinblick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns führen könnten.

### Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Risiken

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer Tochtergesellschaften sind derzeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Diese umfassen Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Lieferanten und Kunden. Rechtsstreitigkeiten können auch im Erfolgsfall hohe Kosten verursachen und das Ansehen des Unternehmens schädigen.

Darüber hinaus unterliegt Hapag-Lloyd regelmäßigen Steuerprüfungen, aus denen Steuernachzahlungen resultieren können. In 2011 sind in den Vorjahren ergangene Steuerbescheide für die Geschäftsjahre 2002 und 2003 nach dem erfolgreichen Einspruch der Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Mexico S. A. de C.V. ohne Festsetzung von Steuernachzahlungen von den mexikanischen Steuerbehörden widerrufen worden.

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.

## SONSTIGE RISIKEN

### IT-Risiken

Über die eigenen IT-Systeme stellt Hapag-Lloyd die Versorgung mit Daten über Transportvolumen, Frachtraten, Transportkosten, Containerstandorte und Fahrpläne sicher. Die Verfügbarkeit der Systeme ist für das Management der Flotte und der Container sowie für eine effektive Steuerung der Geschäftsprozesse und zur Kostenkontrolle erforderlich. Ein Ausfall von IT-Systemen könnte eine Beeinträchtigung der Geschäftsprozesse und höhere Kosten zur Folge haben.

Die IT-Systeme sind mehrfach gesichert. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass es infolge von Schäden, zum Beispiel durch Feuer, Energieausfall, Systemfehler, Hackerangriffe, Betrugsfälle oder Terrorismus, zu Datenverlusten kommen könnte, deren Wiederbeschaffung – sofern möglich – zu erhöhten Kosten und/oder zu einer Beeinträchtigung der Kunden- oder Partnerbeziehung führen könnte.

85

### Risiken aus der Mitgliedschaft in Allianzen

Aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance und der G6 Alliance können sich neben den oben beschriebenen Chancen auch Risiken ergeben. Die Konditionen innerhalb der Grand Alliance könnten sich ändern oder einzelne Reedereien könnten ihre Mitgliedschaft aufgeben bzw. nicht verlängern. Jedes Mitglied der Grand Alliance kann mit einer Frist von sechs Monaten seine Mitgliedschaft kündigen. Der derzeit geltende Vertrag endet im Jahr 2018. Sollte der Fall eintreten, dass sich die Grand Alliance auflöst, würde Hapag-Lloyd die Vorteile verlieren, die sich aus der Kooperation für den Konzern ergeben. Dies würde die Flexibilität, die Kapazitäten und das Angebot an Liniendiensten beträchtlich einschränken. Die beschriebenen Risiken gelten auch für die Zusammenarbeit innerhalb der G6 Alliance. Die zwischen den Mitgliedern der G6 Alliance geschlossene Vereinbarung endet im Jahr 2016.

## FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

### Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

Hapag-Lloyd ist mit ihren geschäftlichen Aktivitäten weltweit vertreten. Damit ist der Konzern im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Wesentlichen Währungsrisiken, Zinsrisiken, Rohstoffpreisrisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen bedeutenden Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben könnten.

Unternehmenspolitik ist es, die aus dem operativen Geschäft resultierenden Marktpreisrisiken durch den Einsatz von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Die einzelnen Regeln, Kompetenzen und Abläufe sowie die Limits für Transaktionen und Risikopositionen sind in Richtlinien und Ausführungsbestimmungen festgelegt. Die Einhaltung der Richtlinien und Geschäftslimits wird laufend überwacht. Sicherungsgeschäfte werden nur zur wirtschaftlichen Absicherung von bilanzierten oder erwarteten Grundgeschäften abgeschlossen. Für die Erfassung, Bewertung und Berichterstattung der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte wird anerkannte Standardsoftware eingesetzt.

### **Währungsrisiken**

In der internationalen Containerschifffahrt ist der US-Dollar die übliche Währung, in der ein Großteil der Leistungen fakturiert wird. Dies gilt sowohl für die Fracht- und Charterraten und für Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Teilkonzerns ist der US-Dollar die funktionale Währung. Dennoch ist der Konzern als weltweit tätiges Unternehmen im operativen Geschäft aufgrund unterschiedlicher Währungen bei den Einnahmen und Ausgaben dem Risiko von Währungsschwankungen ausgesetzt. Dies gilt auch für in Euro aufgenommene Finanzschulden. Neben dem Euro und dem Kanadischen Dollar sind auch das Britische Pfund, der Hong Kong Dollar, der Singapur Dollar, der Japanische Yen und der Chinesische Renminbi von Bedeutung.

Zur Begrenzung von Risiken aus Wechselkursänderungen werden Sicherungsgeschäfte getätigt. Trotzdem kann die Schwankung der Wechselkurse einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage des Konzerns haben.

### **Treibstoffpreisrisiko**

Der Treibstoffverbrauch stellt für Hapag-Lloyd einen wesentlichen Kostenfaktor dar, der bei entsprechenden Marktpreisveränderungen das Ergebnis beeinflussen kann. Zur Vermeidung von Ergebnisschwankungen aufgrund von volatilen Bunkerpreisen und zur Planungssicherheit setzt Hapag-Lloyd marktübliche Instrumente zur Absicherung von Treibstoffrisiken ein. Die entsprechenden Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzrichtlinie festgelegt und beschrieben und werden seitens Konzern-treasury umgesetzt. Demnach sichert der Konzern bis zu maximal 80 Prozent des geplanten Treibstoffbedarfs der kommenden 12 Monate.

### **Zinsänderungsrisiken**

Zinsänderungsrisiken, die durch die Liquiditätsbeschaffung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden durch ein ausbalanciertes Portfolio an festen und variablen Zinsstrukturen reduziert.

### Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko, d. h. das Risiko, aufgrund einer mangelnden Verfügbarkeit von Zahlungsmitteln bestehende oder zukünftige Zahlungsverpflichtungen nicht erfüllen zu können, wird bei Hapag-Lloyd zentral gesteuert. Durch syndizierte Kreditfazilitäten und bilaterale Bankkreditlinien sowie den Bestand an flüssigen Mitteln sichert sich die Gesellschaft eine ausreichende Liquiditätsreserve. Grundlage für die Dispositionen mit den Banken ist ein rollierendes Liquiditätsplanungssystem. Das Bankenausfallrisikomanagement erstreckt sich insbesondere auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldanlagen im Hapag-Lloyd Konzern. Bei den abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumenten beschränkt sich das maximale Ausfallrisiko auf die Summe aller positiven Marktwerte dieser Instrumente, da bei Nichterfüllung seitens der Vertragspartner Vermögensverluste nur bis zu dieser Höhe entstehen würden. Ausfallrisiken sind durch den Abschluss derivativer Finanzinstrumente mit unterschiedlichen Schuldnern höchster Bonität nicht zu erwarten. Unabhängig davon wird das Kontrahentenrisiko laufend überwacht und mittels interner Bankenlimits gesteuert. Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Eigenkapitalgeber sowie den Anleihegläubigern nachrangigen Gläubigern. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteils-erwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

87

### Kreditrisiken

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Forderungsausfällen verfolgt Hapag-Lloyd ein konzernweit einheitliches zentral gesteuertes Forderungsmanagement. Zu den Komponenten gehören ein einheitliches Genehmigungsverfahren zur Kreditgewährung inklusive Prüfung der Bonitätsrisiken über Dun & Bradstreet, Absicherung der Kundenforderungen durch eine Kreditversicherung sowie ein zentral gesteuertes monatliches Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern, nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen.

### Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2011 belaufen sich die Finanzschulden der Gesellschaft auf 1.896,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1.877,5 Mio. EUR). Die Möglichkeit, das Betriebskapital, den Schuldendienst und andere Ausgaben zu finanzieren, hängt vom künftigen Geschäftsverlauf und von der Ertragsentwicklung ab. Der bestehende Fremdkapitalanteil erschwert möglicherweise die Bedienung der Zahlungsverpflichtungen für die begebenen Anleihen und erfordert die Verwendung eines Anteils der Einnahmen für den Schuldendienst. Darüber hinaus könnte er Hapag-Lloyd bei der Aufnahme neuer Mittel zu günstigen Konditionen benachteiligen.

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln. Sie umfassen im Wesentlichen das Eigenkapital, die Liquidität und die Loan-to-Value Relationen. Zum 31. Dezember 2011 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund aktueller Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

### **Risiken durch Herabstufung des Ratings**

Die bereits begebenen Anleihen und alle in Zukunft begebenen Anleihen können von den Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's bewertet werden. Die Bonitätseinstufung durch die Rating-Agenturen beeinflusst die Möglichkeiten des Konzerns, Finanzschulden aufzunehmen. Eine Herabstufung des Ratings der Hapag-Lloyd AG oder der begebenen Anleihen könnte zu ungünstigeren Bedingungen bei der Aufnahme neuer Mittel führen und könnte den Kurs sowie die Handelbarkeit der Titel beeinträchtigen.

88

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte am 20. September 2011 das bisherige Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG mit BB-. Vor allem aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Unsicherheiten der Schifffahrtsbranche wurde der Ausblick von Standard & Poor's von „Stable“ auf „Negative“ angepasst. Die Rating-Agentur Moody's hat am 20. Dezember ebenfalls das Emittentenrating der Hapag-Lloyd AG mit B1 bestätigt. Der Ausblick wurde von „Stable“ auf „Negative“ angepasst.

### **Risiken der Besteuerung**

Hapag-Lloyd hat 1999 entschieden, die Möglichkeit der Besteuerung der geschäftlichen Aktivitäten auf Basis der eingesetzten Transportkapazitäten in Anspruch zu nehmen (sogenannte Tonnagesteuer). Damit wird die Steuerlast von der Kapazität der Flotte und nicht vom tatsächlich erzielten Geschäftsergebnis bestimmt. Voraussetzung ist, dass ein bestimmter Anteil der Flotte in Deutschland registriert ist, im Inland bereedert wird und im Liniendienst zwischen ausländischen Häfen eingesetzt ist.

Einige der älteren Schiffe erfüllen diese Voraussetzung nicht, daher unterliegen in 2011 ca. 8,5 Prozent (2010: 13 bis 15 Prozent) des Einkommens der deutschen Regelbesteuerung. Eine Änderung oder Aufhebung der Tonnagesteuer oder fehlende Voraussetzungen im Unternehmen, die Möglichkeit der Tonnagesteuer weiter in Anspruch zu nehmen, könnten insbesondere in Zeiten hoher Erträge die Steuerlast beträchtlich anheben.

### **GESAMTBEURTEILUNG DER RISIKEN**

Die Einschätzung der Gesamtrisikosituation des Konzerns ist das Ergebnis einer konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Aus heutiger Sicht zeichnen sich keine den Fortbestand der Hapag-Lloyd gefährdenden Risiken, auch in Verbindung mit anderen Risiken, ab.

## NACHTRAGSBERICHT

Am 2. Januar 2012 wurden Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital in Höhe von 36,9 Mio. EUR von Hapag-Lloyd Holding AG an die TUI AG, Hannover gezahlt.

Mit Vertrag vom 3. Januar 2012 wurde die Humboldt Express verkauft. Das Schiff war zum 31. Dezember 2011 gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltener langfristiger Vermögenswert ausgewiesen.

Im Februar 2012 wurden die bestehenden langfristigen Operating-Lease-Verträge für neun Schiffe geändert. Zwei dieser Schiffe wurden direkt erworben. Der Erwerb der Schiffe ist bereits vollständig finanziert. Für die übrigen sieben Schiffe erlangte Hapag-Lloyd durch die Ausübung der bestehenden Kaufoptionen das wirtschaftliche Eigentum, sodass diese Verträge nun als Finanzierungsleasingverträge fortgeführt werden.

Die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG haben sich am 14. Februar 2012 in einer Rahmenvereinbarung auf weitreichende Kapitalmaßnahmen des bestehenden Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 350 Mio. EUR sowie auf Anteilsübertragungen verständigt.

Im Februar 2012 führte Hapag-Lloyd zunächst 100 Mio. EUR aus dem Hybridkapital an die TUI AG zurück. Vom verbleibenden Hybrid-II-Kapital erwirbt das "Albert Ballin"-Konsortium von der TUI AG 125 Mio. EUR zum Nominalwert bis zum 30. März 2012.

Anschließend bringen das "Albert Ballin"-Konsortium und TUI jeweils 125 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals gegen Gewährung neuer Aktien in die Hapag-Lloyd Holding AG ein.

Durch diese Transaktion verringert sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG vorübergehend auf 60,5 Prozent; der Anteil der TUI AG steigt auf 39,5 Prozent.

Das "Albert Ballin"-Konsortium erwirbt bis zum 29. Juni 2012 von der TUI AG rund 17 Prozent Aktien der Hapag-Lloyd Holding AG. Nach Abschluss dieser Transaktion erhöht sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG auf rund 78 Prozent; der Anteil von TUI sinkt dann auf rund 22 Prozent.

Die Verträge stehen noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Gesellschafter des "Albert Ballin"-Konsortiums.

## PROGNOSEBERICHT

Die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel das globale Wirtschaftswachstum, und der daraus resultierende Anstieg der Welthandelsströme sind für die langfristige Entwicklung der Containerschifffahrt von besonderer Bedeutung.

Die Belastungsfaktoren für die internationale Konjunkturerwicklung haben in 2011 zugenommen. Hierzu zählen neben der Verschärfung der Schuldenkrise der Euro-Zone insbesondere das hohe und steigende Budgetdefizit der USA sowie eine deutliche Verlangsamung des Wachstums in China. Trotz der bestehenden Unsicherheit erwarten die Konjunkturobern des Internationalen Währungsunds (IWF) kein Abgleiten der Weltwirtschaft in eine Rezession.

Der IWF prognostiziert für 2012 einen Zuwachs des globalen Bruttoinlandsproduktes um 3,3 Prozent, für 2013 wird derzeit von einem Anstieg um 3,9 Prozent ausgegangen. Diese Entwicklung wird weiterhin von dem überdurchschnittlich starken Wachstum der aufstrebenden lateinamerikanischen und asiatischen Schwellenländer getragen, deren BIP-Wachstum für die Jahre 2012 und 2013 mit 5,4 Prozent bzw. 5,9 Prozent erwartet wird. Daneben bleiben die Industrienationen deutlich hinter diesen Prognosen zurück. Die Länder der Europäischen Union dürften laut Schätzung des IWF erst 2013 mit einem BIP-Anstieg von 0,8 Prozent (2012: -0,5 Prozent) auf den Wachstumspfad zurückkehren. Für die USA wird ein BIP-Zuwachs in Höhe von 1,8 Prozent (2012) und 2,2 Prozent (2013) prognostiziert. Die Eindämmung der EU-Schuldenkrise und ein nachhaltiger Rückgang der derzeit hohen Arbeitslosenquote in den USA könnten für eine Aufhellung des Konjunkturbildes sorgen.

Der Welthandel dürfte nach Einschätzung des IWF im Jahr 2012 um 3,8 Prozent ansteigen. Für das Folgejahr wird von einem Zuwachs in Höhe von 5,4 Prozent ausgegangen. Auf Basis des prognostizierten weiteren Anstiegs des weltweiten Gütertransportes erwartet IHS Global Insight für 2012 ein Wachstum der globalen Containerverkehre um 5,4 Prozent. Für 2013 wird von einer weltweiten Zunahme von 6,7 Prozent ausgegangen.

Auch aufgrund der weiterhin volatilen Entwicklung der Rohstoff- und Devisenmärkte sind die von führenden Forschungsinstituten prognostizierten Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet.

Ausgehend von den prognostizierten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen strebt Hapag-Lloyd eine Steigerung der Transportmenge in den Jahren 2012 und 2013 in Höhe des prognostizierten Marktwachstums an. Für 2012 und 2013 wird auch eine Verbesserung der Frachtrate erwartet.

Unsicherheiten hinsichtlich der erwarteten Marktentwicklung resultieren vor allem aus den in den ersten Wochen des Geschäftsjahres 2012 wiederum stark gestiegenen Bunkerpreisen. Diese könnten sich, wie im vergangenen Geschäftsjahr, negativ auf die Transportkosten aus-

**Wichtige gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen für 2012**

Bestimmungsfaktoren	Trend 2012	Kommentar
Globales Wirtschaftswachstum	Moderate Zunahme	Das globale Wirtschaftswachstum dürfte sich in 2012 auf 3,3 Prozent belaufen.
Transportmenge	Weiterhin steigend	Das Wachstum der weltweit transportierten Ladungsmenge dürfte auch 2012 anhalten.
Frachtraten	Eine Verbesserung der Frachtraten	Aufgrund des anhaltenden Wettbewerbsdrucks ist die kurzfristige Entwicklung weiterhin von hoher Unsicherheit geprägt.
Transportkosten	Steigend	Für Unsicherheiten sorgt die Volatilität der Rohstoff- und Devisenmärkte.

wirken. Des Weiteren unterliegt die Ertragsentwicklung den branchenüblichen saisonalen Schwankungen. Unsicherheiten für die Ertragslage ergeben sich auch aus der zukünftigen USD/EUR-Entwicklung. Vor allem hat die hohe Staatsverschuldung vieler Volkswirtschaften des Euro-Raumes in der zweiten Jahreshälfte 2011 den Euro im Vergleich zum US-Dollar deutlich geschwächt.

Aufgrund der mittel- und langfristig weiter zunehmenden Nachfrage nach Containertransportleistungen ist die Containerschiffahrt auch langfristig eine Wachstumsbranche. Zur Nutzung der sich aus dem Marktwachstum ergebenden mittelfristigen Wachstumsperspektiven und der Realisierung von Skaleneffekten im Schiffsbetrieb wird Hapag-Lloyd zwischen Juli 2012 und November 2013 insgesamt zehn neue große Containerschiffe mit einer jeweiligen Stellplatzkapazität von 13.200 TEU in Dienst stellen.

Zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs hat Hapag-Lloyd entsprechende Finanzierungsverträge abgeschlossen. Ferner wurde im vierten Quartal 2011 zur Optimierung der Finanzierungsstruktur und zur Verbesserung des Fristenprofils mit einem Konsortium aus nationalen und internationalen Banken die Neuausrichtung einer bestehenden Finanzierungsstruktur vereinbart.

Nachdem die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2011 von dem erheblichen Anstieg der Transportaufwendungen und einem hohen Wettbewerbsdruck negativ beeinflusst wurde, strebt Hapag-Lloyd für 2012 wiederum ein positives operatives Ergebnis an. Das mittelfristige Ziel bleibt ein profitables Wachstum gemessen am operativen Ergebnis (EBIT bereinigt).

Eine möglicherweise stärkere Abschwächung der globalen konjunkturellen Entwicklung als erwartet, ein weiterer nachhaltiger Anstieg der Rohölpreise sowie eine hohe Volatilität der Frachtraten, letzteres vor allem bedingt durch die fortgesetzte Indienststellung sehr großer Containerschiffe in den asienbezogenen Verkehren, könnten jedoch wiederum einen deutlich negativen Einfluss auf die Branche und somit auch auf die Geschäftsentwicklung von Hapag-Lloyd im laufenden Geschäftsjahr nehmen.

# Konzern- Abschluss



<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	<b>92</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	96
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	97
Konzernbilanz	98
Konzernerneigenkapitalveränderungsrechnung	100
Konzernkapitalflussrechnung	102
<b>KONZERNANHANG</b>	<b>104</b>
Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernabschlusses	104
Allgemeine Erläuterungen	104
Segmentberichterstattung	105
Neue Rechnungslegungsvorschriften	105
Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	110
Konsolidierungskreis	112
Währungsumrechnung	112
Bilanzierung und Bewertung	113
Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen	126
<b>ERLÄUTERUNGEN ZUR</b>	
<b>KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>	<b>129</b>
Umsatzerlöse (1)	129
Sonstige betriebliche Erträge (2)	129
Transportaufwendungen (3)	129
Personalaufwendungen (4)	130
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (5)	130
Sonstige betriebliche Aufwendungen (6)	131
Übriges Finanzergebnis (7)	131
Zinsergebnis (8)	132
Ertragsteuern (9)	132

	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ</b>	<b>137</b>
	Immaterielle Vermögenswerte (10)	137
	Sachanlagen (11)	139
	Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen (12)	140
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Sonstige Forderungen und Vermögenswerte (13)		141
	Derivative Finanzinstrumente (14)	143
	Vorräte (15)	143
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (16)	143
	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte (17)	144
Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital (18)		144
	Kumuliertes übriges Eigenkapital (19)	145
	Hybridkapital (20)	145
	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (21)	146
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (22)	146
	Sonstige Rückstellungen (23)	151
	Finanzschulden (24)	153
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten (25)		154
	Finanzinstrumente (26)	155

	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG</b>	<b>167</b>
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (27)		167
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit (28)		167
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit (29)		167
Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (30)		168

	<b>SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN</b>	<b>168</b>
	Beihilfen der öffentlichen Hand (31)	168
	Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden (32)	168
	Rechtsstreitigkeiten (33)	168
	Sonstige finanzielle Verpflichtungen (34)	169
	Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB (35)	170
	Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers (36)	171
Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (37)		171
	Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag (38)	174
	Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB (39)	175

**KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**
**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011**

Mio. EUR	Anhang	<b>1.1.–31.12. 2011</b>	1.1.–31.12. 2010
Umsatzerlöse	(1)	6.103,2	6.204,3
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	119,3	131,2
Transportaufwendungen	(3)	5.281,2	4.811,2
Personalaufwendungen	(4)	337,7	345,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	287,0	321,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	268,7	283,2
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>47,9</b>	<b>574,4</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	19,7	31,1
Übriges Finanzergebnis	(7)	12,5	-22,8
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>		<b>80,1</b>	<b>582,7</b>
Zinserträge	(8)	10,2	7,6
Zinsaufwendungen	(8)	-117,5	-145,9
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>-27,2</b>	<b>444,4</b>
Ertragsteuern	(9)	1,6	16,9
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-28,8</b>	<b>427,5</b>
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG		-28,8	410,6
davon Zinsen auf Hybrid-III-Kapital		0,0	17,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Ergebnis	(21)	0,0	-0,1

**KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG****Konzern-Gesamtergebnisrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011**

Mio. EUR	Anhang	<b>1.1.–31.12. 2011</b>	1.1.–31.12. 2010
<b>Konzernergebnis</b>		<b>-28,8</b>	<b>427,5</b>
Cash-Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(19)	-36,1	36,1
Zuführungen zur Rücklage (OCI)		170,0	49,9
Entnahme aus der Rücklage (OCI)		-206,1	-13,8
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	(19)	-8,3	-9,4
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern		-9,9	-8,9
Steuereffekt		1,6	-0,5
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(19)	96,0	201,2
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>51,6</b>	<b>227,9</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>22,8</b>	<b>655,4</b>
davon Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG		22,8	638,5
davon Zinsen auf Hybrid-III-Kapital		0,0	17,0
davon auf Anteile nicht beherrschender Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(21)	0,0	-0,1

## KONZERNBILANZ

## Konzernbilanz der Hapag-Lloyd Holding AG zum 31. Dezember 2011

Mio. EUR	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
<b>Aktiva</b>			
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	707,3	691,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	729,6	773,8
Sachanlagen	(11)	3.314,4	3.198,3
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	315,9	324,8
Sonstige Forderungen	(13)	43,8	20,5
Derivative Finanzinstrumente	(14)	46,9	36,9
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	13,0	11,6
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>5.170,9</b>	<b>5.057,1</b>
Vorräte	(15)	208,7	144,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	419,6	401,5
Sonstige Forderungen	(13)	106,5	110,1
Derivative Finanzinstrumente	(14)	17,1	85,3
Ertragsteuerforderungen	(9)	7,7	16,6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(16)	672,5	751,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(17)	10,8	3,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>1.442,9</b>	<b>1.512,4</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>6.613,8</b>	<b>6.569,5</b>

Mio. EUR	Anhang	31.12.2011	31.12. 2010
<b>Passiva</b>			
Kapitalanteile der Kommanditisten	(18)	0,0	3.086,6
Gezeichnetes Kapital	(18)	60,0	0,0
Kapitalrücklagen	(18)	3.026,6	0,0
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(18)	-61,3	0,0
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(19)	49,9	-1,7
Hybridkapital	(20)	348,9	357,6
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd Holding AG</b>		<b>3.424,1</b>	<b>3.442,5</b>
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	0,3	0,3
<b>Eigenkapital</b>		<b>3.424,4</b>	<b>3.442,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	104,8	90,4
Sonstige Rückstellungen	(23)	110,1	103,6
Finanzschulden	(24)	1.689,3	1.673,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	5,8	5,3
Passive latente Ertragsteuern	(9)	1,5	5,6
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>1.911,5</b>	<b>1.878,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	5,1	6,8
Sonstige Rückstellungen	(23)	129,4	152,4
Ertragsteuerschuld	(9)	4,3	9,2
Finanzschulden	(24)	207,2	203,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	791,8	752,1
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	140,1	123,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>1.277,9</b>	<b>1.247,9</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>6.613,8</b>	<b>6.569,5</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**
**Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011**

Mio. EUR	Den Anteilseignern der Hapag-Lloyd Holding AG				
	Kapital- anteile der Komman- ditisten	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklagen	Erwirt- schaftetes Konzern- eigenkapital	Rücklage für Cash-Flow Hedges
Anhang	(18)			(18)	
<b>Stand 1.1.2010</b>	<b>2.384,8</b>	-	-	<b>-401,9</b>	-
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	-	<b>410,6</b>	36,1
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>701,8</b>	-	-	<b>-8,7</b>	-
davon					
Kapitalerhöhung	353,0	-	-	-	-
Wandlung von Hybrid I	350,0	-	-	-	-
Transaktionskosten	-1,2	-	-	-	-
Zinsen aus Hybrid I und II	-	-	-	-8,7	-
Rückzahlung Hybrid III	-	-	-	-	-
<b>Stand 31.12.2010</b>	<b>3.086,6</b>	-	-	<b>0,0</b>	36,1
<b>Gesamtergebnis</b>	-	-	-	<b>-28,8</b>	-36,1
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>-3.086,6</b>	<b>60,0</b>	<b>3.026,6</b>	<b>-32,5</b>	-
davon					
Zahlung Zinsen Hybrid I	-	-	-	-	-
Zinsen aus Hybrid II	-	-	-	-32,5	-
Formwechsel	-3.086,6	60,0	3.026,6	-	-
Vorgesehene Auszahlung Hybridzinsen	-	-	-	-	-
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>-</b>	<b>60,0</b>	<b>3.026,6</b>	<b>-61,3</b>	0,0

zustehendes Eigenkapital				Summe	Hybridkapital	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Summe Eigenkapital
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	Währungsrücklage	Kumuliertes übriges Eigenkapital	Hybridkapital				
		(19)	(20)		(20)	(21)	
-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>
-9,4	201,2	<b>227,9</b>	-	<b>638,5</b>	<b>17,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>655,4</b>
-	-	-	<b>-340,1</b>	<b>353,0</b>	<b>-331,1</b>	-	<b>21,9</b>
-	-	-	-	353,0	-	-	353,0
-	-	-	-350,0	-	-	-	-
-	-	-	1,2	-	-	-	-
-	-	-	8,7	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-331,1	-	-331,1
-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>
-8,3	96,0	<b>51,6</b>	-	<b>22,8</b>	-	-	<b>22,8</b>
-	-	-	<b>-8,7</b>	<b>-41,2</b>	-	-	<b>-41,2</b>
-	-	-	-4,3	-4,3	-	-	-4,3
-	-	-	32,5	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-36,9	-36,9	-	-	-36,9
-23,7	73,6	<b>49,9</b>	<b>348,9</b>	<b>3.424,1</b>	-	<b>0,3</b>	<b>3.424,4</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**

**Konzernkapitalflussrechnung der Hapag-Lloyd Holding AG  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011**

Mio. EUR	Anhang	<b>1.1.–31.12. 2011</b>	1.1.–31.12. 2010
Konzernergebnis		-28,8	427,5
Abschreibungen (+)/Zuschreibungen (-)		285,8	318,2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)		28,4	-11,0
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)		108,4	137,2
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		-12,7	15,9
Gewinn (-)/Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-21,0	-6,1
Erträge aus Dividenden (-)		-19,9	-9,6
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Vorräte		-55,5	-42,1
Zunahme (-)/Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		2,9	-136,5
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Rückstellungen		-31,2	-19,1
Zunahme (+)/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)		-12,6	-10,3
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	(27)	<b>243,8</b>	<b>664,1</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		24,1	14,6
Einzahlungen aus Abgängen sonstiger langfristiger Vermögenswerte		11,9	13,3
Einzahlungen aus Dividenden		31,1	30,1
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-261,9	-502,2
Auszahlungen für Investitionen in sonstige langfristige Vermögenswerte		0,0	-3,2
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit</b>	(28)	<b>-194,8</b>	<b>-447,4</b>

Mio. EUR	Anhang	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Einzahlungen aus ausstehenden Einlagen		0,0	142,5
Auszahlungen aus Hybridkapital		-4,3	-331,6
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden		516,9	882,4
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden		-543,5	-439,0
Auszahlungen für Zinsen		-106,4	-132,6
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		7,0	-15,9
<b>Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit</b>	(29)	<b>-130,3</b>	<b>105,8</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>		<b>-81,3</b>	<b>322,5</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>		<b>751,8</b>	<b>413,3</b>
Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		0,1	-
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		1,9	16,0
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		-81,3	322,5
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	(30)	<b>672,5</b>	<b>751,8</b>

## KONZERNANHANG

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES

#### Allgemeine Erläuterungen

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

Die Hapag-Lloyd Holding AG (im Nachfolgenden „die Gesellschaft“ oder „Hapag-Lloyd Holding“) mit Sitz in Hamburg, Ballindamm 25, ist eine Kapitalgesellschaft nach deutschem Recht und im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRB 117805 eingetragen. Gegenstand des Unternehmens ist die direkte oder indirekte Beteiligung an Unternehmen, die weltweit mit eigenen und gecharterten Schiffen in der Containerschifffahrt tätig sind.

Die Steuerung der Hapag-Lloyd Holding und ihrer Tochtergesellschaften, im Nachfolgenden Hapag-Lloyd Konzern genannt, ist ausschließlich auf das Geschäftsfeld Containerschifffahrt gerichtet.

Gesellschafter der Hapag-Lloyd Holding waren am 31. Dezember 2011 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 61,6 Prozent und die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH mit 38,4 Prozent. Keiner der Gesellschafter konnte im Geschäftsjahr 2011 beherrschenden Einfluss auf den Konzern ausüben. Die Hapag-Lloyd Holding stellt den Konzernabschluss für den größten Kreis von Konzernunternehmen auf.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) verabschiedeten und durch die Europäische Union (EU) in europäisches Recht übernommenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der vorliegende Konzernabschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011.

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

Der Aufsichtsrat wird den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011 voraussichtlich am 21. März 2012 zur Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger freigeben.

### Segmentberichterstattung

Da die Gesellschaft am 31. Dezember 2011 weder Schuld- noch Eigenkapitalinstrumente an einem öffentlichen Markt handelte noch den Konzernabschluss zwecks Emission von Instrumenten einer Regulierungsbehörde vorgelegt hatte, bestand zum Bilanzstichtag keine Verpflichtung zur Erstellung einer Segmentberichterstattung.

### Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die folgenden vom IASB veröffentlichten neuen Standards bzw. Änderungen bestehender Standards, für die das Endorsement bereits erfolgt ist, waren im vorliegenden Abschluss erstmals anzuwenden. Eine wesentliche Auswirkung aus der erstmaligen Anwendung ergab sich soweit nicht anders angegeben für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Hapag-Lloyd Konzerns nicht:

- IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
- Änderungen an IAS 32: Klassifizierung von Bezugsrechten
- Änderungen an IFRS 1: Begrenzte Befreiung von Vergleichsangaben nach IFRS 7
- IFRIC 14: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen
- IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente
- Verbesserungen an den IFRS 2010

105

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 ergebniswirksam zu erfassen.

Im Rahmen der *Verbesserung an den 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 3 bezüglich der Übergangsvorschriften für bedingte Kaufpreiszahlungen bei Unternehmenszusammenschlüssen, der Bewertung der nicht beherrschenden Anteile sowie der Bilanzierung von nicht ersetzten und freiwillig ersetzten anteilsbasierten Vergütungsprämien, den IFRS 7 in Zusammenhang mit Angaben zu Art und Ausmaß von Risiken aus Finanzinstrumenten, den IAS 1 bezüglich der Eigenkapitalüberleitungsrechnung, den IAS 27 mit geänderten zeitlichen Anwendungsbestimmungen betreffend IAS 21, IAS 28 und IAS 31, Anhangangaben zu wesentlichen Geschäftsvorfällen nach IAS 34 und die Bewertung von Prämien-gutschriften des IFRIC 13.

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2011 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Übernahme durch EU-Kommission
IFRS 7 Änderungen zu IFRS 7: Angaben zu Finanzinstrumenten	1.7.2011	ja
IAS 1 Änderung zu IAS 1: Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses	1.7.2012	nein
IAS 12 Änderungen zu IAS 12: Latente Steuern, Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte	1.1.2012	nein
IAS 19 Änderung zu IAS 19: Leistungen an Arbeitnehmer	1.1.2013	nein
IAS 27 Neue Fassung des IAS 27: Einzelabschlüsse	1.1.2013	nein
IAS 28 Neue Fassung des IAS 28: Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1.1.2013	nein
IAS 32 Änderung zu IAS 32 und IFRS 7: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden und entsprechende Erweiterung der Anhangangaben	1.1.2014 bzw. 1.1.2013	nein
IFRS 1 Änderungen zu IFRS 1: Schwerwiegende Hochinflation und Beseitigung fixer Daten	1.7.2011	nein
IFRS 9 Finanzinstrumente	1.1.2015	nein
IFRS 9 Änderungen zu IFRS 9 und IFRS 7: Verpflichtender Anwendungszeitpunkt und Anhangangaben bei Übergang	1.1.2015	nein
IFRS 10 Konzernabschlüsse	1.1.2013	nein
IFRS 11 Gemeinschaftliche Vereinbarungen	1.1.2013	nein
IFRS 12 Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	1.1.2013	nein
IFRS 13 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	1.1.2013	nein
IFRIC 20 Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebes im Tagebau	1.1.2013	nein

107

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2012 oder später anzuwenden sind. Die Gesellschaft plant keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen derzeit geprüft.

#### **EU-Endorsement ist bereits erfolgt**

Die Änderung von IFRS 7 *Angaben zu Finanzinstrumenten* betreffen die Angabepflichten im Zusammenhang mit dem Transfer von finanziellen Vermögenswerten. Insbesondere sind nunmehr auch bei vollständiger Ausbuchung des finanziellen Vermögenswertes umfassende Angaben zu möglicherweise zurückbehaltenen oder übernommenen Rechten und Pflichten zu machen.

### EU-Endorsement ist noch ausstehend

Aufgrund der Änderung des IAS 1 *Darstellung einzelner Posten des Sonstigen Ergebnisses* müssen Unternehmen die im Sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Posten in solche, die in Folgeperioden in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden (Recycling), und solche, die nicht recycelt werden, unterteilen.

Durch die Änderung des IAS 12 *Latente Steuern auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien* wird klargestellt, dass für Vermögenswerte, die nach dem Fair-Value-Modell des IAS 40 als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien bewertet werden, die widerlegbare Vermutung gelten soll, dass die Realisierung des Buchwertes im Normalfall durch Veräußerung erfolgt.

Die Änderung des IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* betrifft im Wesentlichen Auswirkungen auf die Erfassung und Bewertung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für leistungsorientierte Pensionspläne (Defined Benefit Plans) und von Leistungen aus Anlass der Beendigung eines Arbeitsverhältnisses (Termination Benefits). Weiterhin ist zukünftig nur noch eine typisierende Verzinsung des Planvermögens in Höhe des aktuellen Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen zulässig. Darüber hinaus ergeben sich erweiterte Angabepflichten zu Leistungen an Arbeitnehmer.

Als Ergebnis des Konsolidierungsprozesses des IASB ersetzt der neue IFRS 10 *Konzernabschlüsse* Teile der Vorschriften des bisherigen IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* und SIC-12 *Konsolidierung – Zweckgesellschaften*. Im Wesentlichen geht es um die Einführung eines einheitlichen Konsolidierungsmodells, das auf die Beherrschung des Tochterunternehmens durch das Mutterunternehmen abstellt.

Die neue Fassung des IAS 27 *Einzelabschlüsse* resultiert aus der Veröffentlichung des neuen IFRS 10 *Konzernabschlüsse*, der die bisherigen in IAS 27 *Konzern- und Einzelabschlüsse* sowie in SIC-12, *Konsolidierung – Zweckgesellschaften* enthaltenen Konsolidierungsleitlinien zusammenfasst. Da IAS 27 somit nur noch die Vorschriften enthält, die auf separate Einzelabschlüsse anzuwenden sind, wurde der Standard in IAS 27 *Einzelabschlüsse* (überarbeitet 2011) umbenannt.

Der Anwendungsbereich des IAS 28 *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen* wurde um die Bilanzierung von Gemeinschaftsunternehmen erweitert. Zusätzliche Änderungen des IAS 28 betreffen im Wesentlichen Regelungen zu Teilveräußerungen von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen, bei denen der zur Veräußerung gehaltene Anteil gem. IFRS 5 zu bilanzieren ist, sofern dessen Klassifizierungsvoraussetzungen erfüllt sind und der verbleibende Anteil bis zur Veräußerung unverändert nach der Equity-Methode fortgeführt wird (sog. „Split-Accounting“). Besteht auch nach der Veräußerung ein assoziiertes Unternehmen, ist die Equity-Methode fortzuführen, ansonsten ist die verbleibende Beteiligung gem. IFRS 9 *Finanzinstrumente* zu bilanzieren. Weiterhin wurden die bisherigen Ausnahmen vom Anwendungsbereich des IAS 28 u. a. für Wagniskapital-

Organisationen oder Investmentfonds aufgehoben; allerdings können nun Anteile an diesen Gesellschaften wahlweise zum beizulegenden Zeitwert oder nach der Equity-Methode bewertet werden.

Die in IAS 32 enthaltenen Voraussetzungen zur Saldierung wurden durch zusätzliche Anwendungsleitlinien konkretisiert. So muss zum einen ein unbedingter, rechtlich durchsetzbarer Aufrechnungsanspruch auch bei Insolvenz einer beteiligten Partei vorliegen und zum anderen werden beispielhaft Kriterien angeführt, unter denen eine Bruttoerfüllung von finanziellem Vermögenswert und finanzieller Verbindlichkeit dennoch zu einer Saldierung führt. In diesem Zusammenhang erfolgte eine weitere Änderung von IFRS 7. Dabei wurden neue Angabepflichten zu Aufrechnungsvereinbarungen eingeführt.

Durch die Änderungen des IFRS 1 können erstmalige IFRS-Anwender nach einer Phase einer „schwerwiegenden Hochinflation“ in der IFRS-Eröffnungsbilanz die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewerten. Dies stellt eine weitere Ausnahme von der rückwirkenden Anwendung aller IFRS dar. Weiterhin können Erstanwender durch den Ersatz des fixen Datums „1. Januar 2004“ durch „Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS“ auf die rückwirkende Berechnung von Bewertungsdifferenzen bei finanziellen Vermögenswerten und Schulden zum beizulegenden Zeitwert, für die kein aktiver Markt besteht, verzichten.

109

Der neue IFRS 9 *Finanzinstrumente* ändert grundlegend die bisherigen Vorschriften zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Im Rahmen der letzten Ergänzung wurden die Vorschriften des IAS 39 zur Ausbuchung unverändert übernommen. Eine Entscheidung über eine Anerkennung durch die EU ist derzeit noch offen. Am 16. Dezember 2011 wurde die verpflichtende Anwendung des IFRS 9 auf Perioden, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen, verschoben sowie Ausnahmeregelungen formuliert, unter denen ein Unternehmen bei Übergang auf IFRS 9 anstelle einer Anpassung von Vorjahresangaben zusätzliche Angaben im Anhang vornehmen kann. Die in IFRS 9 geforderten zusätzlichen Anhangangaben wurden als Änderung an IFRS 7 hinzugefügt.

IFRS 11 *Gemeinschaftliche Vereinbarungen* ersetzt den IAS 31 *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*. Nach dem neuen Konzept ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. Die einzelnen Rechte und Verpflichtungen werden anteilig im Konzernabschluss bilanziert. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien dagegen Rechte am Reinvermögensüberschuss. Dieses Recht wird durch Anwendung der Equity-Methode im Konzernabschluss abgebildet, das Wahlrecht zur quotalen Einbeziehung in den Konzernabschluss entfällt somit.

Mit dem neuen IFRS 12 *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen* werden alle Angabepflichten zu Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie nicht konsolidierten Zweckgesellschaften in einem Standard zusammengefasst. Demnach müssen Unternehmen quantitative und qualitative Angaben zu Art, Risiken und finanziellen Auswirkungen, die mit dem Engagement des Unternehmens bei diesen Beteiligungsunternehmen verbunden sind, machen.

Der Standard IFRS 13 *Bewertung zum beizulegenden Zeitwert* gibt standardübergreifend einheitliche Bewertungsmaßstäbe für die Bewertung zum „beizulegenden Zeitwert“ (Fair Value) vor, indem u. a. der Begriff definiert und dargestellt wird, welche Methoden für dessen Bestimmung infrage kommen. Weiterhin werden die Anhangangaben dahingehend erweitert, dass die beizulegenden Zeitwerte sämtlicher zum beizulegenden Zeitwert bewerteter Vermögenswerte und Schulden in Klassen einzuteilen sind, die u.a. davon abhängen, welche Art von Bewertungsparametern in die Bewertung einfließen.

110

Die Interpretation IFRIC 20 beschäftigt sich mit der Bilanzierung von Kosten für Abraumbeseitigung, die in der Erschließungsphase einer Tagebergbaumine anfallen. Durch die Interpretation wird klargestellt, unter welchen Voraussetzungen Abraumkosten als ein Vermögenswert anzusetzen sind und wie die Erst- und Folgebewertung des Vermögenswertes zu erfolgen hat.

### **Konsolidierungsgrundsätze und -methoden**

In den Konzernabschluss sind alle wesentlichen in- und ausländischen Unternehmen einbezogen, bei denen die Hapag-Lloyd Holding die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus deren Tätigkeit Nutzen zu ziehen (Tochterunternehmen). Gesellschaften, bei denen der Konzern die Möglichkeit hat, maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben (assoziierte Unternehmen), oder gemeinsame Kontrolle ausübt (Gemeinschaftsunternehmen), werden in den Konzernabschluss nach der Equity-Methode einbezogen.

Die erstmalige Einbeziehung erfolgt grundsätzlich ab dem Erwerbszeitpunkt. Der Erwerbszeitpunkt stellt den Zeitpunkt dar, ab dem die mögliche Beherrschung über das Tochterunternehmen erlangt wird bzw. ab dem die mögliche Ausübung des maßgeblichen Einflusses gegeben ist. Endet die Möglichkeit der Beherrschung bzw. des maßgeblichen Einflusses, so scheidet die entsprechende Gesellschaft aus dem Konsolidierungskreis aus.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode. Bei der Erwerbsmethode werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile dem anteiligen Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des Tochterunternehmens bzw. des assoziierten Unternehmens zum Erwerbszeitpunkt gegenübergestellt. Bei Tochterunternehmen wird ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag als Geschäfts- oder Firmenwert angesetzt; bei assoziierten Unternehmen ist er im Buchwert des Beteiligungsansatzes

am assoziierten Unternehmen enthalten. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird erfolgswirksam erfasst. Das bestehende Wahlrecht zur Aktivierung eines anteiligen Geschäfts- oder Firmenwertes auf nicht beherrschende Anteile wird nicht angewendet. Mit einem Unternehmenszusammenschluss verbundene Transaktionskosten werden als Aufwand erfasst.

Ein derivativer Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Folgeperioden mindestens einmal jährlich nach Abschluss des Planungsprozesses sowie bei Vorliegen von Hinweisen/Ereignissen, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, auf Werthaltigkeit überprüft und bei vorliegender Wertminderung außerplanmäßig auf den niedrigeren erzielbaren Betrag abgeschrieben (Impairment-Test). Diese Wertminderungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert als Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte ausgewiesen. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Die Wertminderungen des Buchwertes werden in dem anteiligen Ergebnis an den nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

111

Für die Erstellung des Konzernabschlusses werden die Einzelabschlüsse der Hapag-Lloyd Holding und ihrer Tochterunternehmen, die nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellt und von Abschlussprüfern geprüft sind, herangezogen. Wird ein Tochterunternehmen oder ein nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogenes Unternehmen verkauft, wird die Differenz zwischen dem Erlös aus der Veräußerung und dem bilanzierten Reinvermögen, einschließlich bis dahin erfolgsneutral erfasster Währungsumrechnungsdifferenzen, zum Abgangszeitpunkt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Buchwerte der aktivierten Geschäfts- und Firmenwerte werden bei der Berechnung des Abgangserfolgs berücksichtigt.

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Aufwendungen und Erträge werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert. Zwischenergebnisse werden eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung für den Konzern sind; bei nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen entsprechend dem Anteil des Konzerns an dem Unternehmen. Latente Steuern werden für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen angesetzt.

Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Tochterunternehmen werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und innerhalb des Konzern-eigenkapitals ausgewiesen. Bei dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen wird der Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten dieser Anteile und dem zuvor im Konzern für diese Anteile ausgewiesenen Eigenkapital erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Bei dem Verkauf von nicht beherrschenden Anteilen ohne Kontrollverlust wird ein Unterschiedsbetrag zwischen dem Veräußerungswert und dem anteiligen Nettovermögen auch erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

**Konsolidierungskreis**

Im Konsolidierungskreis des Konzerns sind neben der Hapag-Lloyd Holding insgesamt 54 Gesellschaften folgendermaßen einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2010	5	44	2	3	54
Zugänge	-	2	-	-	2
Abgänge	1	1	-	-	2
31.12.2011	4	45	2	3	54

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.

112

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.

In den Konzernabschluss werden fünf inländische und vier ausländische Tochterunternehmen von insgesamt untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht einbezogen. Die Anteile sind in den Sonstigen Forderungen dargestellt.

Die Hapag-Lloyd hält 49,9 Prozent der Anteile an der Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok. Aufgrund der Beherrschung wird diese Gesellschaft vollkonsolidiert.

Die nach der Equity-Methode einbezogene Gesellschaft Hapag-Lloyd Lanka (Pvt.) Ltd., Colombo (vormals Spence Shipping (Pvt.) Ltd., Colombo), hat ein vom Konzern abweichendes Wirtschaftsjahr mit Bilanzstichtag zum 31. März. Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Wirtschaftsjahr mit dem der Hapag-Lloyd Holding überein.

Eine vollständige Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Hapag-Lloyd Holding Konzerns ist unter Anmerkung (39) aufgeführt.

**Währungsumrechnung**

Jahresabschlüsse sind in der funktionalen Währung der jeweiligen Gesellschaft erstellt. Als funktionale Währung einer Gesellschaft wird die Währung des wirtschaftlichen Umfeldes bezeichnet, in dem die Gesellschaft primär tätig ist. Funktionale Währung der Hapag-Lloyd AG und ihrer Tochtergesellschaften (Hapag-Lloyd Teilkonzern) ist der US-Dollar. Funktionale Währung der Hapag-Lloyd Holding AG und der übrigen in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften ist der Euro.

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Teilkonzerns mit dem Mittelkurs am

Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für die in der Kapitalflussrechnung sowie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die hieraus entstehenden Differenzen werden direkt im Sonstigen Ergebnis erfasst.

Transaktionen in Fremdwährung werden zum Zeitpunkt der Transaktion mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Wechselkurs erfasst. Am Abschlussstichtag werden monetäre Posten zum Stichtagskurs, nicht monetäre Posten mit dem historischen Kurs umgerechnet. Bei der Umrechnung entstehende Differenzen werden erfolgswirksam erfasst. Hiervon ausgenommen sind Gewinne und Verluste, die als qualifizierte Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von künftigen Zahlungsströmen (Cash-Flow Hedges) im Sonstigen Ergebnis zu erfassen sind.

Wechselkursbedingte Gewinne und Verluste, die in Verbindung von Transportdienstleistungen stehen, werden in den Umsatzerlösen und den Transportaufwendungen erfasst. Die übrigen wechselkursbedingten Gewinne und Verluste werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie in den Personalaufwendungen gezeigt.

113

### Wechselkurse für bedeutende Währungen

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2011	31.12.2010	2011	2010
US-Dollar	1,2937	1,3386	1,3919	1,3268
Britische Pfund Sterling	0,8369	0,8618	0,8680	0,8582
Kanadischer Dollar	1,3197	1,3360	1,3761	1,3665
Schweizer Franken	1,2164	0,9403	1,2311	0,8845
Hong Kong Dollar	10,0510	7,7692	10,8346	7,7840
Singapur Dollar	1,6816	1,7165	1,7493	1,8080
Japanische Yen	100,1000	108,8200	110,8757	116,4551
Chinesischer Renminbi	8,1625	6,3008	8,9965	6,4635

### BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Unternehmen werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt. Die Wertansätze im Konzernabschluss werden, unbeeinflusst von steuerlichen Vorschriften, allein von der wirtschaftlichen Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Rahmen der Vorschriften des IASB bestimmt.

### Ertragsrealisierung

Umsätze werden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert. Die Erfassung der Umsatzerlöse erfolgt daher grundsätzlich nach Leistungserbringung. Die Höhe der Umsatzerlöse bemisst sich nach dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen oder zu beanspruchenden Gegenleistung. Umsatzerlöse werden abzüglich Umsatzsteuer und Erlös schmalerungen ausgewiesen.

Erlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden anteilig entsprechend dem Reisefortschritt am Bilanzstichtag erfasst. Der Reisefortschritt bestimmt sich aus dem Verhältnis der bis zum Stichtag angefallenen Aufwendungen im Verhältnis zu den erwarteten Gesamtaufwendungen.

Die Erfassung der Sonstigen betrieblichen Erträge erfolgt grundsätzlich nach Lieferung der Vermögenswerte bzw. deren Eigentums- und Gefahrenübergang.

Zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus in Sicherungsbeziehungen eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung (26).

Dividenden werden nach Entstehung des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Zinserträge und -aufwendungen werden zeitanteilig unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfasst.

114

**Geschäfts- oder Firmenwerte und Sonstige immaterielle Vermögenswerte**

Durch Unternehmenszusammenschlüsse erworbene immaterielle Vermögenswerte, wie vorteilhafte Verträge, Kundenstamm und Markenrechte, werden mit dem beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt aktiviert. Übrige immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Anschaffungskosten aktiviert.

Sofern immaterielle Vermögenswerte nur über einen begrenzten Zeitraum nutzbar sind, erfolgt eine planmäßige Abschreibung über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer. Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft (Impairment-Test). Darüber hinaus werden Überprüfungen vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

Die erwarteten Nutzungsdauern der immateriellen Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

	Nutzungsdauer in Jahren
Kundenstamm	22
Marke Hapag-Lloyd	unbegrenzt
Charter- und Leasingverträge	5–10
Transport- und Lieferverträge	2–5
Orderbuch	-
Computersoftware der Hapag-Lloyd AG	8
Sonstiges	3

Der weltweite Containerliniendienst wird ausschließlich unter der erworbenen Marke „Hapag-Lloyd“ betrieben, die aufgrund ihrer Anmeldung bzw. Registrierung im In- und Ausland einem zeitlich unbegrenzten rechtlichen Schutz unterliegt. Die unbegrenzte Nutzungsdauer ergibt sich daraus, dass der Bekanntheitsgrad durch die weltweiten Tätigkeiten bereits erhalten wird, sodass zusätzliche Maßnahmen und Investitionen zur Werterhaltung der Marke nicht erforderlich sind.

Für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres die Abschreibungsdauer überprüft. Für immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird jährlich überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden prospektiv als Schätzungsänderung behandelt.

Das Orderbuch umfasst vorteilhafte Verträge für Schiffsneubauten. Vor diesem Hintergrund entspricht die Nutzungsdauer der Nutzungsdauer für Schiffe und die Abschreibung beginnt erst ab Auslieferung dieser Schiffe. Das Orderbuch selbst hat keine Nutzungsdauer.

115

### Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen wird zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten bilanziert. Die Anschaffungskosten umfassen alle Gegenleistungen, die notwendig sind, um einen Vermögenswert zu erwerben und ihn in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten werden auf Basis von Einzelkosten sowie direkt zurechenbaren Gemeinkosten ermittelt.

Fremdkapitalkosten im Sinne des IAS 23, die in direktem Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung von qualifizierten Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen. Der im Fall der konzerninternen Finanzierung zugrunde gelegte Finanzierungskostensatz beträgt 9,31 Prozent p. a. für das laufende Geschäftsjahr und 6,42 Prozent p. a. für das Vorjahr. Andere Fremdkapitalkosten werden als laufender Aufwand gezeigt.

Die nutzungsbedingten planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die folgenden wirtschaftlichen Nutzungsdauern:

	Nutzungsdauer in Jahren
Gebäude	40
Schiffe	25
Container, Containersattelaufleger	13
Übrige Anlagen	3–10

Die Klassekosten werden als separate Komponente über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Des Weiteren wird die Höhe der planmäßigen Abschreibungen durch die zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer eines Vermögenswertes erzielbaren Restwerte bestimmt. Der Restwert für Containerschiffe wird auf Basis des Schrottwertes ermittelt.

Sowohl wirtschaftliche Nutzungsdauern als auch angenommene Restwerte werden einmal jährlich im Rahmen der Abschlusserstellung überprüft.

Überprüfungen auf Werthaltigkeit werden vorgenommen, sofern Ereignisse oder Anhaltspunkte vorliegen, die eine mögliche Wertminderung der Vermögenswerte anzeigen.

Für detaillierte Informationen zum Werthaltigkeitstest siehe Abschnitt „Werthaltigkeitsprüfung“.

116

### **Leasing**

Als Leasing wird jede Form der entgeltlichen Nutzungsüberlassung bezeichnet. Hierunter fallen Mieten für Gebäude und Container sowie Charterverträge für Schiffe. Anhand der wirtschaftlichen Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Finance-Lease-Verträge liegen im Hapag-Lloyd Holding Konzern nicht vor.

Mietaufwendungen aus Operating Leases werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tritt der Konzern als Leasinggeber im Rahmen von Operating Leases auf, wird der überlassene Leasinggegenstand weiterhin in der Konzernbilanz erfasst und planmäßig abgeschrieben. Mieterträge aus Operating Leases werden linear über die Laufzeit der entsprechenden Verträge als Umsatzerlöse bzw. Sonstige betriebliche Erträge erfasst.

Gewinne oder Verluste aus Sale-and-Lease-back-Transaktionen, die zu Operating-Lease-Verträgen führen, werden sofort vereinnahmt, wenn die Transaktionen zu Marktwerten durchgeführt wurden. Wird ein entstandener Verlust durch zukünftige unter dem Marktpreis liegende Leasingraten ausgeglichen, wird dieser Verlust über die Laufzeit des Leasingvertrages abgegrenzt. Übersteigt der vereinbarte Verkaufspreis den beizulegenden Zeitwert, wird der Gewinn aus der Differenz zwischen diesen beiden Werten ebenfalls abgegrenzt.

### **Werthaltigkeitsprüfung**

Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer und Sachanlagen werden regelmäßig dann auf Wertminderungen überprüft, wenn Hinweise/Ereignisse für einen möglichen Wertminderungsbedarf vorliegen. Im Rahmen dieser Überprüfung wird der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes seinem Buchwert gegenübergestellt. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswertes den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest einmal jährlich auf Wertminderungen getestet. Das betrifft insbesondere die Marke der Hapag-Lloyd, für die der erzielbare Betrag mittels Lizenzpreisanalogieverfahren ermittelt wurde. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten bestimmt, der der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann und die weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten in der Lage ist, Mittelzuflüsse zu erzielen (zahlungsmittelgenerierende Einheit).

Geschäfts- oder Firmenwerte werden ebenfalls zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet und auf dieser Basis mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Eine Wertminderung wird vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag niedriger ist als der Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Sofern ein Wertminderungsbedarf im Zusammenhang mit einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit, die einen Geschäfts- oder Firmenwert enthält, ermittelt wurde, wird zunächst der Geschäfts- oder Firmenwert wertgemindert. Ein darüber hinausgehender Wertminderungsbedarf wird dann buchwertproportional auf die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte verteilt.

Ergibt sich nach der in Vorjahren vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswertes oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten. Wertaufholungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht vorgenommen, da sie nach IAS 36 nicht zulässig sind.

Für Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung wird die Containerschiffahrt in ihrer Gesamtheit als zahlungsmittelgenerierende Einheit definiert, da es aufgrund der Komplexität des Transportgeschäftes nicht möglich ist, die operativen Zahlungsströme einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value Less Cost to Sell) und Nutzungswert (Value in Use). Der beizulegende Zeitwert spiegelt den Betrag wider, für den ein sachverständiger, unabhängiger Dritter den Vermögenswert bzw. die zahlungsmittelgenerierende Einheit am Bilanzstichtag erwerben würde. Der Nutzungswert wird über die Diskontierung der aus der zukünftigen betrieblichen Nutzung erwarteten Zahlungsströme ermittelt.

Die Bestimmung des erzielbaren Betrages für die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwertes und der Marke erfolgt durch die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten mithilfe der Discounted-Cash-Flow-Methode (DCF-Methode). Als Grundlage für die Ermittlung des erzielbaren Betrages dient die vom Vorstand genehmigte Mittelfristplanung, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst. Für die Containerschiffahrt sind die zentralen Planungsannahmen die zukünftige Entwicklung von Transportvolumen und

Frachtraten sowie von Bunkerpreisen und Wechselkursen. Diese hängen von einer Reihe makroökonomischer Faktoren, insbesondere der Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes sowie des Welthandels, ab. Deshalb werden bei der Erstellung der Planung die Einschätzungen externer Wirtschafts- und Marktforschungsinstitute hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung in der globalen Containerschifffahrt herangezogen und um Erfahrungen und Einschätzung der eigenen Wettbewerbsposition auf den einzelnen Fahrtgebieten angepasst und ergänzt. IHS Global Insight erwartete zum Zeitpunkt der Planerstellung einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2012 um 6,8 Prozent und für die Folgejahre ein Wachstum zwischen 5,9 und 6,6 Prozent. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten nur leicht steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen sowie Bunkerpreise gegenüberstehen.

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-Cash-Flows erfolgt mit den gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital) nach Steuern. Diese werden auf Basis von kapitalmarktorientierten Modellen als gewichteter Durchschnitt der Eigen- und Fremdkapitalkosten berechnet. Dabei werden die Eigenkapitalkosten durch den risikolosen Zinssatz von 4,25 Prozent (2010: 4,5 Prozent) und einen Risikozuschlag bestimmt. Der Risikozuschlag ergibt sich durch die Multiplikation der Marktisikoprämie mit einem aus dem Kapitalmarkt entsprechend den Werten vergleichbarer Unternehmen (Peergroup) abgeleiteten Beta-Faktor. Für die Fortschreibung der Planung über den Planungszeitraum wird ein Wachstumsabschlag von 1,0 Prozent (2010: 1,0 Prozent) berücksichtigt. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 8,88 Prozent (2010: 9,41 Prozent) und für die Fortschreibung der nachhaltigen Periode aufgrund des Wachstumsabschlages 7,88 Prozent (2010: 8,41 Prozent). Der Vorsteuerkalkulationszinssatz entspricht aufgrund der Regelung zur Tonnagesteuer dem Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern.

Im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitsprüfung wurden die erzielten Ergebnisse mittels einer Sensitivitätsanalyse überprüft. Für die Sensitivitätsanalyse wurden unterschiedliche Kapitalisierungszinssätze in Bandbreiten zugrunde gelegt. Bei einer Kapitalisierungsrate von 11,1 Prozent ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Daneben wurde zur Berücksichtigung der Volatilität der werttreibenden Faktoren (Transportmengen, Frachtraten, Bunkerpreis und USD/EUR-Wechselkurs) eine Sensitivitätsbetrachtung hinsichtlich der erwarteten Überschüsse (EBITDA) in der nachhaltigen Periode im Rahmen der Cash-Flow-Ermittlung vorgenommen. Bei einem Rückgang des EBITDA von gut 30 Prozent in der nachhaltigen Periode ergab sich kein Wertminderungsbedarf.

Zum Bilanzstichtag lagen sowohl unter Zugrundelegung der Planung als auch der Sensitivitätsanalysen die beizulegenden Zeitwerte abzüglich der Veräußerungskosten über den Buchwerten, sodass keine Wertminderungen auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu erfassen waren.

### Werthaltigkeitsprüfung Schiffportfolio

Vor dem Hintergrund des beabsichtigten Verkaufs eines Schiffportfolios wurde in den Vorjahren ein individueller Werthaltigkeitstest für die bezeichneten Schiffe durchgeführt. Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte eine Prüfung auf Anzeichen für eine weitere Wertminderung oder Wertaufholung. Als Folge dieser Prüfung wurden Zuschreibungen bei zwei zur Veräußerung gehaltenen Schiffen in Höhe von 1,3 Mio. EUR (2010: 3,0 Mio. EUR) vorgenommen. In 2011 war kein Wertminderungsbedarf zu berücksichtigen (2010: 3,9 Mio. EUR).

Der erzielbare Betrag bestimmt sich bei diesen Schiffen im Wesentlichen aus den geplanten Abgangserlösen. Der „Fair Value Less Cost to Sell“ wurde dabei auf Grundlage aktueller Verkaufstransaktionen bestimmt.

### Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind vertraglich vereinbarte Ansprüche oder Verpflichtungen, die zu einem Zu- oder Abfluss von finanziellen Vermögenswerten oder zur Ausgabe von Eigenkapitalrechten führen werden. Sie umfassen auch die aus originären Finanzinstrumenten abgeleiteten (derivativen) Ansprüche oder Verpflichtungen.

Nach IAS 39 werden Finanzinstrumente in die Bewertungskategorien erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert in zu bewertende finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten (At Fair Value Through Profit and Loss), Kredite und Forderungen (Loans and Receivables), zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale), bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held to Maturity) sowie Sonstige Verbindlichkeiten (Other Liabilities) unterteilt.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in eine wirksame Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 eingebunden sind (Hedge Accounting), werden als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert (Held for Trading). Des Weiteren bestehen im Konzern finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Kredite und Forderungen“ und „zur Veräußerung verfügbar“. Hingegen bestehen im vorliegenden Abschluss keine bis zur Endfälligkeit gehaltenen finanziellen Vermögenswerte (Held to Maturity). Originäre Verbindlichkeiten bestehen lediglich in der Kategorie „Financial Liabilities Measured at Amortized Cost“.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die in den Anwendungsbereich des IAS 39 fallen, können unter bestimmten Voraussetzungen bei Zugang unwiderruflich der Subkategorie „Fair-Value-Option“ zugeordnet werden. Es wurde weder bei den finanziellen Vermögenswerten noch bei den finanziellen Verbindlichkeiten Gebrauch von der Fair-Value-Option gemacht.

Im Geschäftsjahr 2011 sowie im vorangegangenen Geschäftsjahr gab es keine Umklassifizierungen innerhalb der Bewertungskategorien.

### **Originäre finanzielle Vermögenswerte**

Finanzielle Vermögenswerte werden mit dem Wert zum Handelstag angesetzt, an dem sich der Konzern zum Kauf des Vermögenswertes verpflichtet. Originäre finanzielle Vermögenswerte werden beim erstmaligen Ansatz als Kredite und Forderungen oder als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte kategorisiert. Vermögenswerte der Kategorien „Kredite und Forderungen“ sowie „zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden bei ihrem erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von dem Erwerb direkt zurechenbaren Transaktionskosten angesetzt.

Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglich vereinbarten fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die an keinem aktiven Markt notiert sind. Diese werden in der Bilanz unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Forderungen ausgewiesen und als kurzfristig klassifiziert, soweit deren Fälligkeit innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag liegt.

Kredite und Forderungen werden im Rahmen der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Für erkennbare Einzelrisiken werden Wertberichtigungen gebildet. Ist der Ausfall eines bestimmten Anteils des Forderungsbestandes wahrscheinlich, werden Wertberichtigungen in dem Umfang vorgenommen, in dem der Buchwert eines finanziellen Vermögenswertes seinen erzielbaren Betrag übersteigt. Hinweise für erkennbare Einzelrisiken sind u. a. eine wesentliche Verschlechterung der Bonität, deutliche Zahlungsverzögerungen oder auch die hohe Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz und der damit verbundenen Zahlungsunfähigkeit seitens des Kunden. Bei Wegfall der Gründe für zuvor vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen, nicht jedoch über die fortgeführten Anschaffungskosten hinaus, getätigt. Wertminderungen und Wertaufholungen werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen ausgewiesen.

Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden teilweise über ein Wertberichtigungskonto erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderungen berücksichtigt wird, hängt vom Grad der Verlässlichkeit der Beurteilung der Risikosituation ab. Konkrete Ausfälle führen zur Ausbuchung der betreffenden Forderungen. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Im Geschäftsjahr wurden keine direkten Wertminderungen der Forderungen erfasst.

Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in die funktionale Währung werden direkt als Korrektur zu den Umsatzerlösen erfasst. Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Forderungen, die nicht im Rahmen des normalen Leistungsprozesses entstehen, werden unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen oder Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die entweder dieser Kategorie im Einzelnen ausdrücklich zugeordnet wurden oder keiner anderen Kategorie finanzieller Vermögenswerte zugeordnet werden konnten. Im Hapag-Lloyd Konzern handelt es sich dabei ausschließlich um Anteile an Gesellschaften sowie Wertpapiere. Sie sind den langfristigen Vermögenswerten zugeordnet, sofern nicht die Absicht vorliegt, diese innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag zu veräußern.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte werden nach ihrem erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes werden bis zum Abgang der Vermögenswerte erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Einer nachhaltigen Minderung des beizulegenden Zeitwertes wird durch eine erfolgswirksam erfasste Wertminderung Rechnung getragen. Im Fall einer späteren Wertaufholung wird die erfolgswirksam erfasste Wertminderung bei Eigenkapitalinstrumenten nicht rückgängig gemacht, sondern erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet. Liegt für gehaltene Anteile kein auf einem aktiven Markt notierter Marktpreis vor und sind andere Methoden zur Ermittlung eines objektivierbaren Marktwertes nicht anwendbar, werden die Anteile zu Anschaffungskosten bewertet.

Eine Ausbuchung der Vermögenswerte erfolgt zum Zeitpunkt, zu dem im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, übertragen werden bzw. erlöschen.

### **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen Kassenbestände, Bankguthaben und sonstige Geldanlagen mit einer Fälligkeit von höchstens drei Monaten ab dem Zeitpunkt der Einlage. Ausgenutzte Kontokorrentkredite werden als Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

### **Finanzielle Verbindlichkeiten**

Der erstmalige Ansatz einer originären finanziellen Verbindlichkeit erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Im Rahmen der Folgebewertung werden originäre finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Originäre finanzielle Verbindlichkeiten werden ausgebucht, wenn die vertraglichen Verpflichtungen beglichen, aufgehoben oder ausgelaufen sind.

Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in die funktionale Währung werden grundsätzlich als Korrektur zu den Transportaufwendungen erfasst. Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Verbindlichkeiten, die nicht im Rahmen des normalen Leistungsprozesses anfallen, werden unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen oder Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

### **Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting**

Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen der Zugangsbewertung zu ihrem beizulegenden Zeitwert am Tag des Vertragsabschlusses bewertet. Die Folgebewertung erfolgt ebenfalls zu dem am jeweiligen Bilanzstichtag geltenden beizulegenden Zeitwert. Soweit derivative Finanzinstrumente nicht Bestandteil einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) sind, werden diese gem. IAS 39 als zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) klassifiziert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist abhängig davon, ob das derivative Finanzinstrument als Sicherungsinstrument klassifiziert wurde und von der Art der Sicherungsbeziehung.

Der Konzern klassifiziert derivative Finanzinstrumente grundsätzlich entweder als Sicherung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld (Fair Value Hedge) oder als Sicherung der Risiken verbunden mit zukünftigen Zahlungsströmen aus in der Bilanz angesetzten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, oder aus mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden zukünftigen Transaktionen (Cash-Flow Hedge).

Zu Beginn einer Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 werden sowohl die Beziehung zwischen dem eingesetzten Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft als auch das Ziel sowie die zugrunde liegende Strategie der Absicherung dokumentiert. Darüber hinaus findet zu Beginn der Sicherungsbeziehung und fortlaufend eine Dokumentation statt, ob die in der Sicherungsbeziehung eingesetzten Derivate die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren. Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit unter den kurz- bzw. langfristigen finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Derivaten, die als Cash-Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im Sonstigen Ergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt ergebniswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst. Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mittels Optionen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt ergebniswirksam zu erfassen, da diese von der Hedge-Beziehung ausgeschlossen werden. Im Sonstigen Ergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht und als Ertrag bzw. Aufwand erfasst, in der das abgesicherte Grundgeschäft erfolgswirksam wird.

Wenn ein Sicherungsgeschäft ausläuft, veräußert wird oder nicht mehr die Kriterien zur Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllt, verbleibt der bis dahin im Sonstigen Ergebnis kumulierte Gewinn bzw. Verlust im Sonstigen Ergebnis und wird erst dann erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, wenn das Grundgeschäft eintritt. Wird der Eintritt der zukünftigen Transaktion nicht länger erwartet, sind die außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste sofort ergebniswirksam zu vereinnahmen.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht die Kriterien einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) erfüllen, werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Sicherungsmaßnahmen, die nicht die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accountings erfüllen, werden zur Absicherung von Fremdwährungsrisiken bilanzierter monetärer Verbindlichkeiten eingesetzt. Der Einsatz erfolgt nach den Grundsätzen des Risikomanagements und trägt effektiv zur Sicherung eines finanziellen Risikos bei. Auf die Anwendung von Hedge Accounting gem. IAS 39 wird in diesen Fällen verzichtet, da die aus der Währungsumrechnung erfolgswirksam zu realisierenden Gewinne und Verluste der Grundgeschäfte gleichzeitig mit den Gewinnen und Verlusten aus dem jeweiligen Sicherungsinstrument ergebniswirksam werden.

### **Vorräte**

Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Bewertung gleichartiger Gegenstände des Vorratsvermögens erfolgt grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode. Der Nettoveräußerungswert wird vom Absatzmarkt bestimmt.

Zu den Vorräten zählen insbesondere Brennstoff- und Schmierölbestände.

### **Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte**

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden als solche klassifiziert, wenn der dazugehörige Buchwert überwiegend durch ein Veräußerungsgeschäft und nicht durch fortgesetzte Nutzung realisiert wird. Im Zeitpunkt der Klassifizierung als „zur Veräußerung gehalten“ werden diese Vermögenswerte mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich etwaiger Veräußerungskosten angesetzt. Liegt der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten unterhalb des Buchwertes, wird eine Wertminderung erfolgswirksam erfasst. Danach werden zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben.

Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten wird die zuvor erfasste Wertminderung rückgängig gemacht.

### **Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gem. IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* nach der „Projected Unit Credit Method“. Die versicherungsmathematische Sollverpflichtung (Defined Benefit Obligation, DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen berechnet. Der Barwert der DBO wird berechnet, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industrieanleihen höchster Bonität abgezinst

werden. Die Industrieanleihen lauten auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf.

Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten. Diese werden vollständig im Sonstigen Ergebnis, d.h. außerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst. Sie werden auch in Zukunft nicht mehr in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert, wird der Teil der Leistungsänderung, der sich auf vergangene Perioden bezieht (nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand), linear über den Anwartschaftszeitraum erfolgswirksam erfasst; soweit diese Ansprüche jedoch bereits unverfallbar sind, werden diese sofort erfolgswirksam berücksichtigt.

Sofern einzelne Pensionsverpflichtungen durch externe Vermögenswerte finanziert werden (z. B. durch qualifizierte Versicherungen), werden die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, die dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen am Bilanzstichtag entsprechen, abzüglich des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens bilanziert.

Eine aus Vorauszahlungen auf zukünftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht. Ein übersteigender Betrag wird erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet (sogenanntes „Asset Ceiling“).

Bei beitragsorientierten Plänen leistet der Konzern aufgrund einer gesetzlichen, einer vertraglichen oder einer freiwilligen Verpflichtung Beiträge an öffentliche oder private Pensionsversicherungspläne. Der Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

### **Sonstige Rückstellungen**

Rückstellungen werden gebildet für alle rechtlichen oder faktischen Verpflichtungen aus einem Ereignis der Vergangenheit, sofern die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe verlässlich schätzbar ist. Die angesetzten Beträge stellen die bestmögliche Schätzung der Ausgaben dar, die zur Erfüllung der gegenwärtigen Verpflichtung zum Bilanzstichtag erforderlich sind.

Rückstellungen werden mit der bestmöglichen Schätzung des Erfüllungsbetrages angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kostensteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rück-

stellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst. Auflösungen von Rückstellungen werden grundsätzlich in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gezeigt wurde. Abweichend hiervon werden hinsichtlich ihrer Höhe bedeutende Rückstellungsaufösungen als Sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Für eine Vielzahl gleichartiger Verpflichtungen wird die Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf Basis dieser Verpflichtungen als Gruppe ermittelt. Eine Rückstellung wird auch dann passiviert, wenn die Wahrscheinlichkeit einer Vermögensbelastung in Bezug auf eine einzelne in dieser Gruppe enthaltene Verpflichtung gering ist.

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufs gebildet. Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen werden gebildet, soweit ein detaillierter formaler Restrukturierungsplan erstellt und dieser den betroffenen Parteien mitgeteilt wurde.

125

### **Latente Steuern**

Latente Steuern werden gem. IAS 12 auf der Grundlage der bilanzorientierten Verbindlichkeiten-Methode gebildet. Sie resultieren aus temporären Unterschieden in den Wertansätzen von Vermögenswerten und Schulden in der Konzernbilanz und der Steuerbilanz.

Erwartete Steuerersparnisse aus der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge werden aktiviert, soweit sie als zukünftig realisierbar eingeschätzt werden. Zeitliche Begrenzungen werden bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, d. h. werthaltig sind, wird auf die steuerliche Ergebnisplanung des Konzerns zurückgegriffen.

Latente Steuern werden unmittelbar dem Eigenkapital gutgeschrieben oder belastet, wenn sie sich auf Posten beziehen, die ebenfalls unmittelbar dem Eigenkapital gutgeschrieben oder belastet werden.

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen Ertragsteuersätze, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Unterschiede gelten.

Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem wahrscheinlich zu versteuern- des Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung stehen wird.

Latente Steueransprüche (aktive latente Steuern) und latente Steuerschulden (passive latente Steuern) werden saldiert, soweit das Unternehmen ein Recht zur Aufrechnung der laufenden Ertragsteueransprüche und -schulden hat und wenn sich die aktiven und passiven latenten Steuern auf laufende Ertragsteuern beziehen.

### **Tatsächliche Ertragsteuern**

Die Hapag-Lloyd AG, größte Gesellschaft des Hapag-Lloyd Holding Konzerns, hat als Linienreederei für die Besteuerung nach der Tonnagesteuer optiert. Bei der Tonnagesteuer wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage nebst Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet.

Laufende Ertragsteuern für die Berichtsperiode und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Zahlung an bzw. Erstattung durch die Steuerbehörden erwartet wird. Sie werden anhand der am Bilanzstichtag geltenden gesellschaftsbezogenen Steuersätze ermittelt. Ertragsteuerrückstellungen werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

### **Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Beurteilungen**

#### **Ermessensentscheidungen bei der Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

Die Aufstellung eines im Einklang mit den IFRS stehenden Konzernabschlusses erfordert Ermessensentscheidungen. Sämtliche Ermessensentscheidungen werden fortlaufend neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Dies gilt insbesondere für folgende Sachverhalte:

Im Rahmen der Klassifizierung von Leasingverhältnissen werden Ermessensentscheidungen über die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Leasinggeber oder Leasingnehmer getroffen. Die Leasingverhältnisse im Zusammenhang mit Schiffen werden vollständig als Operating Leases klassifiziert.

Im Rahmen der Abgrenzung zwischen Fremd- und Eigenkapital gem. IAS 32 wurde das Hybrid-II-Kapital unverändert zum Vorjahr als Eigenkapital klassifiziert.

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste. Der Konzern erfasst gem. IAS 19.93A die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sofort erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis.

Bei Vermögenswerten, die veräußert werden sollen, ist zu bestimmen, ob sie in ihrem gegenwärtigen Zustand veräußert werden können und ihre Veräußerung sehr wahrscheinlich ist. Ist das der Fall, sind die Vermögenswerte und die zugehörigen Schulden als „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ bzw. „Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten“ auszuweisen und zu bewerten.

### Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Im Konzernabschluss werden zu einem gewissen Grad Schätzungen und Beurteilungen vorgenommen, um die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode zu bestimmen.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen erfordert Annahmen und Schätzungen bezüglich künftiger Cash-Flows, erwarteter Wachstumsraten, der Währungskurse und der Abzinsungssätze. Alle wesentlichen Parameter unterliegen somit dem Ermessen des Managements im Hinblick auf die künftige, insbesondere weltwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind mit der Unsicherheit jeder Zukunftsprognose behaftet. Die hierzu getroffenen Annahmen können Änderungen unterliegen, die zu Wertminderungen in zukünftigen Perioden führen können.

Zur Vorgehensweise verweisen wir auf die Darstellung zur Werthaltigkeitsprüfung; zu den Beträgen siehe Anmerkungen (10) und (11).

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen und Forderungsgruppen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, den aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse von Fälligkeitsstrukturen und historischen Forderungsausfällen beruhen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf Anmerkung (13).

Die Höhe der im Konzern aktivierten latenten Ertragsteuern auf Verlustvorträge ist wesentlich abhängig von der Einschätzung über die künftige Nutzbarkeit der steuerlichen Verlustvorträge. Insofern ist der Betrag der aktiven latenten Ertragsteuern von der Planung künftiger steuerlicher Ergebnisse abhängig. Aufgrund von Abweichungen der tatsächlichen von der geplanten Entwicklung kann es in künftigen Perioden zu Anpassungen dieser Beträge kommen. Weitere Erläuterungen zu den latenten Steuern erfolgen unter Anmerkung (9).

Der Bewertung von Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen u. a. Annahmen über Abzinsungssätze, langfristig erwartete Renditen auf das Planvermögen, zukünftig erwartete Gehalts- und Rentensteigerungen sowie Sterbetafeln zugrunde. Diese Annahmen können aufgrund veränderter externer Faktoren, wie wirtschaftliche Bedingungen oder Marktlage sowie Sterblichkeitsraten, von den tatsächlichen Daten abweichen. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (22).

Die Sonstigen Rückstellungen unterliegen naturgemäß signifikanten Unsicherheiten bezüglich der Höhe oder des Eintrittszeitpunkts der Verpflichtungen. Das Unternehmen muss teilweise aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verpflichtung oder zukünftiger Entwicklungen, wie zum Beispiel der zur Verpflichtungsbewertung anzusetzenden Kosten, treffen. Diese können insbesondere bei langfristigen Rückstellungen Schätzungsunsicherheiten unterliegen. Zu den Fristigkeiten der einzelnen Rückstellungsklassen siehe Anmerkung (23).

Im Konzern werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Bei den Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken besteht insbesondere Unsicherheit bei der Schätzung des zukünftigen Schadensverlaufs. Für detailliertere Erläuterungen siehe Anmerkung (23).

128

Die Bewertung von unverzinslichen und nicht marktgerecht verzinsten langfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten sowie von langfristigen Sonstigen Rückstellungen hängt maßgeblich von der Wahl und Entwicklung der Abzinsungssätze ab.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses ist nicht von einer wesentlichen Änderung der zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen auszugehen, sodass aus gegenwärtiger Sicht keine wesentliche Anpassung der angesetzten Vermögenswerte und Schulden im Geschäftsjahr 2011 zu erwarten ist.

#### **Risiken und Unsicherheiten**

Faktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen makroökonomische Faktoren wie Währungskurse, Zinssätze und Bunkerpreise sowie auch die zukünftige Entwicklung der Containerschifffahrt.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

### (1) Umsatzerlöse

Umsätze in Höhe von insgesamt 6.103,2 Mio. EUR (2010: 6.204,3 Mio. EUR) wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen in Höhe von 6.039,2 Mio. EUR (2010: 6.105,0 Mio. EUR) generiert.

In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse in Höhe von 172,9 Mio. EUR (2010: 160,7 Mio. EUR) enthalten.

### (2) Sonstige betriebliche Erträge

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Kursgewinne	57,5	71,3
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	21,0	4,6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	15,2	17,8
Erträge aus Zuschreibungen	1,3	3,0
Übrige Erträge	24,3	34,5
<b>Gesamt</b>	<b>119,3</b>	<b>131,2</b>

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Verpflichtungen sowie Gewinne aus der Bewertung zum Bilanzstichtag.

Die Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten resultieren insbesondere aus dem Verkauf von Containern und Chassis sowie einem Containerschiff. Weiterhin wurde ein Gebäude in Taiwan verkauft.

Im Geschäftsjahr wurden Zuschreibungen auf Containerschiffe in Höhe von 1,3 Mio. EUR (2010: 3,0 Mio. EUR) vorgenommen.

### (3) Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.295,5	1.063,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.985,7	3.748,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.281,2</b>	<b>4.811,2</b>

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen insbesondere Aufwendungen für Treibstoffe.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen umfassen Hafen- und Terminalkosten in Höhe von 1.562,5 Mio. EUR (2010: 1.483,9 Mio. EUR), Containertransportkosten in Höhe von 1.625,4 Mio. EUR (2010: 1.563,8 Mio. EUR), Charter-, Leasing- und Containermieten in Höhe von 640,3 Mio. EUR (2010: 538,9 Mio. EUR), Instandhaltungs- und Reparaturkosten in Höhe von 126,2 Mio. EUR (2010: 120,5 Mio. EUR) sowie sonstige Leistungen in Höhe von 31,3 Mio. EUR (2010: 41,1 Mio. EUR).

#### (4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Löhne und Gehälter	276,0	289,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	61,7	56,5
<b>Gesamt</b>	<b>337,7</b>	<b>345,5</b>

130

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist u. a. der Aufwand für leistungsorientierte Versorgungszusagen enthalten. Der Zinsanteil aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie die erwarteten Erträge aus dem zugehörigen Fondsvermögen werden als Zinsergebnis ausgewiesen. Eine detaillierte Darstellung der Pensionszusagen findet sich unter Anmerkung (22).

#### Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Seepersonal	1.207	1.168
Landpersonal	5.473	5.463
Auszubildende	201	222
<b>Gesamt</b>	<b>6.881</b>	<b>6.853</b>

#### (5) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Planmäßige Abschreibung	287,0	317,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	67,2	75,9
Abschreibungen auf Sachanlagen	219,8	241,4
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-	3,9
<b>Gesamt</b>	<b>287,0</b>	<b>321,2</b>

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen vorteilhafte Verträge (2011: 44,0 Mio. EUR, 2010: 51,2 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe (2011: 159,7 Mio. EUR, 2010: 159,6 Mio. EUR) sowie Container und Containersattelaufleger (2011: 53,5 Mio. EUR, 2010: 75,4 Mio. EUR).

Die Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen im Vorjahr resultierten aus einem Portfolio von zum Verkauf bestimmten Schiffen, deren Zahlungsströme im Wesentlichen durch die geplanten Verkaufserlöse im beabsichtigten Verkaufsprozess bestimmt wurden.

#### (6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Kursverluste und Bankgebühren	68,4	89,4
EDV-Kosten	56,6	46,8
Vertriebsaufwendungen	31,5	28,1
Miet- und Pacht aufwendungen	23,8	29,1
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	16,3	20,7
Sonstige Steuern	13,7	11,4
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	12,7	11,3
Verwaltungsaufwendungen	10,8	10,5
Übrige betriebliche Aufwendungen	34,9	35,9
<b>Gesamt</b>	<b>268,7</b>	<b>283,2</b>

131

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten in Höhe von 63,2 Mio. EUR (2010: 83,5 Mio. EUR) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt von Vermögenswerten und Verpflichtungen sowie Verluste aus der Bewertung zum Bilanzstichtag.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten u. a. Fahrt- und Reisekosten, Prüfungsgebühren, Versicherungsleistungen sowie Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen.

#### (7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet Zeitwertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von –5,9 Mio. EUR (2010: –22,9 Mio. EUR), einen Nachlass in Höhe von 18,3 Mio. EUR aus einer vorzeitigen Rückzahlung des Gesellschafterdarlehens von der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH sowie laufende Erträge aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2010: 0,1 Mio. EUR).

### (8) Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Zinserträge	10,2	7,6
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	5,0	4,0
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	5,2	3,6
Zinsaufwendungen	117,5	145,9
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,8	8,1
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	108,7	137,8
<b>Gesamt</b>	<b>-107,3</b>	<b>-138,3</b>

132

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben.

Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen auf Bankdarlehen, Avalprovisionen sowie Darlehenszinsen für gewährte Gesellschafterdarlehen zusammen. Im Vorjahr waren einmalige Aufwendungen für Gebühren der in 2009 beantragten Staatsbürgerschaft, des staatsverbürgten Kredits und des Standstill Agreements enthalten. Diese Finanzierungen wurden in 2010 beendet bzw. zurückgegeben.

### (9) Ertragsteuern

Als Ertragsteuern werden die in den einzelnen Ländern gezahlten oder geschuldeten Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen. Bei im Inland ansässigen Kapitalgesellschaften fällt, wie im Vorjahr, eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie im Inland ansässige Gesellschaften in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend dem gemeindefinanzierten Hebesatz im Konzern in den Jahren 2011 sowie 2010 auf 16,5 Prozent beläuft. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare ertragsabhängige Steuern ausgewiesen, die im Konzern in 2011 sowie in 2010 zwischen 12,5 Prozent und 42,1 Prozent liegen.

Außerdem wurden in dieser Position gem. IAS 12 Ertragsteuern auf temporär unterschiedliche Wertansätze zwischen der nach den IFRS erstellten Bilanz und der Steuerbilanz sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen und ggf. realisierbare Verlustvorträge latente Steuern erfasst.

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	5,3	9,4
davon Inland	1,8	4,2
davon Ausland	3,5	5,2
Latenter Steuerertrag/-aufwand	-3,7	7,5
davon aus zeitlichen Differenzen	4,2	1,7
davon aus Verlustvorträgen	-7,9	5,8
<b>Gesamt</b>	<b>1,6</b>	<b>16,9</b>

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuererträge in Höhe von 1,1 Mio. EUR (2010: 0,1 Mio. EUR) enthalten.

Bei den inländischen der Körperschaftsteuer unterliegenden Gesellschaften erfolgte die Berechnung der latenten Steuern auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes von aktuell 32,3 Prozent bzw. 19,1 Prozent (2010: 32,3 Prozent). Der kombinierte Ertragsteuersatz berücksichtigt Körperschaftsteuer in Höhe von 15,0 Prozent (2010: 15,0 Prozent), Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 Prozent der Körperschaftsteuer (2010: 5,5 Prozent) und Gewerbeertragsteuer von 16,5 Prozent (2010: 16,5 Prozent) bzw. 3,3 Prozent, soweit es sich um Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr handelt. Im Vorjahr unterlag die Muttergesellschaft des Hapag-Lloyd Holding Konzerns als Personengesellschaft nicht der Körperschaftsteuer. Der sich für die Berechnung ihrer latenten Steuern ergebende Steuersatz betrug damit im Vorjahr 16,5 Prozent.

Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet. Die angewandten Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variierten für das Geschäftsjahr 2011 zwischen 16,5 und 42,1 Prozent (2010 zwischen 16,5 Prozent und 42,1 Prozent).

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige gesetzliche Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG in Höhe von 32,3 Prozent mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	-27,2	444,4
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)</b>	<b>-8,8</b>	<b>143,4</b>
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	3,0	9,0
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	12,6	-143,1
Nicht abziehbare Aufwendungen sowie gewerbesteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	5,5	1,5
Ansatzkorrekturen latenter Steuern	-5,8	1,3
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	-1,1	0,1
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	-5,3	-0,8
Kursdifferenzen	2,3	5,3
Sonstige Abweichungen	-0,8	0,2
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)</b>	<b>1,6</b>	<b>16,9</b>

Die Auswirkungen abweichender Steuersätze für in- und ausländische Steuern vom Ertragsteuersatz der Hapag-Lloyd AG sind in der Überleitungsrechnung unter den Unterschieden aus den abweichenden Steuersätzen ausgewiesen.

Die Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften zeigen im Wesentlichen die Auswirkungen der mit der Tonnagebesteuerung abgegoltenen Ergebnisse. Bei der Tonnagesteuer wird die Steuerschuld nicht nach den tatsächlich erwirtschafteten Gewinnen, sondern nach der Nettotonnage nebst Betriebstagen der Schiffsflotte des Unternehmens berechnet.

In den Ansatzkorrekturen latenter Steuern sind Erträge in Höhe von 7,0 Mio. EUR enthalten, die aus der Aktivierung von bisher nicht berücksichtigten Verlustvorträgen resultieren. In 2011 konnte eine anteilige Nutzbarkeit der Verlustvorträge aufgrund geänderter Prämissen hinreichend begründet werden im Gegensatz zum Nichtansatz im Vorjahr bedingt durch geplante Veränderungen in der Konzernstruktur. Des Weiteren sind hier Aufwendungen von 1,2 Mio. EUR (2010: 1,5 Mio. EUR) ausgewiesen, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf Verlustvorträge entfielen.

Die Auswirkungen der Währungsumrechnungen der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften sowie der Hapag-Lloyd AG wurden als Kursdifferenz in der Überleitungsrechnung ausgewiesen.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus den temporären Differenzen und steuerlichen Verlustvorträgen wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,2	8,7	2,6	5,8
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,7	1,7	0,3	1,3
Bewertung von Pensionsrückstellungen	3,9	0,1	2,9	0,2
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	1,5	-	3,1	0,0
Sonstige Transaktionen	4,5	0,0	3,7	0,0
Aktivierete Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	9,2	-	0,7	-
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-9,0	-9,0	-1,7	-1,7
<b>Bilanzansatz</b>	<b>13,0</b>	<b>1,5</b>	<b>11,6</b>	<b>5,6</b>

135

Der latente Steuerertrag des Geschäftsjahres resultiert aus der Bildung von aktiven latenten Steuern für Verlustvorträge in Höhe von 8,1 Mio. EUR (2010: 0,3 Mio. EUR) sowie aus temporären Differenzen in Höhe von 1,8 Mio. EUR (2010: 4,1 Mio. EUR). Aus temporären Differenzen ergibt sich im Geschäftsjahr ein latenter Steueraufwand in Höhe von 6,0 Mio. EUR (2010: 5,8 Mio. EUR), aus der Umkehr von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 0,2 Mio. EUR (2010: 6,1 Mio. EUR).

Die erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis erfassten aktiven latenten Steuern in Höhe von 2,6 Mio. EUR (2010: 0,9 Mio. EUR) und passiven latenten Steuern in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2010: 0,1 Mio. EUR) stammen aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen.

Für temporäre Differenzen zwischen dem Nettovermögen und dem steuerlichen Buchwert von Tochterunternehmen in Höhe von 219,3 Mio. EUR (2010: 192,7 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten angesetzt, da mit einer Umkehr der temporären Differenzen in näherer Zukunft nicht zu rechnen ist.

Latente Steueransprüche und Verbindlichkeiten werden entsprechend IAS 1 in der Bilanz unabhängig von dem erwarteten Realisierungszeitpunkt als langfristig klassifiziert.

Aktive latente Steuern werden auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge angesetzt, sofern deren Realisierung in der näheren Zukunft hinreichend gesichert erscheint. Die Beträge der noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und die Vortragsfähigkeit der steuerlichen Verluste, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde, ergeben sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
<b>Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>55,8</b>	<b>2,5</b>
<b>Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>143,5</b>	<b>180,7</b>
davon innerhalb eines Jahres verfallbare Verlustvorträge	0,5	0,2
davon zwischen 2 und 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	0,1	0,3
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge (ohne unverfallbare Verlustvorträge)	0,7	0,6
Unverfallbare Verlustvorträge	142,2	179,6
davon gewerbebeertragsteuerliche Verlustvorträge	19,6	30,4
davon Zinserträge	56,1	32,7
<b>Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge</b>	<b>199,3</b>	<b>183,2</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

## (10) Immaterielle Vermögenswerte

Mio. EUR	Geschäfts- oder Firmenwert	Kunden- stamm	Vorteil- hafte Verträge	Marke	Software	Übriges	Gesamt
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 1.1.2010	642,5	286,8	348,7	174,9	73,5	3,3	1.529,7
Zugänge	-	-	-	-	0,7	0,3	1,0
Abgänge	-	-	15,7	-	0,1	-	15,8
Umbuchungen	-	-	-49,5	-	-	-	-49,5
Wechselkursdifferenzen	48,7	21,8	43,1	13,3	5,6	0,8	133,3
<b>Stand zum 31.12.2010</b>	<b>691,2</b>	<b>308,6</b>	<b>326,6</b>	<b>188,2</b>	<b>79,7</b>	<b>4,4</b>	<b>1.598,6</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 1.1.2010	-	9,6	35,6	-	7,8	-	53,0
Zugänge	-	13,8	51,2	-	10,9	-	75,9
Abgänge	-	-	15,7	-	-	-	15,7
Umbuchungen	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Wechselkursdifferenzen	-	0,6	18,8	-	0,5	0,6	20,5
<b>Stand zum 31.12.2010</b>	<b>-</b>	<b>24,0</b>	<b>89,9</b>	<b>-</b>	<b>19,2</b>	<b>0,6</b>	<b>133,7</b>
<b>Buchwerte 31.12.2010</b>	<b>691,2</b>	<b>284,6</b>	<b>236,7</b>	<b>188,2</b>	<b>60,5</b>	<b>3,8</b>	<b>1.465,0</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 1.1.2011	691,2	308,6	326,6	188,2	79,7	4,4	1.598,6
Zugänge	-	-	-	-	1,3	-	1,3
Abgänge	7,9	-	-	-	0,1	-	8,0
Wechselkursdifferenzen	24,0	10,7	11,3	6,5	2,7	0,2	55,5
<b>Stand zum 31.12.2011</b>	<b>707,3</b>	<b>319,3</b>	<b>337,9</b>	<b>194,7</b>	<b>83,6</b>	<b>4,6</b>	<b>1.647,4</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 1.1.2011	-	24,0	89,9	-	19,2	0,6	133,7
Zugänge	-	13,2	44,0	-	10,0	-	67,2
Abgänge	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Wechselkursdifferenzen	-	1,8	6,5	-	1,4	-	9,7
<b>Stand zum 31.12.2011</b>	<b>-</b>	<b>39,0</b>	<b>140,4</b>	<b>-</b>	<b>30,5</b>	<b>0,6</b>	<b>210,5</b>
<b>Buchwerte 31.12.2011</b>	<b>707,3</b>	<b>280,3</b>	<b>197,5</b>	<b>194,7</b>	<b>53,1</b>	<b>4,0</b>	<b>1.436,9</b>

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- und Firmenwertes wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2011 für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschiffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen auf den Absatz Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung. Es wurde kein Wertminderungsbedarf festgestellt.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 707,3 Mio. EUR (2010: 691,2 Mio. EUR) sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 194,7 Mio. EUR (2010: 188,2 Mio. EUR), die infolge des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften anzusetzen waren.

Als vorteilhafte Verträge wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen positiven Marktwert hatten. Hierunter fielen insbesondere Charter- und Leasingverträge sowie Transport- und Lieferverträge.

Die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten für selbst erstellte Software beliefen sich auf 5,6 Mio. EUR (2010: 4,0 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

Der Rückgang des Geschäfts- oder Firmenwertes im Vergleich zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 16,1 Mio. EUR resultiert in Höhe von 24,0 Mio. EUR aus der USD/EUR-Kursentwicklung und in Höhe von 7,9 Mio. EUR aus der Rückzahlung einer Barhinterlegung für Verkäufersicherheiten durch die TUI AG, Hannover, die ursprünglich im Geschäfts- oder Firmenwert erfasst war.

## (11) Sachanlagen

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- sattelauf- lieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand 1.1.2010	1.932,9	388,1	40,0	513,5	2.874,5
Zugänge	18,9	-	94,2	384,5	497,6
Abgänge und Umgliederungen in Held for Sale	4,8	3,6	3,5	-	11,9
Umbuchungen	656,7	-	0,0	-607,2	49,5
Wechselkursdifferenzen	146,6	29,4	3,0	38,6	217,6
<b>Stand 31.12.2010</b>	<b>2.750,3</b>	<b>413,9</b>	<b>133,7</b>	<b>329,4</b>	<b>3.627,3</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand 1.1.2010	111,0	62,6	5,3	-	178,9
Zugänge	159,6	75,4	6,4	-	241,4
Zuschreibung	3,0	-	-	-	3,0
Wertminderungen	3,9	-	-	-	3,9
Abgänge und Umgliederungen in Held for Sale	1,6	0,6	1,5	-	3,7
Wechselkursdifferenzen	7,0	4,2	0,3	-	11,5
<b>Stand 31.12.2010</b>	<b>276,9</b>	<b>141,6</b>	<b>10,5</b>	<b>-</b>	<b>429,0</b>
<b>Buchwerte 31.12.2010</b>	<b>2.473,4</b>	<b>272,3</b>	<b>123,2</b>	<b>329,4</b>	<b>3.198,3</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand 1.1.2011	2.750,3	413,9	133,7	329,4	3.627,3
Zugänge	39,0	90,3	5,4	125,9	260,6
Abgänge und Umgliederungen in Held for Sale	29,5	15,0	14,6	-	59,1
Wechselkursdifferenzen	95,4	12,3	1,5	11,3	120,5
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>2.855,2</b>	<b>501,5</b>	<b>126,0</b>	<b>466,6</b>	<b>3.949,3</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand 1.1.2011	276,9	141,6	10,5	-	429,0
Zugänge	159,7	53,5	6,6	-	219,8
Zuschreibung	1,3	-	-	-	1,3
Abgänge und Umgliederungen in Held For Sale	18,7	12,2	12,4	-	43,3
Wechselkursdifferenzen	21,7	8,3	0,7	-	30,7
<b>Stand 31.12.2011</b>	<b>438,3</b>	<b>191,2</b>	<b>5,4</b>	<b>-</b>	<b>634,9</b>
<b>Buchwerte 31.12.2011</b>	<b>2.416,9</b>	<b>310,3</b>	<b>120,6</b>	<b>466,6</b>	<b>3.314,4</b>

Im Dezember 2010 wurde die Immobilie Ballindamm für insgesamt 92 Mio. EUR aktiviert. Zur Sicherung des Darlehens zum Erwerb der Immobilie Ballindamm gegenüber der Deutschen Genossenschafts-Hypothekenbank wurden Grundschulden in Höhe von 43,4 Mio. EUR bzw. 18,6 Mio. EUR ins Grundbuch eingetragen.

Der Buchwert des Sachanlagevermögens, das Eigentumsbeschränkungen unterliegt, beträgt zum Bilanzstichtag 2.525,4 Mio. EUR (2010: 2.484,5 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen Schiffshypotheken aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe und Sicherungsübereignungen von Containern sowie die Hypothek auf die Immobilie Ballindamm.

Die Abgänge des laufenden Geschäftsjahres enthalten auch die Umgliederung der zur Veräußerung gehaltenen Schiffe nach IFRS 5 mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2011 in Höhe von 10,8 Mio. EUR (2010: 3,1 Mio. EUR). Dabei handelt es sich um zwei Schiffe (2010: ein Schiff), deren Veräußerung in 2012 geplant ist.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden keine direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten aktiviert (2010: 1,4 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr wurden 33,1 Mio. EUR (2010: 19,0 Mio. EUR) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung aktiviert. Der gewogene Durchschnitt der Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2011 9,31 Prozent p.a. (2010: 6,42 Prozent p.a.).

#### (12) Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen

Mio. EUR	2011	2010
<b>Anteil 1.1.</b>	<b>324,8</b>	<b>325,0</b>
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	18,1	27,7
Dividendenzahlungen	-30,1	-28,1
Wechselkursdifferenzen	3,1	0,2
<b>Anteil 31.12.</b>	<b>315,9</b>	<b>324,8</b>

Bei den nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen handelt es sich ausschließlich um assoziierte Unternehmen.

In dem anteiligen Equity-Ergebnis sind keine Wertminderungen enthalten.

Anteilige Verluste von einem nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen von 1,8 Mio. EUR (2010: 2,0 Mio. EUR) blieben unberücksichtigt, weil diese über dem Wert des Beteiligungsanteils lagen und keine Nachschussverpflichtung besteht. Aus diesem Unternehmen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen Erträge aus Dividenden in Höhe von 1,6 Mio. EUR (2010: 3,4 Mio. EUR) ausgewiesen, die auf frei verfügbaren Finanzmitteln basieren.

Zusammenfassende Finanzinformationen für die nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Beteiligungen (auf 100-Prozent-Basis und somit nicht angepasst an die Beteiligungsquote) sind in der folgenden Tabelle enthalten:

#### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Umsatzerlöse	373,0	334,1
Jahresüberschuss	66,5	56,5

#### Angaben zur Bilanz

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Vermögenswerte	659,1	665,2
Schulden	545,4	520,6

#### (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	419,6	-	401,5	-
davon gegen fremde Dritte	418,7	-	399,4	-
davon gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,0	-	0,1	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,9	-	2,0	-
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	150,3	43,8	130,6	20,5
Übrige Vermögenswerte und Abgrenzungen	127,9	38,6	102,4	14,5
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	22,2	5,0	28,0	5,8
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Gesamt</b>	<b>569,9</b>	<b>43,8</b>	<b>532,1</b>	<b>20,5</b>

Es bestehen zum 31. Dezember 2011 im Rahmen von Schiffsfinanzierungen marktübliche Globalzessionen (Assignment of Earnings) für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die sich auf die Umsatzerlöse beziehen, die durch die jeweiligen Schiffe erwirtschaftet wurden.

Sofern keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise vorliegen und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet. Im Geschäftsjahr 2011 erfolgten wie im Vorjahr keine Wertminderungen innerhalb der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“.

### Kreditrisiken

Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken:

Mio. EUR	Buchwerte Finanz- instrumente	davon weder überfällig noch wert- berichtigt	davon nicht wertberichtigt und in den folgenden Zeitbändern überfällig				
			bis 30 Tage	zwischen 31 und 60 Tagen	zwischen 61 und 90 Tagen	zwischen 91 und 180 Tagen	über 180 Tage
<b>31.12.2010</b>							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	401,5	275,4	104,2	15,8	4,5	0,8	0,8
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	29,3	29,3	-	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>430,8</b>	<b>304,7</b>	<b>104,2</b>	<b>15,8</b>	<b>4,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>
<b>31.12.2011</b>							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	419,6	310,4	93,2	11,3	2,2	1,1	1,4
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	40,2	40,2	-	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>459,8</b>	<b>350,6</b>	<b>93,2</b>	<b>11,3</b>	<b>2,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,4</b>

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestandes der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

### Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Mio. EUR	2011	2010
<b>Wertberichtigungen zum 1.1.</b>	<b>20,5</b>	<b>18,5</b>
Zuführungen	6,2	14,6
Inanspruchnahmen	13,8	11,2
Auflösung	0,7	2,6
Wechselkursdifferenzen	0,7	1,2
<b>Wertberichtigungen zum 31.12.</b>	<b>12,9</b>	<b>20,5</b>

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zahlungszuflüsse in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2010: 0,4 Mio. EUR) aus wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

**(14) Derivative Finanzinstrumente**

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	64,0	46,9	122,2	36,9
davon Derivate im Hedge Accounting	17,1	-	80,7	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	46,9	46,9	41,5	36,9

Die derivativen Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert (Marktwert) angesetzt. Sie dienen der Absicherung des zukünftigen operativen Geschäftes sowie der Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus dem Finanzierungsbereich. Eine detaillierte Darstellung der derivativen Finanzinstrumente erfolgt innerhalb der Erläuterung zu den Finanzinstrumenten (Anmerkung [26]).

143

**(15) Vorräte**

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	208,7	144,0
<b>Gesamt</b>	<b>208,7</b>	<b>144,0</b>

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände (205,4 Mio. EUR; 2010: 141,6 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen in Höhe von 0,7 Mio. EUR (2010: 0,04 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

**(16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Wertpapiere	0,5	0,5
Guthaben bei Kreditinstituten	666,7	745,5
Kassenbestand und Schecks	5,3	5,8
<b>Gesamt</b>	<b>672,5</b>	<b>751,8</b>

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen zum 31. Dezember 2011 wie im Vorjahr keinen Verfügungsbeschränkungen.

**(17) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte**

Ein Schiff, das zum 31. Dezember 2010 aufgrund einer bestehenden Verkaufsabsicht nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltener langfristiger Vermögenswert mit einem Buchwert von 3,1 Mio. EUR ausgewiesen wurde, ist im ersten Quartal 2011 verkauft worden. Hieraus resultierte ein Gewinn in Höhe von 0,5 Mio. EUR.

Weiterhin hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Veräußerung von zwei weiteren Schiffen in 2012 zugestimmt. Aus diesem Grund wurden Vermögenswerte mit einem Buchwert von 10,8 Mio. EUR nach IFRS 5 in die Position als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte umgegliedert.

**(18) Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen und Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital**

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 betrug das eingezahlte Kommanditkapital der Hapag-Lloyd Holding (ehemals "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG) 3.086,6 Mio. EUR. Der Anstieg in 2010 ergab sich zum einen aus der Einzahlung der ausstehenden Einlagen in Höhe von 142,5 Mio. EUR am 29. Januar 2010. Darüber hinaus wurden im Rahmen einer Sacheinlage am 31. März 2010 finanzielle Verbindlichkeiten in Höhe von 353,0 Mio. EUR eingebracht und im Rahmen eines Darlehensverzichts am 30. Dezember 2010 das Hybrid-I-Kapital in Höhe von 348,8 Mio. EUR in die Kapitalrücklage des Kommanditkapitals eingestellt. Die Kommanditanteile an der "Albert Ballin" Holding waren gem. IAS 32 als kündbare Finanzinstrumente zu klassifizieren. Eine Kündigung der Kommanditanteile ist nicht erfolgt.

Mit Wirkung zum 31. März 2011 erfolgte im Rahmen eines Formwechsels die Umwandlung und Umfirmierung 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 Stimm- und Dividendenrechten eingeteilt.

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

Das Erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst die Ergebnisse des Geschäftsjahres sowie früherer Jahre.

**(19) Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Die Rücklage für Cash-Flow Hedges enthält erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis zu erfassende Marktwertveränderungen aus Sicherungsgeschäften und beträgt zum 31. Dezember 2011 0,0 Mio. EUR (2010: 36,1 Mio. EUR).

Die Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (2011: –23,7 Mio. EUR; 2010: –15,4 Mio. EUR) resultiert aus erfolgsneutral bilanzierten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, u. a. aus der Veränderung von versicherungsmathematischen Parametern im Zusammenhang mit der Bewertung von Pensionsverpflichtungen sowie dem zugehörigen Fondsvermögen.

Die im Berichtsjahr erfassten Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von 96,0 Mio. EUR (Vorjahresperiode: 201,2 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 und übrigen Posten aus der Kaufpreisallokation. Die Währungsrücklage betrug zum 31. Dezember 2011 73,6 Mio. EUR (2010: –22,4 Mio. EUR).

145

**(20) Hybridkapital**

Von dem zum 31. Dezember 2009 bestehenden Hybridkapital der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH bei der Hapag-Lloyd Holding in Höhe von nominal 700,0 Mio. EUR wurden 350,0 Mio. EUR am 30. Dezember 2010 im Wege eines Forderungsverzichts in Kommanditkapital gewandelt. Ab dem 1. Oktober 2010 wurde das Hybridkapital mit fünf Prozent p. a. verzinst. Die zum 31. Dezember 2010 noch nicht ausbezahlten Zinsen in Höhe von 8,7 Mio. EUR erhöhten entsprechend das Hybridkapital. Hiervon wurden im Berichtsjahr 2011 gemäß Beschluss der Gesellschaft 4,3 Mio. EUR getilgt. Zum 31. Dezember 2011 beträgt das Hybridkapital der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH bei der Hapag-Lloyd Holding nominal 350,0 Mio. EUR und wird mit 13,5 Prozent p. a. verzinst.

Die am 2. Januar 2012 ausbezahlten Zinsen in Höhe von 36,9 Mio. EUR wurden zum 31. Dezember 2011 bereits in die Sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Das zum 31. Dezember 2009 bestehende Hybridkapital der Hamburgischen Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG sowie der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH bei der "Albert Ballin" Terminal Holding GmbH in Höhe von nominal 314,1 Mio. EUR wurde zusammen mit den Zinsen von zusätzlich 17,0 Mio. EUR in 2010 vollständig zurückgezahlt.

Da die Vereinbarungen zum Hybridkapital zum 31. Dezember 2011 weder eine Begrenzung der Laufzeit noch eine Verpflichtung zur Zahlung einer laufenden Vergütung enthalten, wird das verbleibende Hybridkapital zum Bilanzstichtag unverändert zum Vorjahr in Übereinstimmung mit den Regelungen des IAS 32 als Eigenkapital klassifiziert und gesondert ausgewiesen. Zu der von den Gesellschaftern im Februar 2012 beschlossenen Tilgung von 100 Mio. EUR des Hybridkapitals und der Einbringung des verbleibenden Hybridkapitals gegen Aktien der Hapag-Lloyd Holding AG verweisen wir auf Anmerkung (38).

#### (21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter

Die Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (2011: 0,3 Mio. EUR; 2010: 0,3 Mio. EUR) entfallen ausschließlich auf ausländische Tochtergesellschaften des Konzerns.

#### (22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

##### Leistungsorientierte Pensionspläne

Der Finanzierungsstatus und die Pensionsrückstellung ermitteln sich wie folgt:

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008*
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	198,1	180,2	153,9	-
Abzüglich beizulegender Zeitwert des Planvermögens	88,2	83,0	69,6	-
<b>Finanzierungsstatus</b>	<b>109,9</b>	<b>97,2</b>	<b>84,3</b>	-
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen	-	-	-0,1	-
Aufgrund der Begrenzung des IAS 19.58 b nicht als Vermögenswert angesetzter Betrag	-	-	-	-
<b>Bilanzbetrag (Saldo)</b>	<b>109,9</b>	<b>97,2</b>	<b>84,2</b>	-
Davon in: Übrige Vermögenswerte	-	-	-	-
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	109,9	97,2	84,2	-

\* Die Angabe erfolgt ab dem Geschäftsjahr 2008, da der Konzern erst seit dem 9. Oktober 2008 besteht.

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der beizulegende Zeitwert des Planvermögens haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
<b>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1.1.</b>	<b>180,2</b>	<b>153,9</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	4,7	4,5
Zinsaufwand	8,8	8,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1,3	0,4
Versicherungsmathematische Verluste	8,3	11,1
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/(-erträge)	-0,6	2,9
Planabgeltungen	-	0,1
Geleistete Pensionszahlungen	-5,3	-6,1
Wechselkursveränderungen	0,7	5,3
<b>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31.12.</b>	<b>198,1</b>	<b>180,2</b>
Davon mit Planvermögen	91,3	84,0
Davon ohne Planvermögen	106,8	96,2
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 1.1.</b>	<b>83,0</b>	<b>69,6</b>
Erwartete Erträge aus Planvermögen	5,0	4,0
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	-1,3	2,5
Tatsächliche Erträge/(Aufwendungen) des Planvermögens	3,7	6,5
Beiträge des Arbeitgebers	3,6	4,2
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1,3	0,4
Planabgeltungen	-	-0,3
Geleistete Pensionszahlungen	-2,5	-2,8
Wechselkursveränderungen	-0,4	4,5
Umgliederung	-0,5	0,9
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.</b>	<b>88,2</b>	<b>83,0</b>
Davon Dividendenpapiere	19,8	23,3
Davon Anleihen	47,5	42,1
Davon Rückdeckungsversicherungen	9,5	9,8
Davon Sachanlagen	5,6	1,1
Davon Barmittel	1,4	1,1
Davon Sonstiges	4,4	5,6

147

In Taiwan wurden die Anwartschaften aus dem dortigen leistungsorientierten Pensionsplan im Geschäftsjahr 2010 abgegolten. Die Mitarbeiter sind seitdem über einen beitragsorientierten Plan erfasst.

Im Planvermögen sind weder eigene Finanzinstrumente noch selbst genutzte Immobilien enthalten.

Die Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge) setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Laufender Dienstzeitaufwand	4,7	4,5
Zinsaufwand	8,8	8,1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-5,0	-4,0
Nachzuerrechnende Dienstzeitaufwendungen	-0,6	2,9
<b>Laufende Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)</b>	<b>7,9</b>	<b>11,5</b>
<b>Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)</b>	<b>7,9</b>	<b>11,5</b>

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen und ähnlichen Verpflichtungen sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

148

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Personalaufwendungen	4,1	7,4
Zinsergebnis	3,8	4,1
<b>Gesamt</b>	<b>7,9</b>	<b>11,5</b>

Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie die Annahmen für die langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend den Marktverhältnissen des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Die Hapag-Lloyd Holding unterhält inländische und ausländische Pensionspläne. Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen werden im Wesentlichen aufgrund von Versorgungszusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenrenten in Deutschland gebildet. Die Höhe der Leistungen richtet sich dabei nach der Zugehörigkeit zu einer Versorgungsgruppe pro Dienstjahr und damit auch nach der gesamten Dienstzeit.

Zur Berechnung der inländischen Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden Bewertungsfaktoren verwendet:

%-Punkte	31.12.2011	31.12.2010
Abzinsungsfaktoren	4,50	4,70
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,50	2,50
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80
Fluktuationsraten	1,00	1,00

Als biometrische Grundlage wurden die Richttafeln 2005 G von Heubeck zugrunde gelegt.

Die Fortschreibung der inländischen Pensionsaufwendungen basiert auf den folgenden Faktoren:

%-Punkte	<b>1.1.–31.12. 2011</b>	1.1.–31.12. 2010
Abzinsungsfaktoren	4,70	5,20
Erwartete langfristige Renditen auf das Planvermögen	4,50	4,50
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,50	2,50
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80	1,80
Fluktuationsraten	1,00	2,00

Daneben sind insbesondere die Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen und die erwarteten langfristigen Renditen auf das Planvermögen der folgenden Länder von Bedeutung:

%-Punkte	<b>1.1.–31.12. 2011</b>	1.1.–31.12. 2010
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
– Vereinigtes Königreich	4,70	5,40
– Niederlande	4,50	4,70
– Kanada	4,40	4,75
Erwartete langfristige Renditen auf das Planvermögen		
– Vereinigtes Königreich	5,40	6,70
– Niederlande	2,50	6,00
– Kanada	4,00	5,00

Die Abzinsungsfaktoren für die Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt. Dafür wird ein Index für Industrieanleihen basierend auf Anleihen kürzerer Laufzeit zugrunde gelegt. Die sich so ergebende Zinsstruktur wird auf Basis der Zinsstrukturkurven für nahezu risikolose Anleihen unter Berücksichtigung eines angemessenen Risikoaufschlages extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt.

Die langfristig erwarteten Renditen der Planvermögen werden aus der Anlagenallokation der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Anlagenklassen abgeleitet. Hierzu werden von den Anlageausschüssen des Hapag-Lloyd Konzerns Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokatungsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen. Darüber hinaus betrachtet der Konzern die langfristigen tatsächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarktrenditen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen.

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember 2011 bzw. zum 31. Dezember 2010, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Barwert der Verpflichtungen	0,6	2,4
Zeitwert des Planvermögens	1,3	-2,5

Der im Sonstigen Ergebnis erfasste Betrag der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2011 vor Berücksichtigung latenter Steuern -9,8 Mio. EUR (2010: 8,9 Mio. EUR). Der kumulierte Betrag der im Sonstigen Ergebnis erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2011 -23,7 Mio. EUR (2010: -15,4 Mio. EUR).

150

Für das Jahr 2012 plant der Konzern, Zahlungen in das Pensionsplanvermögen in Höhe von 4,6 Mio. EUR (2011: 4,4 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2012 voraussichtlich 2,4 Mio. EUR (2011: 2,4 Mio. EUR) betragen.

#### **Beitragsorientierte Pensionspläne**

Bei Hapag-Lloyd beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 14,8 Mio. EUR (2010: 15,2 Mio. EUR).

In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 3,4 Mio. EUR (2010: 2,6 Mio. EUR) im Zusammenhang mit einem Gemeinschaftsplan mehrerer Arbeitgeber enthalten. Im Geschäftsjahr 2008 wurden in den USA die Pensions- und medizinischen Versorgungsverpflichtungen aus dem unternehmenseigenen Pensionsplan zusammen mit dem entsprechenden Planvermögen auf einen gemeinschaftlichen Pensionsplan mehrerer Arbeitgeber übertragen. Dieser Plan ist ein leistungsorientierter Pensionsplan. Da von dem gemeinschaftlichen Pensionsplan keine ausreichenden Daten über die Entwicklung der auf Mitarbeiter des Konzerns entfallenden Anwartschaften bzw. des Anteils am Planvermögen zur Verfügung gestellt werden können, wird dieser Plan seitdem als beitragsorientierter Plan bilanziert. Aufgrund von Beitragsnachforderungen bzw. -erstattungen im Zusammenhang mit diesem Plan wird eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,9 Mio. EUR (2010: 0,9 Mio. EUR) ausgewiesen.

**(23) Sonstige Rückstellungen**

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr und im Vorjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2010	Umglie- derung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2010
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	62,2	-	3,7	8,2	15,6	4,7	70,6
Risiken aus schwebenden Geschäften	117,1	-	56,7	0,0	0,0	8,9	69,3
Personalbereich	31,5	-3,0	18,7	2,8	52,6	1,9	61,5
Versicherungsprämien	8,7	-	1,2	0,1	4,1	0,6	12,1
Rückstellungen für sonstige Steuern	1,5	0,8	0,6	0,0	2,1	0,1	3,9
Restrukturierung	9,1	-	5,9	2,3	0,9	0,7	2,5
Übrige Rückstellungen	31,3	6,3	7,4	5,7	8,8	2,8	36,1
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>261,4</b>	<b>4,1</b>	<b>94,2</b>	<b>19,1</b>	<b>84,1</b>	<b>19,7</b>	<b>256,0</b>

Mio. EUR	Stand zum 1.1.2011	Umglie- derung	Ver- brauch	Auf- lösung	Zu- führung	Wechsel- kurs- differenzen	Stand zum 31.12.2011
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	70,6	-	4,2	11,6	17,1	2,4	74,3
Risiken aus schwebenden Geschäften	69,3	-	10,5	-	-	2,4	61,2
Personalbereich	61,5	0,1	46,2	5,9	32,3	1,2	43,0
Versicherungsprämien	12,1	-	5,5	-	5,1	0,3	12,0
Rückstellungen für sonstige Steuern	3,9	-1,1	2,7	-	2,6	-0,1	2,6
Restrukturierung	2,5	-	1,3	0,3	-	-	0,9
Übrige Rückstellungen	36,1	0,3	9,8	11,7	30,4	0,2	45,5
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>256,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>80,2</b>	<b>29,5</b>	<b>87,5</b>	<b>6,4</b>	<b>239,5</b>

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestehen hauptsächlich für Instandhaltungsverpflichtungen im Zusammenhang mit geleasteten Containern sowie Verpflichtungen zum Ausgleich nicht versicherter Ladungsschäden.

Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften betreffen im Rahmen der Kaufpreisallokation des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG inklusive Tochtergesellschaften in 2009 identifizierte bestehende Verträge, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen negativen Zeitwert begründeten. Die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften werden über die entsprechende Vertragslaufzeit der zugrunde liegenden Verträge verbraucht. Zum Teil haben die Verträge eine Laufzeit von über fünf Jahren.

Die Personalrückstellungen enthalten Rückstellungen für noch nicht genommenen Urlaub sowie für noch nicht geleistete Bonuszahlungen, Abfindungen und Jubiläumsgelder.

In den Rückstellungen für Versicherungsprämien sind ausstehende Prämien für allgemeine und Sachbetriebsversicherungen enthalten, die mit einem konzernexternen Versicherer abgeschlossen sind.

Die Restrukturierungsrückstellungen umfassen Zahlungen für die vorzeitige Kündigung von Mietverhältnissen sowie Abfindungszahlungen an Mitarbeiter.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten insbesondere Rückstellungen für Gebühren aus einem neuen Finanzierungsvertrag für Schiffsneubauten (19,2 Mio. EUR; 2010: 0,0 Mio. EUR), Rückstellungen für länderspezifische Risiken (18,0 Mio. EUR; 2010: 15,7 Mio. EUR), Archivierungsrückstellungen (3,5 Mio. EUR; 2010: 3,7 Mio. EUR) sowie Rückstellungen für Prüfungs- und Beratungskosten (1,0 Mio. EUR; 2010: 0,9 Mio. EUR).

Die Erhöhung des abgezinsten Betrages während des Geschäftsjahres aufgrund des Zeitablaufs ist unwesentlich. Die abgezinsten Rückstellungen haben sich im Berichtsjahr aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes um 1,3 Mio. EUR (2010: 0,5 Mio. EUR) erhöht.

Die Fristigkeiten der Sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	74,3	32,8	70,6	33,9
Risiken aus schwebenden Geschäften	61,2	50,8	69,3	59,1
Personalbereich	43,0	8,3	61,5	5,4
Versicherungsprämien	12,0	-	12,1	-
Rückstellungen für sonstige Steuern	2,6	-	3,9	-
Restrukturierung	0,9	0,5	2,5	1,1
Übrige Rückstellungen	45,5	17,7	36,1	4,1
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>239,5</b>	<b>110,1</b>	<b>256,0</b>	<b>103,6</b>

Die Restlaufzeit der langfristigen Sonstigen Rückstellungen beträgt bis auf einen Teil der Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäfte in Höhe von 8,9 Mio. EUR (2010: 18,7 Mio. EUR) grundsätzlich nicht mehr als fünf Jahre.

**(24) Finanzschulden**

Mio. EUR	31.12.2011				31.12.2010			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 J.	1-5 J.	über 5 J.		bis 1 J.	1-5 J.	über 5 J.
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.239,1	209,0	737,1	293,0	1.053,6	206,9	539,6	307,1
Anleihen	655,9	-3,3	467,2	192,0	646,8	-2,6	466,6	182,8
Sonstige Finanzschulden	1,5	1,5	-	-	177,1	-0,7	177,8	-
<b>Gesamt</b>	<b>1.896,5</b>	<b>207,2</b>	<b>1.204,3</b>	<b>485,0</b>	<b>1.877,5</b>	<b>203,6</b>	<b>1.184,0</b>	<b>489,9</b>

Die negativen Beträge bei den Anleihen mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr betreffen nach der Effektivzinsmethode verteilte Transaktionskosten.

Finanzschulden nach Währungsexposure:

Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Auf USD lautende Finanzschulden (vor IFRS-Anpassungen)	1.273,6	1.052,7
Auf EUR lautende Finanzschulden (vor IFRS-Anpassungen)	646,5	856,6
Zinsverbindlichkeiten	22,1	17,3
Berücksichtigung von Transaktionskosten	-45,7	-49,1

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte. Zur Optimierung der Finanzierungs- und Fälligkeitsstrukturen wurde die bestehende Flottenfinanzierung in eine neue Finanzierung überführt. Diese valutiert zum 31. Dezember 2011 mit 355,6 Mio. EUR und hat eine Laufzeit bis 2016.

Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ein Darlehen aus der ursprünglichen Containerfinanzierung in Höhe von 42,1 Mio. EUR, ein Darlehen aus der in 2011 neu abgeschlossenen Containerfinanzierung in Höhe von 112,3 Mio. EUR sowie Verbindlichkeiten aus dem in 2011 etablierten Programm zur Verbriefung von Forderungen in Höhe von 100 Mio. USD (77,3 Mio. EUR) ausgewiesen.

Das Darlehen zur ursprünglichen Containerfinanzierung steht in Verbindung mit einem Containerleasingvertrag, der gem. SIC-27-*Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen* in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen als Kreditfinanzierung abgebildet wird, da Hapag-Lloyd alle mit dem Eigentum an den Containern verbundenen Risiken und Chancen zurückbehalten hat und in Bezug auf die Nutzung der Container im Wesentlichen dieselben Rechte wie vor der Vereinbarung besitzt. Dieser Leasingvertrag ist besichert durch die Übereignung der Container für fünf Jahre mit automatischer Rückübertragung des Eigentums nach der Zahlung der letzten Rate. Entsprechend werden die Container weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Die Verzinsung des Darlehens wird in Höhe von 3,6 Mio. EUR (2010: 8,9 Mio. EUR) im Zinsaufwand erfasst.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken sowie durch Forderungen aus Lieferungen und Leistungen besichert. Mit Valuta vom 8. April 2011 wurde ein Gesellschafterdarlehen inkl. Zinsen in Höhe von insgesamt 165,7 Mio. EUR an die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zurückgezahlt. Es wurde ein Nachlass in Höhe von 18,3 Mio. EUR gewährt.

Hapag-Lloyd hat mit einem Konsortium aus nationalen und internationalen Banken am 11. November 2011 die Neuausrichtung der bestehenden Finanzierungsstruktur vertraglich vereinbart. Weiterhin wurde eine Reduzierung der bisher nicht genutzten Revolving Credit Facility in Höhe von ursprünglich 360 Mio. USD auf 95 Mio. USD (73,4 Mio. EUR) vereinbart. Diese freie Liquiditätsreserve kann bis zu dem ursprünglich vereinbarten Laufzeitende am 1. Oktober 2013 genutzt werden.

## (25) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten

154

Mio. EUR	31.12.2011				31.12.2010			
	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	791,8	791,8	-	-	752,1	752,1	-	-
davon gegen fremde Dritte	779,7	779,7	-	-	749,1	749,1	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12,1	12,1	-	-	3,0	3,0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	145,9	140,1	4,6	1,2	129,1	123,8	4,3	1,0
Sonstige Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,2	0,2	-	-	0,2	0,2	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	36,9	36,9	-	-	6,8	6,8	-	-
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	23,3	20,2	2,7	0,4	35,4	33,0	2,2	0,2
Übrige Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	3,4	3,4	-	-	6,9	6,9	-	-
Übrige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	9,2	6,7	1,9	0,6	8,2	5,3	2,1	0,8
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	1,1	0,9	-	0,2	1,9	1,9	-	-
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber Mitgliedern der Leitungsgremien	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-
Erhaltene Anzahlungen	71,7	71,7	-	-	69,7	69,7	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>937,7</b>	<b>931,9</b>	<b>4,6</b>	<b>1,2</b>	<b>881,2</b>	<b>875,9</b>	<b>4,3</b>	<b>1,0</b>

Zum 31. Dezember 2011 wurden die auf das Hybrid-II-Kapital am 2. Januar 2012 gezahlten Zinsen aus dem Eigenkapital in die Sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

## (26) Finanzinstrumente

### FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT

#### Grundsätze Risikomanagement

Der Hapag-Lloyd Konzern ist aufgrund der internationalen Tätigkeit der Hapag-Lloyd AG Marktrisiken ausgesetzt. Zu den Marktrisiken gehören insbesondere das Währungsrisiko, das Zinsrisiko sowie das Treibstoffpreisisiko. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, Marktrisiken zu reduzieren. Hierzu werden auf Ebene der Hapag-Lloyd AG ausgewählte derivative Finanzinstrumente eingesetzt, wobei diese ausschließlich als Sicherungsinstrument genutzt werden und nicht für Handels- oder andere spekulative Zwecke zum Einsatz kommen.

Neben den Marktrisiken unterliegt der Konzern Liquiditätsrisiken sowie Ausfallrisiken, die das Risiko abbilden, dass der Konzern selbst oder einer seiner Vertragspartner seinen vertraglich fixierten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann.

Die Grundzüge des finanziellen Risikomanagements sind in einer vom Vorstand genehmigten Finanzrichtlinie festgelegt und beschrieben. Die Richtlinie gibt Verantwortlichkeiten vor, beschreibt den Handlungsrahmen und die Berichterstattung und legt die strikte Trennung von Handel und Abwicklung verbindlich fest. Die Prozesse des Risikomanagements werden jährlich seitens der internen Revision sowie externer Wirtschaftsprüfer auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

Der Abschluss der zur Begrenzung dieser Risiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente erfolgt ausschließlich mit Finanzinstitutionen, die über eine einwandfreie Bonität verfügen. Die Verabschiedung der Sicherungsstrategie erfolgt durch den Vorstand der Hapag-Lloyd AG. Dem Treasury obliegen die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement.

#### Marktrisiko

Als Marktrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass die beizulegenden Zeitwerte oder künftigen Zahlungsströme eines originären oder derivativen Finanzinstrumentes aufgrund von zugrunde liegenden Risikofaktoren schwanken.

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisrisiken, denen der Konzern ausgesetzt ist, liegen insbesondere in dem Treibstoffverbrauch, den wesentlichen Zahlungsströmen in Fremdwährung auf Ebene der Hapag-Lloyd AG sowie Zinsrisiken, welche aus der externen Finanzierung resultieren.

Zur Darstellung von Marktrisiken verlangt IFRS 7 Sensitivitätsanalysen, welche Auswirkungen hypothetischer Änderungen von relevanten Risikovariablen auf das Periodenergebnis und das Eigenkapital zeigen. Dabei beziehen sich die hypothetischen Änderungen der

Risikovariablen auf den jeweiligen Bestand an originären und derivativen Finanzinstrumenten am Bilanzstichtag.

Die nachfolgend beschriebenen Analysen der risikoreduzierenden Tätigkeiten sowie die mithilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobehaftete und unsichere Angaben dar. Aufgrund nicht vorhersehbarer Entwicklungen an den weltweiten Finanzmärkten können sich die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den angeführten Angaben unterscheiden.

### Währungsrisiken

Die Sicherung von Währungsrisiken erfolgt, soweit sie den Cash-Flow des Konzerns beeinflussen. Zielsetzung bei der Währungsabsicherung ist das Festschreiben von Cash-Flows auf Basis von Sicherungskursen zum Schutz vor zukünftigen ungünstigen Währungskurschwankungen. Für den Konzernabschluss bestehen Währungsrisiken ausschließlich auf Ebene des Hapag-Lloyd Teilkonzerns.

Die funktionale Währung des Hapag-Lloyd Teilkonzerns ist der US-Dollar. Währungsrisiken resultieren insbesondere aus dem operativen Geschäft (Ein- oder Auszahlungen in vom US-Dollar abweichenden Währungen) und aus in Euro aufgenommenen Finanzschulden. Das Währungsmanagement der Hapag-Lloyd AG sieht grundsätzlich eine Sicherung des Euro-Kosten-Exposures in Höhe von bis zu 80 Prozent vor. Zur Absicherung der Risiken werden fallweise derivative Finanzinstrumente in Form von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften eingesetzt.

Die nachfolgende Sensitivitätsanalyse beinhaltet die Währungsrisiken des Hapag-Lloyd Teilkonzerns in Bezug auf originäre und derivative Finanzinstrumente und spiegelt das Risiko wider, dass die Funktionalwährung US-Dollar im Verhältnis zu wesentlichen Konzernwährungen (EUR, CAD, GBP) zum Stichtag um 10 Prozent auf- oder abgewertet würden. Die Darstellung der Analyse erfolgt entsprechend in US-Dollar.

Mio. USD	31.12.2011		31.12.2010	
	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	Ergebnis- effekt	Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)
<b>USD/EUR</b>				
+10 %	25,6	24,3	-70,5	72,7
-10 %	-14,9	-	70,9	-21,8
<b>USD/CAD</b>				
+10 %	-4,3	-	-3,2	-
-10 %	4,3	-	3,2	-
<b>USD/GBP</b>				
+10 %	1,4	-	1,1	-
-10 %	-1,4	-	-1,1	-

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd Holding ergeben sich aus der Umrechnung des US-Dollar-Abschlusses der Hapag-Lloyd AG in die funktionale Währung Euro (Translationsrisiko). Dieses Risiko hat keine Auswirkungen auf den Cash-Flow des Konzerns, sondern spiegelt sich im Eigenkapital wider und wird derzeit nicht besichert.

Der in der Tabelle dargestellte Ergebniseffekt des Hapag-Lloyd Teilkonzerns spiegelt sich unter Berücksichtigung des relevanten USD/EUR-Kurses (siehe Anmerkung „Währungs-umrechnung“) analog im Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding wider.

### Treibstoffpreisrisiken

Aufgrund der operativen Geschäftstätigkeit unterliegt der Konzern einem Marktpreisrisiko für die Beschaffung von Bunkertreibstoff.

Grundsätzliches Ziel des Risikomanagements ist eine Sicherung von bis zu maximal 80 Prozent des prognostizierten Bunkerbedarfs. Zur Absicherung gegen Marktpreisschwankungen werden derivative Finanzinstrumente in Form von Commodityoptionen eingesetzt.

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderung von +/-10 Prozent unterstellt. Der sich in diesem Fall ergebende Effekt auf Ergebnis und Eigenkapital resultierend aus der Marktwertänderung der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	10 %	-10 %	10 %	-10 %
Rücklage für Cash-Flow Hedges (EK)	7,5	-	54,3	-19,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	5,7	-6,1	-15,3	-6,6

### Zinsrisiken

Der Konzern unterliegt zahlungswirksamen Zinsrisiken, insbesondere bei Finanzverbindlichkeiten, die auf variablen Zinssätzen basieren. Um das Zinsrisiko zu minimieren, wird ein ausgewogenes Verhältnis von variabel verzinslichen und festverzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten angestrebt. Zinssicherungsinstrumente wurden in 2011 nicht eingesetzt.

Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gem. IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit der die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 wurde um +/-100 Basispunkte erhöht bzw. gemindert, wobei eine hypothetische negative Veränderung der Zinssätze unter Berücksichtigung des niedrigen Zinsniveaus nur bis maximal Null vorgenommen wurde. Der ermittelte Ergebniseffekt bezieht sich auf die am Bilanzstichtag bestehenden variabel verzinslichen Finanzschulden in Höhe von 948,8 Mio. EUR (2010 1.001,0 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt.

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
Veränderung variables Zinsniveau	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Ergebnis vor Ertragsteuern	-9,5	7,5	-10,0	4,3

### Kreditrisiken

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Konzern Ausfallrisiken ausgesetzt. Das Ausfallrisiko stellt das Risiko dar, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft des Konzerns als auch das Kontrahentenrisiko gegenüber externen Banken.

Grundsätzlich wird ein derartiges Risiko durch die Anforderungen, die an die Bonität der jeweiligen Vertragspartner gestellt werden, minimiert. Bezogen auf die operative Tätigkeit verfügt die Hapag-Lloyd AG über ein etabliertes Kredit- und Forderungsmanagement auf Ebene der Areas, der Regionen sowie der Zentrale. Zahlungsziele für Kunden werden im Rahmen einer Kreditwürdigkeitsprüfung festgelegt und laufend überwacht. Der Prozess berücksichtigt dabei sowohl interne Daten basierend auf Erfahrungswerten als auch externe Informationen bezüglich Bonität und Rating der jeweiligen Kunden. Zum Schutz vor Ausfallrisiken wurde zudem für einen Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eine Kreditversicherung abgeschlossen.

Der Konzern sieht sich keinem wesentlichen Bonitätsrisiko gegenüber einer einzelnen Vertragspartei ausgesetzt. Die Konzentration des Bonitätsrisikos ist aufgrund des breiten und heterogenen Kundenstamms begrenzt.

Bei erkennbaren Risiken im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Sonstigen Forderungen wird diesen durch angemessene Wertberichtigungen Rechnung getragen. Hinsichtlich der Altersstrukturanalyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen wird auf Anmerkung (13) verwiesen.

Der Bestand an originären finanziellen Vermögenswerten wird in der Bilanz ausgewiesen. Die Höhe der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko.

Bezogen auf derivative Finanzinstrumente müssen sämtliche Kontrahenten ein Bonitätsrating oder bei nicht gerateten Kontrahenten alternativ eine intern, nach klaren Vorgaben ermittelte dementsprechende Bonitätseinstufung aufweisen. Das maximale Risiko ergibt sich aus der Summe der positiven Marktwerte zum Bilanzstichtag, da in dieser Höhe ein Verlust zu tragen wäre.

Darüber hinaus bestehen keine weiteren langfristigen finanziellen Forderungen oder Ausleihungen mit externen Vertragspartnern, aus denen ein mögliches Ausfallrisiko entstehen könnte.

## Liquiditätsrisiken

Grundsätzlich stellt das Liquiditätsrisiko das Risiko dar, dass ein Unternehmen seinen aus finanziellen Verbindlichkeiten resultierenden Verpflichtungen nicht nachkommen kann. Im Rahmen des zentralen Finanzmanagements wird die jederzeitige Zahlungsfähigkeit sichergestellt und die Kosten zur Refinanzierung fortlaufend optimiert.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Der Liquiditätsbedarf war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt durch flüssige Mittel und zugesagte Kreditlinien gedeckt.

Bei den begebenen Anleihen bestehen gewisse Beschränkungen hinsichtlich möglicher Auszahlungen an Eigenkapitalgeber sowie den Anleihegläubigern nachrangigen Gläubigern. Darüber hinaus bestehen für wesentliche Teile der Finanzschulden im Falle eines Anteils-erwerbs von mehr als 50 Prozent durch einen Dritten marktübliche Kündigungsklauseln.

Weitere Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken finden sich im Konzernlagebericht.

Die derzeit vertraglich fixierten Cash-Flows aus originären finanziellen Verbindlichkeiten (Zins und Tilgung) sowie aus derivativen Finanzinstrumenten stellen sich undiskontiert wie folgt dar:

### Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2011)

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2012	2013	2014–2016	ab 2017
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1)</sup>	-237,2	-276,2	-493,0	-270,7
Anleihen	-62,0	-62,0	-622,9	-212,1
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	-28,2	-6,2	-94,2	-62,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-791,8	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	-55,9	-0,7	-1,5	-0,9
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-1.175,1</b>	<b>-345,1</b>	<b>-1.211,6</b>	<b>-546,0</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>				
Sicherungsgeschäfte – Zuflüsse	-	-	-	-
Sicherungsgeschäfte – Abflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Zuflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Abflüsse	-	-	-	-
<b>Summe derivative Finanzinstrumente</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>1)</sup> Darüber hinaus besteht ein bereits fest kontrahiertes, bis dato bilanzunwirksames Darlehen zur Finanzierung von Schiffsneubauten (Nominal: 925 Mio. USD; Zinssatz: USD-Libor +2,25 Prozent), das mit Auslieferung der Schiffe anteilig zur Auszahlung kommt. Das Darlehen hat eine Laufzeit von 12 Jahren ab Auslieferung der finanzierten Schiffe.

**Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2010)**

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2011	2012	2013–2015	ab 2016
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–231,2	–186,3	–451,3	–363,8
Anleihen	–48,6	–61,4	–664,2	–223,2
Sonstige Finanzschulden (ohne Operating Leases)	–8,8	–8,8	–188,2	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–752,1	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	–40,0	–0,7	-	-
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>–1.080,7</b>	<b>–257,2</b>	<b>–1.303,7</b>	<b>–587,0</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>				
Sicherungsgeschäfte – Zuflüsse	-	-	-	-
Sicherungsgeschäfte – Abflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Zuflüsse	179,4	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente – Abflüsse	–174,8	-	-	-
<b>Summe derivative Finanzinstrumente</b>	<b>4,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Einbezogen wurden alle Instrumente zum Stichtag 31. Dezember 2011, für die bereits Zahlungen vertraglich vereinbart waren. Fremdwährungsbeträge wurden mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden die am Bilanzstichtag fixierten Zinssätze auch für die Folgeperioden verwendet.

**Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte**

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich zur Absicherung bestehender oder geplanter Grundgeschäfte eingesetzt und dienen der Reduzierung von Fremdwährungs- sowie Treibstoffrisiken, die im Rahmen der laufenden Geschäftstätigkeit sowie im Rahmen von Investitions- und Finanztransaktionen entstehen können.

Währungsrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisenoptionen abgesichert. Die Begrenzung der Treibstoffpreisrisiken erfolgt durch den Einsatz von Commodityoptionen. Bilanzielle Sicherungsbeziehungen gem. IAS 39 (Hedge Accounting) wurden im Berichtsjahr ausschließlich in der Form von Cash-Flow Hedges abgebildet. Der effektive Teil der kumulierten Marktwertänderungen wird dabei bis zum Eintritt des Grundgeschäftes erfolgsneutral in der Rücklage für Cash-Flow Hedges ausgewiesen und bei Abwicklung des gesicherten Grundgeschäftes erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zum 31. Dezember 2011 bestanden Sicherungsgeschäfte, die nach IAS 39 als Sicherungsbeziehungen klassifiziert wurden, mit einer Laufzeit bis zu einem Jahr. Die gesicherten Cash-Flows aus den Grundgeschäften werden ebenfalls voraussichtlich innerhalb eines Jahres ergebniswirksam.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne von insgesamt 170,0 Mio. EUR im Eigenkapital erfasst (2010: 49,9 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus der Rücklage für Cash-Flow Hedges wurden im Berichtszeitraum 206,1 Mio. EUR (2010: 13,8 Mio. EUR) ergebniswirksam reklassifiziert. Davon entfallen 170,1 Mio. EUR auf Commodity-Sicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand gezeigt wird und 36,0 Mio. EUR auf Währungskurssicherungen, die als Sonstiger betrieblicher Ertrag berücksichtigt wurden.

In der Berichtsperiode sind ebenso wie im Vorjahr Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen in nicht wesentlichem Umfang angefallen.

Darüber hinaus verwendet der Konzern zur Absicherung von Währungsrisiken aus bestehenden Fremdwährungsverbindlichkeiten optionale Sicherungen, die in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit dem jeweiligen Grundgeschäft stehen, jedoch nicht als Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 designiert wurden. Zu Spekulationszwecken wurden derivative Finanzinstrumente zu keiner Zeit gehalten.

161

Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2011			31.12.2010	
	Restlaufzeiten		Gesamt	Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		über 1 Jahr	Gesamt
Devisenoptionen	487,2	480,0	967,2	480,0	983,7
Devisentermingeschäfte	-	-	-	-	179,4
Commodityoptionen	303,5	-	303,5	-	530,1

Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem eine Vertragspartei die Rechte und/oder Verpflichtungen der jeweils anderen Vertragspartei übernehmen würde.

Die Terminkurse bzw. -preise von Devisentermingeschäften errechnen sich auf Basis des zum Stichtag gültigen Kassakurses unter Berücksichtigung von Terminauf- und -abschlägen für die jeweilige Restlaufzeit des Kontraktes. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte abgeschlossener Optionsgeschäfte für Devisensicherungen basieren auf dem Modell von Black & Scholes. Im Rahmen der Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte für Commodity-Optionen wird das Modell von Turnbull & Wakeman angewendet.

Nachfolgend dargestellt sind die positiven bzw. negativen Zeitwerte der ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente.

Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	Positive Markt- werte	Negative Markt- werte	Positive Markt- werte	Negative Markt- werte
Sicherungsinstrumente gem. IAS 39 (Hedge Accounting)				
Devisenoptionen	7,8	-	28,2	-
Commodityoptionen	9,3	-	52,5	-
<b>Sicherungsgeschäfte</b>	<b>17,1</b>	<b>-</b>	<b>80,7</b>	<b>-</b>
Sicherungsinstrumente (Held for Trading)				
Devisenoptionen	46,9	-	36,9	-
Devisentermingeschäfte	-	-	4,6	-
<b>Sonstige derivative Finanzinstrumente</b>	<b>46,9</b>	<b>-</b>	<b>41,5</b>	<b>-</b>
<b>Gesamt</b>	<b>64,0</b>	<b>-</b>	<b>122,2</b>	<b>-</b>

162

#### Finanzinstrumente – zusätzliche Angaben, Buchwerte und beizulegende Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstrumentes ist der Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte. Soweit Finanzinstrumente an einem aktiven Markt notiert sind, wie vor allem begebene Anleihen, entspricht der beizulegende Zeitwert des Finanzinstrumentes der jeweiligen Notierung am Bilanzstichtag.

Für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und wesentliche Teile der Sonstigen Forderungen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstigen Verbindlichkeiten entspricht der Buchwert aufgrund der kurzen Restlaufzeit dem beizulegenden Zeitwert.

Die unter den Sonstigen Forderungen enthaltenen zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Liegt kein verlässlicher beizulegender Zeitwert vor, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten wird der beizulegende Zeitwert als Barwert der zukünftigen Zahlungsströme unter Berücksichtigung von Zinsstrukturkurven sowie der relevanten Bonitätsaufschläge ermittelt. Für marktgehandelte Anleihen wird der zum Bilanzstichtag geltende Marktpreis berücksichtigt.

## Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2011

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2011	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Buchwert Finanz- instrumente	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
			Fortgeführte	Anschaf-	Fair Value	Fair Value		
			Anschaffungs- kosten	fungs- kosten	erfolgs- neutral	erfolgs- wirksam		
<b>Aktiva</b>								
Sonstige Forderungen	LaR	150,1	40,0	-	-	-	40,0	40,0
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	0,2	0,2
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	46,9	-	-	-	46,9	46,9	46,9
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n.a.	17,1	-	-	-	17,1	17,1	17,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	419,6	419,6	-	-	-	419,6	419,6
Finanzmittel	LaR	672,5	672,5	-	-	-	672,5	672,5
<b>Passiva</b>								
Finanzschulden	FLAC	1.896,5	1.896,5	-	-	-	1.896,5	1.822,9
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	145,9	59,0	-	-	-	59,0	59,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	-	-	-	-	-	-	-
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n.a.	-	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	791,8	791,8	-	-	-	791,8	791,8
<b>Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:</b>								
Loans and Receivables (LaR)		1.132,1	1.132,1	-	-	-	-	-
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		46,9	-	-	-	46,9	-	-
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		2.747,3	2.747,3	-	-	-	-	-
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		-	-	-	-	-	-	-

## Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2010

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2010	Wertansatz Bilanz nach IAS 39				Buchwert Finanz- instrumente	Beizu- legender Zeitwert Finanz- instrumente
			Fortgeführte	Anschaft-	Fair Value	Fair Value		
			Anschaftungs- kosten	fungs- kosten	erfolgs- neutral	erfolgs- wirksam		
<b>Aktiva</b>								
Sonstige Forderungen	LaR	130,4	29,1	-	-	-	29,1	29,1
	AfS	0,2	-	0,2	-	-	0,2	0,2
Derivative Finanzinstrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	41,5	-	-	-	41,5	41,5	41,5
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n.a.	80,7	-	-	80,7	-	80,7	80,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	401,5	401,5	-	-	-	401,5	401,5
Finanzmittel	LaR	751,8	751,8	-	-	-	751,8	751,8
<b>Passiva</b>								
Finanzschulden	FLAC	1.877,5	1.877,5	-	-	-	1.877,5	1.944,3
Sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	129,1	40,7	-	-	-	40,7	40,7
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FLHfT	-	-	-	-	-	-	-
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n.a.	-	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	752,1	752,1	-	-	-	752,1	752,1
<b>Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:</b>								
Loans and Receivables (LaR)		1.182,4	1.182,4	-	-	-	-	-
Held to Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-
Available for Sale Financial Assets (AfS)		0,2	-	0,2	-	-	-	-
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		41,5	-	-	-	41,5	-	-
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		2.670,3	2.670,3	-	-	-	-	-
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		-	-	-	-	-	-	-

Die in den Sonstigen Forderungen enthaltenen Finanzinstrumente der Kategorie „Available for Sale“ beinhalten u. a. nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Eine verlässliche Ermittlung des Marktwertes wäre nur im Rahmen von konkreten Verkaufshandlungen möglich. Eine Veräußerung ist derzeit nicht vorgesehen.

### Fair-Value-Hierarchie

Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente zu den drei Stufen der Fair-Value-Hierarchie.

#### Level 1:

Unveränderte Übernahme von Preisen von aktiven Märkten für identische finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten.

#### Level 2:

Verwendung von Inputfaktoren, bei denen es sich nicht um die in Level 1 berücksichtigten notierten Preise handelt, die sich aber für den finanziellen Vermögenswert oder die finanzielle Verbindlichkeit entweder direkt (d. h. als Preis) oder indirekt (d. h. in Ableitung von Preisen) beobachten lassen.

#### Level 3:

Verwendung von nicht auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Faktoren für die Bewertung des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren).

Mio. EUR	31.12.2011			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	17,1	-	17,1
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	46,9	-	46,9

Mio. EUR	31.12.2010			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente (Hedge Accounting)	-	80,7	-	80,7
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	41,5	-	41,5

### Ergebniseffekte

Die Nettoergebnisse der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien gem. IAS 39 stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2011			31.12.2010		
	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	Aus Zinsen	Übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	5,2	-13,5	-8,3	3,1	-47,5	-44,4
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-	10,7	10,7	-	-10,1	-10,1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-108,6	30,2	-78,4	-101,1	51,2	-49,9
<b>Gesamt</b>	<b>-103,4</b>	<b>27,4</b>	<b>-76,0</b>	<b>-98,0</b>	<b>-6,4</b>	<b>-104,4</b>

Neben den Zinserträgen und Zinsaufwendungen aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzschulden besteht das Nettoergebnis im Wesentlichen aus der Fremdwährungsbewertung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Hapag-Lloyd AG sowie Bewertungsgewinnen aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung gem. IAS 39 eingebunden sind. Das übrige Nettoergebnis enthält im Wesentlichen einen Ertrag aus der vorzeitigen Rückführung eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 18,3 Mio. EUR.

### Kapitalmanagement

Die Hapag-Lloyd Gruppe ist bestrebt, ein angemessenes Finanzprofil zu erreichen, um die Unternehmensfortführung und finanzielle Flexibilität und Unabhängigkeit zu gewährleisten. Das Vertrauen der am Unternehmen beteiligten Parteien soll nachhaltig gestärkt werden. Um dies entsprechend zu erreichen, strebt der Konzern eine Eigenkapitalquote von 50 Prozent an.

Ziel des Kapitalmanagements ist eine nachhaltige Sicherung der zur Verfügung stehenden Kapitalbasis. Dies soll durch ein ausgewogenes Verhältnis des Finanzierungsbedarfs für das angestrebte profitable Wachstum erreicht werden.

Eine wesentliche Steuerungsgröße im Rahmen des Kapital-Risikomanagements ist das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Bilanzsumme (Eigenkapitalquote).

Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen sind marktübliche Covenantklauseln vereinbart (Financial Covenants bezüglich Eigenkapital, Liquidität und Loan-to-Value Relation), nach denen zusätzlich gesteuert wird. Im Berichtszeitraum wurden wie im Vorjahr die Financial Covenants zu allen Berichtsterminen eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund der aktuellen Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG

In der Kapitalflussrechnung wird die Entwicklung der Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Auswirkungen infolge der Veränderungen des Konsolidierungskreises sind dabei eliminiert.

### (27) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 4,4 Mio. EUR (2010: 3,2 Mio. EUR) vereinnahmt. Im Zusammenhang mit Ertragsteuern ergaben sich im Geschäftsjahr 2011 Mittelzuflüsse von 10,6 Mio. EUR (2010: 0,3 Mio. EUR) und Mittelabflüsse von 6,9 Mio. EUR (2010: 2,7 Mio. EUR).

Die in der Überleitung vom Konzernergebnis zum Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit enthaltenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen den Effekt aus der Stichtagsbewertung von nicht in der funktionalen Währung des einbezogenen Unternehmens gewährten Darlehen sowie den Effekten aus der Stichtagsbewertung der Devisenoptionsgeschäfte und Commodityoptionen.

167

### (28) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit

Aus der Investitionstätigkeit sind im laufenden Jahr insgesamt 194,8 Mio. EUR an Mitteln abgefließen (2010: 447,4 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen enthalten im Wesentlichen Anzahlungen für bereits bestellte im Bau befindliche Containerschiffe in Höhe von 125,9 Mio. EUR sowie getätigte Investitionen für Container in Höhe von 90,3 Mio. EUR.

Die Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit enthalten aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 33,1 Mio. EUR (2010: 20,4 Mio. EUR) auf Containerschiffe sowie aktivierte geleistete Anzahlungen für im Bau befindliche Containerschiffe.

### (29) Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Finanzierungstätigkeit betragen im Saldo 130,3 Mio. EUR (2010: 105,8 Mio. EUR Mittelzufluss). Hierbei stehen den Tilgungsleistungen in Höhe von 543,5 Mio. EUR (2010: 439,0 Mio. EUR) Mittelaufnahmen in nahezu gleicher Höhe gegenüber. Die Aufnahme der Finanzverbindlichkeiten betraf im Wesentlichen das Darlehen für die neue Flottenfinanzierung in Höhe von 460 Mio. USD (330,5 Mio. EUR). Weiterhin ergaben sich Mittelabflüsse aus Auszahlungen für Zinsen in Höhe von 106,4 Mio. EUR (2010: 132,6 Mio. EUR) sowie aus Rückzahlung eines Gesellschafterdarlehen inkl. Zinsen in Höhe von insgesamt 165,7 Mio. EUR.

**(30) Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen alle flüssigen Mittel, d. h. Kassenbestände, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Die Einflüsse aus wechselkursbedingten Bewegungen der Zahlungsmittel werden gesondert dargestellt.

Zum 31. Dezember 2011 bestanden wie im Vorjahr keine Verfügungsbeschränkungen für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

**SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN****(31) Beihilfen der öffentlichen Hand**

In den ersten neun Monaten des Vorjahres war die Finanzierung des Konzerns neben Sanierungsbeiträgen der Gesellschafter insbesondere durch die Zusage eines staatsverbürgten Konsortialkredits in Höhe von 1,2 Mrd. EUR sichergestellt. Der Konsortialkreditvertrag wurde am 22. September 2010 von der Hapag-Lloyd AG und der Hapag-Lloyd Holding beendet und der Bürgschaftsantrag zurückgenommen.

Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gemäß Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der deutschen Seeschifffahrt wurden im Berichtsjahr 2011 Ausbildungszuschüsse und Zuschüsse für Seepersonal in Höhe von insgesamt 4,1 Mio. EUR (2010: 7,4 Mio. EUR) gewährt, die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen werden.

**(32) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden**

Haftungsverhältnisse sind nicht bilanzierte Eventualverbindlichkeiten, die in Höhe des am Bilanzstichtag geschätzten Erfüllungsbetrages ausgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2011 bestehen lediglich Garantien und Bürgschaften für Verbindlichkeiten konsolidierter verbundener Unternehmen.

**(33) Rechtsstreitigkeiten**

Die Hapag-Lloyd AG und einige ihrer ausländischen Tochtergesellschaften sind an Gerichtsverfahren beteiligt. Diese umfassen eine Bandbreite von Themen wie Streitigkeiten mit ausländischen Steuerbehörden, Ansprüche ausgeschiedener Mitarbeiter sowie Streitigkeiten aus Vertragsbeziehungen mit Kunden, ehemaligen Agenten und Lieferanten. Nennenswerte Zahlungsverpflichtungen aus diesen Sachverhalten werden als unwahrscheinlich eingeschätzt. Folglich wurden weder Rückstellungen für Prozessrisiken gebildet noch Eventualverbindlichkeiten im Anhang ausgewiesen.

Bei Hapag-Lloyd Mexico wurden im Geschäftsjahr 2009 für die Jahre 2002 und 2003 Steuerprüfungen abgeschlossen. Gegen die Steuerbescheide 2002 und 2003, die die Gesellschaft u.a. zu Körperschaftsteuer- und Umsatzsteuernachzahlungen sowie zur Zahlung

von Strafgeldern und Zuschlägen für Inflation und sonstige Gebühren verpflichtet hatten, hatte die Gesellschaft in 2010 Einspruch eingereicht. In 2011 wurden die Bescheide für 2002 und 2003 von der Behörde zurückgenommen.

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.

Der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten kann naturgemäß nicht eindeutig prognostiziert werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für schwebende und drohende Verfahren, wenn eine Zahlungsverpflichtung wahrscheinlich ist und deren Höhe verlässlich bestimmt werden kann. Es ist jedoch auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, den Konzern zu Zahlungen veranlasst, die am 31. Dezember nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Solche Zahlungen werden unseres Erachtens keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns haben.

169

### (34) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen des Konzerns enthalten neben dem Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe auch Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mieten für Geschäftsgebäude, insbesondere für die zentrale Verwaltung in der Rosenstraße. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 19 Jahren und beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Ein Teil der Mietverträge für Gebäude enthält Vereinbarungen über bedingte Mietzahlungen auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Deutschland.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden Leasingzahlungen in Höhe von 685,4 Mio. EUR (2010: 586,5 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

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

Mio. EUR	31.12.2011				31.12.2010		
	Restlaufzeiten				Restlaufzeiten		
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	über 5 Jahre
Schiffe und Container	1.200,1	398,0	688,0	114,1	1.143,9	330,7	199,3
Verwaltungsgebäude	126,5	19,3	52,4	54,8	130,0	18,9	60,3
Sonstiges	162,5	44,2	118,1	0,2	123,0	37,1	0,8
Miete/Leasing	1.489,1	461,5	858,5	169,1	1.396,9	386,7	260,4
Bestellobligo	744,1	232,4	511,7	-	807,8	88,6	-
<b>Gesamt</b>	<b>2.233,2</b>	<b>693,9</b>	<b>1.370,2</b>	<b>169,1</b>	<b>2.204,7</b>	<b>475,3</b>	<b>260,4</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>2.087,0</b>	<b>683,1</b>	<b>1.271,7</b>	<b>132,2</b>	<b>1.953,8</b>	<b>464,1</b>	<b>183,2</b>

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 3,10 Prozent p. a. (2010: 4,70 Prozent p. a.). Aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes erhöhte sich der beizulegende Zeitwert der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen um 63,5 Mio. EUR.

Den Verpflichtungen stehen Einzahlungen aus künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen und Untermietverhältnissen wie folgt gegenüber:

### Einzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

Mio. EUR	31.12.2011 Restlaufzeiten				31.12.2010 Restlaufzeiten		
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	über 5 Jahre
Schiffe	10,0	10,0	-	-	5,8	5,8	-
Verwaltungsgebäude	0,6	0,3	0,3	-	0,2	0,2	-
<b>Gesamt</b>	<b>10,6</b>	<b>10,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>0,0</b>

### Einzahlungen aus Untermietverhältnissen

Mio. EUR	31.12.2011 Restlaufzeiten				31.12.2010 Restlaufzeiten		
	Gesamt	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt	bis 1 Jahr	über 5 Jahre
Verwaltungsgebäude	3,2	0,7	2,4	0,1	3,2	0,6	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>3,2</b>	<b>0,7</b>	<b>2,4</b>	<b>0,1</b>	<b>3,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>

Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating-Lease-Verträge handelt es sich im Wesentlichen um fünf (2010: drei) im Eigentum befindliche Schiffe und Slotcharter. Zum 31. Dezember 2011 beträgt der Bruttobuchwert der vercharterten Schiffe 467,0 Mio. EUR (2010: 252,5 Mio. EUR), die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 79,6 Mio. EUR (2010: 32,0 Mio. EUR) und die Abschreibungen der Periode auf 21,7 Mio. EUR (2010: 13,8 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2011 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

### (35) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 HGB

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Hapag-Lloyd Holding sind und für die der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd Holding der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:

- Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg

**(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers**

Für das Geschäftsjahr 2011 betrug das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft innerhalb des weltweiten KPMG-Verbundes 0,9 Mio. EUR (2010: 0,9 Mio. EUR), davon 0,4 Mio. EUR (2010: 0,4 Mio. EUR) im Inland. Die Honorare entfallen vor allem auf die Konzernabschlussprüfung sowie die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Hapag-Lloyd AG und der Hapag-Lloyd Holding. Des Weiteren wurden andere Bestätigungsleistungen in Höhe von 0,5 Mio. EUR (2010: 0,0 Mio. EUR) sowie sonstige Leistungen in Höhe von 0,3 Mio. EUR (2010: 0,4 Mio. EUR) erbracht.

**(37) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen**

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht die Hapag-Lloyd Holding in Ausübung ihrer normalen Geschäftstätigkeit in unmittelbaren oder mittelbaren Beziehungen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen.

Der Hapag-Lloyd Konzern wendet die Erleichterungsvorschriften des IAS 24 bezüglich „Government-Related Entities“ an. Im Berichtsjahr erfolgten Transaktionen mit der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), die über die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH & Co. KG mittelbare Gesellschafterin der Hapag-Lloyd Holding ist. An die HGV, deren Tochterunternehmen sowie deren assoziierten Unternehmen wurden im Wesentlichen Hafen- und Liegeplatzgebühren in Höhe von 2,5 Mio. EUR (2010: 2,6 Mio. EUR) gezahlt.

Zum 31. Dezember 2011 bzw. 2010 sind die folgenden Unternehmen Gesellschafter an der Hapag-Lloyd Holding.

Anteile in %	2011	2010
<b>TUI AG / TUI-Hapag Beteiligungs GmbH</b>	<b>38,4 %</b>	<b>49,8 %</b>
Kühne Maritime GmbH	24,6 %	13,4 %
HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH	23,6 %	20,4 %
IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe	5,5 %	6,3 %
HSH Nordbank AG	3,2 %	4,2 %
Hanse Merkur AG	1,5 %	1,7 %
Investorenpool unter Leitung von M.M.Warburg & CO Gruppe KGaA	3,2 %	4,2 %
<b>Hamburgische Seefahrtsbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH &amp; Co. KG</b>	<b>61,6 %</b>	<b>50,2 %</b>
<b>Gesamt</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,00 %</b>

Vor dem Hintergrund der Willensbildung der mittelbaren Gesellschafter der Hamburgische Seefahrtsbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH & Co. KG werden in den folgenden Angaben alle mittelbaren Gesellschafter als nahe stehende Unternehmen behandelt.

Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen (ohne Management in Schlüsselpositionen):

Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen	
	1.1.–31.12.2011	1.1.–31.12.2010	1.1.–31.12.2011	1.1.–31.12.2010
Assoziierte Unternehmen	0,0	25,5	88,5	82,0
Gesellschafter	276,7	274,1	87,9	107,3
Sonstige Beteiligungsunternehmen	2,7	5,4	1,3	1,2
<b>Gesamt</b>	<b>279,4</b>	<b>305,0</b>	<b>177,7</b>	<b>190,5</b>

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,0	0,0	0,2	0,2
Assoziierte Unternehmen	0,0	0,3	12,6	9,8
Gesellschafter	222,4	312,5	283,4	466,1
Sonstige Beteiligungsunternehmen	0,5	0,7	0,2	0,4
<b>Gesamt</b>	<b>222,9</b>	<b>313,5</b>	<b>296,4</b>	<b>476,5</b>

Die in der obigen Tabelle enthaltenen erbrachten Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge aus Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen resultieren aus erbrachten Dienstleistungen (257,8 Mio. EUR; 2010: 278,1 Mio. EUR), Zinserträgen (2,6 Mio. EUR; 2010: 1,0 Mio. EUR) sowie sonstigen Lieferungen und Leistungen (19,0 Mio. EUR; 2010: 0,5 Mio. EUR). Die Erträge aus erbrachten Dienstleistungen entfallen weitgehend auf Erträge aus Geschäftsbeziehungen mit der Kühne Holding Gruppe. In den sonstigen Lieferungen und Leistungen ist ein Nachlass in Höhe von 18,3 Mio. EUR aus einer vorzeitigen Rückzahlung des Gesellschafterdarlehens von der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH enthalten.

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 110,8 Mio. EUR (2010: 98,6 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen, mit 43,0 Mio. EUR (2010: 48,1 Mio. EUR) auf Miet- und Leasingverhältnisse, mit 23,8 Mio. EUR (2010: 39,4 Mio. EUR) auf Zinsaufwendungen sowie mit 0,1 Mio. EUR (2010: 4,4 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen. Die Dienstleistungen beinhalten insbesondere die Aufwendungen für den von den assoziierten Unternehmen CTA und Montreal Gateway Terminals Partnership erbrachten Containerumschlag im Hamburger Hafen bzw. im Hafen von Montreal sowie Aufwendungen aus Geschäftsbeziehungen mit der Kühne Holding Gruppe. In den Miet- und Leasingaufwendungen sind insbesondere Leasingaufwendungen für Seeschiffe und Container enthalten. Die Zinsaufwendungen sind im Wesentlichen verursacht durch die Bereitstellung von finanziellen Mitteln durch die TUI und die HSH Nordbank. Die Forderungen zum 31. Dezember 2011 beinhalten insbesondere Forderungen aus Bankguthaben bei der HSH Nordbank und der M.M.Warburg sowie Forderungen aus der operativen Geschäftsbeziehung mit der Kühne Holding Gruppe.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2011 sind in den Verbindlichkeiten im Wesentlichen Darlehen von der HSH Nordbank sowie Zinsverbindlichkeiten gegenüber der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH aus dem Hybrid-II-Kapital in Höhe von 36,9 Mio. EUR enthalten. Die Verbindlichkeiten gegenüber der HSH Nordbank sind durch Schiffshypothesen und Sicherungsübereignungen von Containern besichert.

Alle Geschäfte im Rahmen der operativen Tätigkeit mit nahe stehenden Unternehmen sind auf Grundlage internationaler Preisvergleichsmethoden gem. IAS 24 zu Bedingungen ausgeführt worden, wie sie auch mit konzernfremden Dritten üblich sind.

Die gem. IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstandes und Aufsichtsrates der Hapag-Lloyd Holding AG (2010: Hapag-Lloyd AG).

Die aktiven Mitglieder des Vorstandes wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Kurzfristig fällige Leistungen	3,3	7,7
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	0,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,1	0,4
<b>Gesamt</b>	<b>4,4</b>	<b>8,8</b>

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen gegenüber Vorstandsmitgliedern beträgt 13,6 Mio. EUR (2010: 12,0 Mio. EUR). Der beizulegende Zeitwert des Planvermögens für Vorstandsmitglieder beträgt 9,5 Mio. EUR (2010: 9,8 Mio. EUR).

Im Berichtsjahr 2011 wurden Rentenzahlungen für ehemalige Vorstände in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2010: 0,1 Mio. EUR) geleistet.

Die aktiven Mitglieder des Aufsichtsrates wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	1.1.–31.12. 2011	1.1.–31.12. 2010
Kurzfristig fällige Leistungen	1,0	1,3
<b>Gesamt</b>	<b>1,0</b>	<b>1,3</b>

Der Betrag enthält die im Rahmen des Angestelltenverhältnisses gezahlten Bezüge für die Arbeitnehmervertreter, die zugleich Arbeitnehmer des Konzerns sind. Deren Höhe entsprach einer für die Funktion und Aufgaben angemessenen Vergütung.

**(38) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag**

Am 2. Januar 2012 wurden Zinsen auf das Hybrid-II-Kapital in Höhe von 36,9 Mio. EUR von der Hapag-Lloyd Holding AG an die TUI AG, Hannover gezahlt.

Mit Vertrag vom 3. Januar 2012 wurde die Humboldt Express verkauft. Das Schiff war zum 31. Dezember 2011 gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltener langfristiger Vermögenswert ausgewiesen.

Im Februar 2012 wurden die bestehenden langfristigen Operating-Lease-Verträge für neun Schiffe geändert. Zwei dieser Schiffe wurden direkt erworben. Der Erwerb der Schiffe ist bereits vollständig finanziert. Für die übrigen sieben Schiffe erlangte Hapag-Lloyd durch die Ausübung der bestehenden Kaufoptionen das wirtschaftliche Eigentum, sodass diese Verträge nun als Finanzierungsleasingverträge fortgeführt werden.

174

Die Anteilseigner der Hapag-Lloyd Holding AG haben sich am 14. Februar 2012 in einer Rahmenvereinbarung auf weitreichende Kapitalmaßnahmen des bestehenden Hybrid-II-Kapitals in Höhe von 350 Mio. EUR sowie auf Anteilsübertragungen verständigt.

Im Februar 2012 führte Hapag-Lloyd zunächst 100 Mio. EUR aus dem Hybridkapital an die TUI AG zurück. Vom verbleibenden Hybrid-II-Kapital erwirbt das "Albert Ballin"-Konsortium von der TUI AG 125 Mio. EUR zum Nominalwert bis zum 30. März 2012.

Anschließend bringen das "Albert Ballin"-Konsortium und TUI jeweils 125 Mio. EUR des Hybrid-II-Kapitals gegen Gewährung neuer Aktien in die Hapag-Lloyd Holding AG ein.

Durch diese Transaktion verringert sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG vorübergehend auf 60,5 Prozent; der Anteil der TUI AG steigt auf 39,5 Prozent.

Das "Albert Ballin"-Konsortium erwirbt bis zum 29. Juni 2012 von der TUI AG rund 17 Prozent Aktien der Hapag-Lloyd Holding AG. Nach Abschluss dieser Transaktion erhöht sich der Anteil des "Albert Ballin"-Konsortiums an der Hapag-Lloyd Holding AG auf rund 78 Prozent; der Anteil von TUI sinkt dann auf rund 22 Prozent.

Die Verträge stehen noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Gesellschafter des "Albert Ballin"-Konsortiums.

## (39) Anteilsbesitzliste gemäß § 315 a HGB

Name und Sitz des Unternehmens	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
<b>Verbundene konsolidierte Unternehmen</b>				
Hapag-Lloyd AG, Hamburg	100,00	EUR	1.086.589	**)
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg	100,00	EUR	30.045	**)
Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg	100,00	EUR	60	2
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	26	**)
Hapag-Lloyd Spain S.L., Barcelona	90,00	EUR	692	57
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L., Milano	100,00	EUR	2.188	137
Hapag-Lloyd Portugal LDA, Lisboa	100,00	EUR	127	7
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd., Durban	100,00	ZAR	2.234	88
Oy Hapag-Lloyd Finland AB, Helsinki	100,00	EUR	170	28
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd., Dublin	100,00	EUR	355	26
Hapag-Lloyd (UK) Ltd., London	100,00	GBP	3.202	95
Hapag-Lloyd (Sweden) AB, Göteborg	100,00	SEK	4.027	281
Hapag-Lloyd Belgium N.V., Antwerpen***)	100,00	EUR	5.392	0
Hapag-Lloyd (France) S.A.S., Paris	100,00	EUR	7.565	356
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH, Wien	100,00	EUR	2.428	26
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o., Gdynia	100,00	PLN	543	13
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Basel	100,00	CHF	214	32
Hapag-Lloyd Special Finance Limited, Dublin	100,00	EUR	6	34
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok	49,90	THB	4.883	-1.990
Hapag-Lloyd (Japan) K.K., Tokio	100,00	JPY	216.231	-898
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd., Seoul	100,00	KRW	1.294.714	37.133
Hapag-Lloyd (China) Ltd., Hong Kong	100,00	HKD	4.733	760
Hapag-Lloyd (Eastwind) Pte. Ltd., Singapore	100,00	USD	9.013	6
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd., Shanghai	100,00	CNY	42.115	4.815
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd., Taipei	100,00	TWD	83.836	176
Hapag-Lloyd (Asia) Pte.Ltd., Singapore	100,00	SGD	6.310	308
Hapag-Lloyd Crew Management Pte.Ltd., Singapore	100,00	USD	77	-4
Hapag-Lloyd (Singapore) Pte.Ltd., Singapore	100,00	USD	1.028	282
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	100,00	MYR	2.464	41
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	100,00	MYR	5.280	79
Hapag-Lloyd (Australia), Pty. Ltd., Sydney	100,00	AUD	2.609	150
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd., Auckland	100,00	NZD	662	33
Hapag-Lloyd Vietnam Ltd., Ho Chi Minh City	51,00	VND	4.828.710	1.653.931
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd., Mumbai	100,00	INR	334.754	-9.849
Hapag-Lloyd India Private Ltd., Mumbai	100,00	INR	45.063	-93.892
Hapag-Lloyd Venezuela C.A., Caracas	100,00	VEF	526	199
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A., San Jose	100,00	CRC	131.951	8.775
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L., Buenos Aires	100,00	ARS	3.641	280
Hapag-Lloyd Brasil Agenciamento Maritimo Ltda., Sao Paulo	100,00	BRL	12.365	103
Hapag-Lloyd Chile Agencia Maritima Ltda., Santiago	100,00	CLP	78.253	26.404
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima	100,00	PEN	2.032	2.754
Hapag-Lloyd Colombia Ltda., Bogota	100,00	COP	188.557	33.871
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,00	MXN	424.080	22.628
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V., Mexico City	100,00	MXN	8.463	-3.391
Hapag-Lloyd (Canada) Inc., Montreal	100,00	CAD	108	-185
Hapag-Lloyd (America) Inc., Piscataway	100,00	USD	6.035	674
Hapag-Lloyd USA LLC, Tampa	100,00	USD	236.897	63.846
Florida Vessel Management LLC, Tampa	75,00	USD	43	-11
Hapag-Lloyd Guatemala S.A., Guatemala	100,00	GTQ	228	233

Name und Sitz des Unternehmens	Beteiligungs- anteil in %	Währungs- einheit (WE)	Eigenkapital in TWE*	Jahres- ergebnis in TWE*
<b>Assoziierte Unternehmen</b>				
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg	25,10	EUR	74.072	**)
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg	25,10	EUR	6.360	**)
Hapag-Lloyd Denizasiri Naklivat A.S., Izmir	50,00	TRY	20.331	15.081
Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	20,00	CAD	32.116	-31.628
Hapag-Lloyd Lanka (PVT.) Ltd., Colombo (vormals Spence Shipping (PVT) Ltd., Colombo ****)	40,00	LKR	72.973	95.956
<b>Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen</b>				
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	59	2
Norddeutscher Lloyd GmbH, Bremen	100,00	EUR	29	1
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	26	**)
Hapag-Lloyd Ship Funding GmbH, Hamburg **)	100,00	EUR	25	0
Verwaltung „Albert Ballin“ Holding GmbH, Hamburg	100,00	EUR	17	-3
C Truck Italy S.R.L., Milano***)	100,00	EUR	56	35
Hapag-Lloyd Ships Ltd., London	100,00	EUR	98	6
Hapag-Lloyd Container Ltd, Barking	100,00	GBP	0	0
Hapag-Lloyd GP Inc., Montreal	100,00	CAD	-11	-3

\*) TWE = zum 31.12.2011 in Tausend Währungseinheiten

\*\*\*) Ergebnisabführungsvertrag

\*\*\*\*) in Liquidation

\*\*\*\*\*) Jahresabschluss zum 31.03.2011

Hamburg, den 2. März 2012

Hapag-Lloyd Holding AG  
Der Vorstand

Michael Behrendt

Peter Ganz

Ulrich Kranich

Jesper Praestensgaard

## BESTÄTIGUNGSVERMERK

### Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Hapag-Lloyd Holding AG, Hamburg (vormals "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG, Hamburg), aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-eigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

178

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, den 2. März 2012

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gutsche  
Wirtschaftsprüfer

Heckert  
Wirtschaftsprüfer

## CORPORATE GOVERNANCE

180

### VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Hapag-Lloyd Holding AG und ihre Organe fühlen sich zu einer guten und verantwortungsvollen Unternehmensführung verpflichtet. Dieses Selbstverständnis wird von den Eigentümern der Hapag-Lloyd Holding AG mitgetragen.

Da die Hapag-Lloyd Holding AG nicht börsennotiert ist, sind Vorstand und Aufsichtsrat zwar nicht zur Abgabe einer Erklärung verpflichtet, inwieweit sie die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) umsetzen. Der DCGK wird aber auch bei Hapag-Lloyd als Leitlinie für die Qualität und Ausgestaltung der Unternehmensführung und -kontrolle herangezogen.

Neben der Beachtung dieser allgemein anerkannten Grundsätze guter Unternehmensführung tragen auch unternehmensindividuelle Richtlinien und Standards zu einer guten und nachhaltigen Unternehmensentwicklung von Hapag-Lloyd bei.

Im Juli 2010 hat Hapag-Lloyd eine Ethikrichtlinie (Code of Ethics) eingeführt, mit der das Bekenntnis von Hapag-Lloyd zu gesetzestreuem, integrem und nachhaltigem Handeln sowie sozialer Verantwortung zum Ausdruck gebracht wird. Die Ethikrichtlinie soll allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Orientierungshilfe bei der Erfüllung ihrer Aufgaben dienen. Insbesondere gibt sie Leitlinien zum fairen Umgang mit Kunden, Zulieferern und Wettbewerbern, aber auch innerhalb des Unternehmens.

Neben der Befolgung hoher gesetzlicher und ethischer Standards durch verantwortungsbewusste Mitarbeiter legt das Selbstverständnis von Hapag-Lloyd besonderen Wert auf Umweltschutz, hohe Qualitätsansprüche sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter.

Dieses Selbstverständnis ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Unternehmens fest verankert. Die Nachhaltigkeitspolitik ist abrufbar unter:

**[http://www.hapag-loyd.com/de/about\\_us/environment\\_policy.html](http://www.hapag-loyd.com/de/about_us/environment_policy.html)**

Der hohe Stellenwert von Qualität und Umweltschutz bei Hapag-Lloyd spiegelt sich auch in einem weltweit gültigen integrierten Qualitäts- und Umweltmanagementsystem (ISO 9001 und 14001) wider. Als eine der wenigen Containerlinien weltweit deckt Hapag-Lloyd mit diesem System die gesamten Aktivitäten entlang der globalen Transportkette ab.

Nähere Informationen zu den Qualitäts- und Umweltschutzprogrammen von Hapag-Lloyd sind abrufbar unter:

**[http://www.hapag-loyd.com/de/about\\_us/environment\\_overview.html](http://www.hapag-loyd.com/de/about_us/environment_overview.html)**

## VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

181

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd Holding AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Auch entwickelt er die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Der Vorstand der Hapag-Lloyd Holding AG und der Vorstand der Hapag-Lloyd AG sind personenidentisch besetzt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Hapag-Lloyd AG zentrale Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd Holding AG ist und zu 98 Prozent deren Konzernumsatz generiert. Der Vorstand sorgt auf beiden Konzernebenen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien (Compliance). Auch hat er ein wirksames internes Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert.

Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen. Darin sind die Geschäftsverteilung im Vorstand einschließlich der Bestellung eines Vorstandsvorsitzenden sowie die Geschäfte und Maßnahmen geregelt, für die eine Beschlussfassung des Gesamtvorstandes notwendig ist. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in der Geschäftsordnung einen Katalog von Geschäften aufgestellt, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates vorgenommen werden dürfen.

Der Vorstand besteht derzeit aus vier Mitgliedern. Diese arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig laufend über wichtige Maßnahmen und Vorgänge in ihren Geschäftsbereichen. Beschlüsse fasst der Vorstand grundsätzlich in regelmäßig stattfindenden Sitzungen. Die Beschlüsse bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

Mitglieder des Vorstandes sind die Herren Michael Behrendt (Vorsitzender des Vorstandes), Peter Ganz, Ulrich Kranich und Jesper Praestensgaard. Bei einem der Vorstandsmitglieder beträgt die Bestelldauer mehr als drei Jahre.

<b>Michael Behrendt</b> Jahrgang 1951	<b>Vorsitzender des Vorstandes</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 1999
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2002 bis zum 30. Juni 2013
<b>Peter Ganz</b> Jahrgang 1967	<b>Mitglied des Vorstandes /CFO</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. Dezember 2015
<b>Ulrich Kranich</b> Jahrgang 1950	<b>Mitglied des Vorstandes /COO</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2006
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. Juni 2013
<b>Jesper Praestensgaard</b> Jahrgang 1964	<b>Mitglied des Vorstandes /CCO</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2011
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. Dezember 2013

Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG arbeiten eng und vertrauensvoll zum Wohl der Gesellschaft zusammen. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Er informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und der Compliance. Der Vorstandsvorsitzende befindet sich auch zwischen den Aufsichtsratssitzungen in regelmäßigem Informationsaustausch mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

Hapag-Lloyd hat für die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmitglieder ist hierbei ein Selbstbehalt von 10 Prozent des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitgliedes vereinbart worden.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd Holding AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Er bestellt die Mitglieder des Vorstandes und beruft diese gegebenenfalls ab. Er prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss und ist für dessen Feststellung bzw. Billigung zuständig. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 12 Mitgliedern zusammen. Die sechs Vertreter der Anteilseigner werden von der Hauptversammlung, die sechs Vertreter der Arbeitnehmer nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Bei den Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern wird auf die zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen geachtet, ebenso wie auf die Vielfalt in der Zusammensetzung. Damit eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstandes gewährleistet ist, gehören dem Aufsichtsrat keine ehemaligen Mitglieder des Vorstandes an. Mindestens ein unabhängiges Mitglied verfügt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung.

**Die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat sind per 31. Dezember 2011:**

**Renate Commerell**

*Kaufm. Angestellte*  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Manfred Kade**

*Mitglied des Seebetriebsrates*  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Arnold Lipinski**

*Leiter Personal See*  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Martina Neumann**

*Kaufmännische Angestellte*  
Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Wolfgang Rose**

*Landesbezirksleiter*  
ver.di – Vereinte  
Dienstleistungsgewerkschaft,  
Hamburg

**Dietmar Stretz**

*(1. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)*  
*Leiter Frachtbereich Verkehr*  
ver.di – Vereinte  
Dienstleistungsgewerkschaft,  
Hamburg

**Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat sind per 31. Dezember 2011:****Dr. Michael Frenzel**

*(Vorsitzender des Aufsichtsrates)*  
 Vorsitzender des Vorstandes  
 TUI AG, Hannover

**Ulrich Leitermann**

*Mitglied der Vorstände*  
 SIGNAL IDUNA Gruppe

**Horst Baier**

*Mitglied des Vorstandes*  
 TUI AG, Hannover

**Dr. Andreas Reuß**

*(bis zum 30.9.2011)*

*Geschäftsführer*  
 HGV Hamburger Gesellschaft  
 für Vermögens- und  
 Beteiligungsmanagement mbH,  
 Hamburg

**Karl Gernandt**

*(2. stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender)*

*Präsident des Verwaltungsrates*  
 Kühne + Nagel International AG,  
 Schindellegi, Schweiz

**Dr. Andreas Rittstieg**

*(seit dem 1.10.2011)*

*Rechtsanwalt und Partner*  
 Gleiss Lutz Hootz Hirsch  
 Partnerschaftsgesellschaft  
 von Rechtsanwälten, Steuerberatern,  
 Hamburg

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

*Geschäftsführer*  
 HGV Hamburger Gesellschaft  
 für Vermögens- und  
 Beteiligungsmanagement mbH,  
 Hamburg

### Ausschüsse des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Beschlüsse des Aufsichtsrates sowie die im Plenum zu behandelnden Themen vorbereiten. Soweit dies gesetzlich zulässig ist, werden in Einzelfällen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrates auf seine Ausschüsse übertragen. Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Personalausschuss, einen Prüfungs- und Finanzausschuss, einen Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz als ständige Ausschüsse eingerichtet.

### Aufsichtsrat und Ausschüsse der Hapag-Lloyd Holding AG



Der Präsidial- und Personalausschuss koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrates vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrates über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor. Zudem bereitet der Präsidial- und Personalausschuss die Entscheidungen des Aufsichtsrates über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern, über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes sowie über das Vergütungssystem des Vorstandes vor. Der Präsidial- und Personalausschuss hält ständigen Kontakt zum Vorstand und berät diesen auch zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrates.

Mitglieder:

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Manfred Kade, Martina Neumann, Dietmar Stretz

Der Prüfungs- und Finanzausschuss des Aufsichtsrates befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben des Hapag-Lloyd Konzerns. Ihm obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und zum Konzernabschluss. Er bereitet die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat sowie dessen Entscheidung über den Beschlussvorschlag des Vorstandes zur Gewinnverwendung vor. Der Prüfungs- und Finanzausschuss bereitet zudem den Vorschlag des Aufsichtsrates zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor, verhandelt mit diesem über das Honorar und erteilt den Prüfungsauftrag. Er überwacht ferner die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Darüber hinaus ist er für die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems sowie des internen Revisionssystems zuständig.

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier, Ulrich Leitermann, Arnold Lipinski, Manfred Kade, Dietmar Stretz

187

Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge über geeignete Kandidaten als Vertreter der Anteilseigner. Der Aufsichtsrat macht seinerseits Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

Mitglieder:

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz), Karl Gernandt, Dr. Rainer Klemmt-Nissen

Darüber hinaus ist ein Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtet.

Mitglieder:

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz), Dietmar Stretz, Dr. Rainer Klemmt-Nissen, Manfred Kade

### **Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat**

Wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist eine anreiz- und leistungsgerechte Ausgestaltung der Vergütungssysteme für Vorstand und Aufsichtsrat. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich derzeit aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Vergütungskomponente zusammen. Die Vergütung des Aufsichtsrates ist fix.

### **Aktionäre**

Die Hapag-Lloyd Holding AG mit Sitz in Hamburg ist die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns. Gesellschafter der Hapag-Lloyd Holding AG waren am 31. Dezember 2011 die Hamburgische Seefahrtbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 61,6 Prozent sowie der TUI Konzern mit 38,4 Prozent des Aktienkapitals.

**Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

Der Jahresabschluss und der dazugehörige Lagebericht der Hapag-Lloyd AG werden vom Vorstand nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht wird nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Jahres- und Konzernabschluss nebst Lageberichten werden vom Abschlussprüfer sowie vom Aufsichtsrat geprüft.

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurden durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die Prüfungen erfolgten nach deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgelegten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung.

Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrates in anderen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien

188

**Dr. Michael Frenzel**

AWD Holding AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 AXA Konzern AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUI Deutschland GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 TUIfly GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 TUI Cruises GmbH · *Vorsitzender des Gesellschafterausschusses*  
 TUI China Travel Co. Ltd. · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUI Travel PLC · *Non-Executive Chairman*  
 Volkswagen AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Horst Baier**

TUI Deutschland GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUIfly GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUI Travel PLC · *Non-Executive Director*  
 TUI Leisure Travel GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Magic Life Assets AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 RIUSA II S.A. · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

**Karl Gernandt**

Kühne + Nagel International AG · *Präsident des Verwaltungsrates*  
 Kühne + Nagel AG Luxemburg · *Geschäftsführender Verwaltungsrat*  
 HCI Capital AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Holcim Deutschland AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Kühne Logistics University · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*

**Ulrich Leitermann**

Signal Iduna Bauspar AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 HANSAINVEST Hanseatische Investment-Gesellschaft mbH ·  
*Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Donner & Reuschel AG (bis 30.09.2010 Conrad Hinrich Donner Bank AG) ·  
*Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Balance Vermittlungs- und Beteiligungs AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Signal Iduna Asset Management GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Signal Iduna Rückversicherung AG, Zug/Schweiz · *Mitglied des Verwaltungsrates*  
 Protektor Lebensversicherungs-AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Dortmunder Volksbank eG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 FORMAXX AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Arnold Lipinski**

Knappschaft Bahn See · *Mitglied der Vertreterversammlung*  
 BG See · *Mitglied der Vertreterversammlung*

189

**Dr. Rainer Klemmt-Nissen**

Hamburger Hochbahn AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 HHLA Container Terminals GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 HSH Nordbank AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 HMC Hamburg Messe und Congress GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Dr. Andreas Rittstieg**

TOMORROW Focus AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Brenntag AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Huesker Holding GmbH, Gescher, und verbundene Unternehmen ·  
*Mitglied des Beirates*  
 Berenberg Bank · *Mitglied des Verwaltungsrates*  
 Turina Holding GmbH & Co. KG · *Mitglied des Beirates*

**Wolfgang Rose**

Asklepios Kliniken (Hamburg) GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*

**Dietmar Stretz**

Lufthansa Technik AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Hamburger Hochbahn AG · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 HHLA Container Terminals GmbH · *stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH ·  
*stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates*

## VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

### 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

190

## 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

Konzept und Layout: Hapag-Lloyd Konzernkommunikation  
Satz: Westermann GmbH  
Druck: Berlin Druck

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



