

# GESCHÄFTSBERICHT 2010



## KENNZAHLENÜBERSICHT

		1.1. – 31.12. 2010	1.1. – 31.12. 2009 <sup>1)</sup>	Veränderung absolut
<b>OPERATIVE KENNZAHLEN</b>				
Schiffe <sup>2)</sup> insgesamt, davon:		137	114	+23
eigene Schiffe		59	56	+3
geleaste Schiffe		9	9	-
gecharterte Schiffe		69	49	+20
Kapazität der Schiffe insgesamt	TTEU	605	478	+127
Container insgesamt	TTEU	1.025	1.009	+16
Bunkerpreis (Jahresdurchschnitt) <sup>2)</sup>	USD/t	453	328	+125
Wechselkurs (Jahresdurchschnitt) <sup>2)</sup>	USD/EUR	1,33	1,39	-0,06
Frachtrate (Jahresdurchschnitt) <sup>2)</sup>	USD/TEU	1.569	1.257	+312
Transportmenge <sup>2)</sup>	TTEU	4.947	4.637	+310
Umsatzerlöse	Mio. EUR	6.204	3.326	+2.878
Gesamtleistung (Umsatz + sonst. betr. Erträge)	Mio. EUR	6.336	3.417	+2.919
Transportaufwendungen	Mio. EUR	4.811	3.042	+1.769
Rohrertrag (Umsatz – Transportaufwd.)	Mio. EUR	1.393	284	+1.109
EBITDA	Mio. EUR	904	-103	+1.007
EBIT	Mio. EUR	583	-342	+925
EBIT bereinigt	Mio. EUR	550	-420	+970
Konzernjahresüberschuss	Mio. EUR	428	-402	+830
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	664	-330	+994
Investitionen in Sachanlagen	Mio. EUR	498	127	+371
<b>RENDITEKENNZAHLEN</b>				
EBITDA-Marge (EBITDA / Umsatzerlöse)	%	14,6	-3,1	
EBIT-Marge (EBIT / Umsatzerlöse)	%	9,4	-10,3	
Eigenkapitalrendite (Konzernüberschuss / EK)	%	12,4	-14,5	
<b>BILANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER</b>				
Bilanzsumme	Mio. EUR	6.570	5.619	+951
Eigenkapital	Mio. EUR	3.443	2.766	+677
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	52	49	+3pp
Fremdkapital	Mio. EUR	3.127	2.853	+274
<b>FINANZKENNZAHLEN ZUM 31. DEZEMBER</b>				
Finanzverbindlichkeiten	Mio. EUR	1.878	1.682	+196
Liquide Mittel	Mio. EUR	752	413	+339
Nettoverschuldung (Liquide Mittel – Finanzverbindl.)	Mio. EUR	1.126	1.126	-
Gearing (Nettoverschuldung / Eigenkapital)	%	33	41	-8pp
Tilgungsdauer (Nettoverschuldung / EBITDA)	Jahre	1,2	-	-
Zinsdeckungsgrad (EBITDA / Zinssaldo)		6,6	-	-
<b>MITARBEITERANZAHL ZUM 31. DEZEMBER</b>				
Mitarbeiter auf See		1.306	1.195	+111
Mitarbeiter an Land		5.566	5.624	-58
<b>HAPAG-LLOYD INSGESAMT</b>		<b>6.872</b>	<b>6.819</b>	<b>+53</b>

# **GESCHÄFTSBERICHT 2010**

“Albert Ballin“ Holding GmbH & Co. KG

# 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>KONZERNLAGEBERICHT</b>	<b>20</b>
Der “Albert Ballin“ Holding Konzern – Rechtliche Struktur	24
Geschäftstätigkeit	25
Konzern-Ziele und Strategie	25
Unternehmenssteuerung	27
Wesentliche nicht-finanzielle Leistungsindikatoren	28
Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	31
Überblick zum Geschäftsverlauf	34
Ertragslage des Konzerns	35
Vermögenslage des Konzerns	46
Finanzlage des Konzerns	48
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	55
Mitarbeiter	55
Innovation und Nachhaltigkeit	56
Effizienz und Umweltschutz	57
Risiko- und Chancenbericht	59
Nachtragsbericht	76
Prognosebericht	76
<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	<b>80</b>
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	84
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	85
Konzernbilanz	86
Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung	88
Konzernkapitalflussrechnung	90
Konzernanhang	92
<b>Bestätigungsvermerk</b>	<b>162</b>
<b>Corporate Governance</b>	<b>163</b>
Verantwortungsvolle Unternehmensführung	163
Vorstand und Aufsichtsrat	164
<b>Finanzkalender</b>	<b>174</b>
<b>Impressum</b>	<b>174</b>



(v.l.n.r.)

Jesper Praestensgaard

Peter Ganz

Michael Behrendt

Ulrich Kranich

## Sehr geehrte Damen und Herren,

2010 geht als das bislang wirtschaftlich erfolgreichste Jahr mit einem Ergebnis vor Zinsen und Steuern in Höhe von 583 Mio. Euro in die traditionsreiche Geschichte Hapag-Lloyds ein. Schneller als von uns selbst prognostiziert haben wir den Turnaround erreicht und damit die Basis für eine positive Weiterentwicklung Hapag-Lloyds geschaffen. Ausgezahlt hat sich dabei, dass wir bereits Ende 2008 im Zuge der sich abzeichnenden Weltwirtschaftskrise beherrscht gegengesteuert und unsere Organisation noch stärker auf den Verkauf ausgerichtet haben.

Ende 2009 wurden erste Anzeichen einer leichten Trendwende sichtbar. Der Welthandel zog wieder an und unmittelbar mit ihm der globale Containerverkehr. Hapag-Lloyd profitierte nicht nur vom Mengenwachstum, wir konnten im Laufe des Jahres 2010 auch kontinuierlich Raterhöhungen am Markt durchsetzen. In der Krise hatten wir als eine der wenigen Linien substantiell unsere Schiffskapazität reduziert und sie damit an das verringerte Transportaufkommen angepasst. Ebenso flexibel haben wir im vergangenen Jahr wieder Kapazität aufgenommen und so die sich bietenden Marktchancen genutzt. Darüber hinaus haben wir durch unser Yield Management Ladungsselektion betrieben und uns gezielt auf profitable Transporte konzentriert. Und schließlich ist es gelungen, die Ablieferung bereits bestellter Neubauten zu verzögern.

Ende 2010, als alle Prognosen nun wieder von einem sich fortsetzenden längerfristigen Wachstum im Containerverkehr ausgingen, haben wir vier Großschiffe mit einer Kapazität für je 13.200 Standardcontainer (TEU) bestellt. Darüber hinaus wurde vereinbart, auch die bereits Anfang 2008 geordneten sechs Neubauten mit der gleichen Kapazität auszustatten. Die zehn Großschiffe erfüllen alle aktuellen Umweltauflagen.



und sollen zwischen Mitte 2012 und Ende 2013 abgeliefert werden. Durch verschiedene technische Neuerungen wird der Verbrauch pro TEU und Seemeile signifikant unter dem älterer Einheiten liegen.

Die Schiffe sollen auf den gemeinsam mit unseren Partnern in der Grand Alliance betriebenen Fernostverkehren eingesetzt werden. Durch diesen Quantensprung in die nächste Schiffsgeneration haben

wir die Voraussetzungen geschaffen, um wie geplant mit dem Markt wachsen zu können. Gleichzeitig verbessern diese Neubauten unsere Kostenstrukturen weiter. Zusammen mit unserem industrieweit führenden IT-System, das wir ständig weiterentwickeln, können wir so unsere Produktivität weiter verbessern. Unser Anspruch ist, zu den Kostenführern in unserer Industrie zu gehören.

8

Unser Ansatz, die Krise als Zeichen des Wandels zu verstehen und sie konsequent zur Neuausrichtung zu nutzen, zahlt sich aus. Wir sind heute einer der wenigen „pure player“ in der globalen Containerschiffahrt und verfügen über eine wettbewerbsfähige Kostenbasis. Und wir haben unsere Liniendienste neu strukturiert und optimiert sowie nicht zuletzt unsere Overhead-Kosten signifikant senken können. Das Einsparprogramm belief sich auf insgesamt 1,1 Mrd. US Dollar gegenüber dem Jahr 2008.

Dabei gilt insbesondere unseren Beschäftigten ein großer Dank. Sie haben in einer schwierigen Phase, ohne Ausnahme, nicht nur Gehaltseinbußen in Kauf genommen, sondern sich mit großem Engagement und hoher Loyalität für „ihr“ Unternehmen eingesetzt. Unsere Kunden haben uns bestätigt, dass unser Service und unsere Leistungsbereitschaft auch und gerade in der Krise auf höchstem Niveau geblieben sind. Darauf können wir stolz sein, sehen dies aber gleichzeitig als Ansporn, unsere Leistungen weiterhin kontinuierlich an den Anforderungen der Kunden auszurichten.

Darüber hinaus konnten wir 2010 im Zusammenwirken mit unseren Gesellschaftern unsere Finanzstrukturen substanziell verbessern. Die Kündigung des Stillhalteabkommens mit den Finanzinstituten und die Rückgabe der Staatsbürgerschaft waren sichtbare Zeichen, dass wir die Krise überwunden hatten. Dieses zeigte sich auch bei der Platzierung von zwei Fremdkapitalanleihen, die vom Kapitalmarkt sehr positiv aufgenommen wurden. Die Emissionen waren überzeichnet, was dokumentiert, dass unsere hervorragende Reputation auch in der Krise nicht gelitten hat. Schließlich konnten wir unser Verwaltungsgebäude in Hamburg zurückkaufen und fast 600 Mio. Euro Gesellschafterdarlehen plus Zinsen zurückzahlen. Insgesamt konnten wir unser Eigenkapital im Zeitraum 2008 bis 2010 um rund zwei Milliarden Euro auf 3,4 Milliarden Euro erhöhen. Die Eigenkapitalquote belief sich zum Jahresende 2010 auf 52 Prozent, verglichen mit 34 Prozent im Jahr 2008.



Hapag-Lloyd ist gestärkt aus der Krise hervorgegangen, und wir sind in einem der dynamischsten Märkte des Welthandels engagiert, der von der sich fortsetzenden Globalisierung langfristig profitieren wird. Unser erfahrenes Topmanagement hat bewiesen, dass es auch in schwierigen Situationen schnell und flexibel auf die Herausforderungen reagiert. Das Unternehmen steht wieder auf einer sehr soliden finanziellen Basis, und mit der Bestellung der zehn Großschiffe haben wir die Voraussetzungen für weiteres organisches und vor allem profitables Wachstum geschaffen. Die erfolgreiche Begabe der Anleihen hat gezeigt, dass unser Geschäftsmodell als reines Container-Linienschiffahrtsunternehmen von den Kapitalmärkten als attraktiv angesehen wird. Dieses eröffnet uns für die Weiterentwicklung unseres Unternehmens zusätzlichen Handlungsspielraum.

2010 war ein in vielerlei Hinsicht außergewöhnliches Jahr mit einem außergewöhnlichen Gewinnsprung. Daher ist es nicht als Benchmark zu betrachten, unsere Ziele in Bezug auf Profitabilität bleiben jedoch anspruchsvoll. So werden wir unsere Systeme weiterentwickeln und unsere Organisation schlank halten, um die Effektivität zu steigern, wir wollen weiterhin alle Einsparungspotenziale ausschöpfen und wir wollen die Bedürfnisse unserer Kunden nicht nur erfüllen, sondern ihnen im Idealfall einen Schritt voraus sein. Dabei ist unser Ziel, langfristig profitabel zu wachsen und eine attraktive Kapitalrendite zu erwirtschaften. Wir sehen uns hier auf einem guten Weg.



Michael Behrendt

Vorsitzender des Vorstandes



## BERICHT DES AUFSICHTSRATES

Im Geschäftsjahr 2010 hat der Aufsichtsrat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten und überwacht. Er hat sich vom Vorstand regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Lage und Entwicklung des Unternehmens, die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen, besondere Geschäftsvorfälle sowie das Risikomanagement mündlich und schriftlich informieren lassen. Die umgehende Information des Aufsichtsrates war jederzeit sichergestellt. Der Vorstand beantwortete alle Fragen des Aufsichtsrates vollständig und umfassend.

10

### Sitzungen des Aufsichtsrates

In vier ordentlichen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat mit der Entwicklung der laufenden Geschäfte, mit der Genehmigung wichtiger Einzelvorgänge, der Prüfung der Berichte des Vorstandes, mit den Berichten aus den verschiedenen Ausschüssen sowie den angepassten Unternehmensplanungen.

In der Sitzung am 23. Februar 2010 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Vorlage des Jahresabschlusses und des Konzernberichtspaketes der Hapag-Lloyd AG sowie des Lageberichtes des Vorstandes für die Hapag-Lloyd AG für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. März bis zum 31. Dezember 2009. Der Jahresabschluss wurde vom Aufsichtsrat gebilligt und festgestellt. Ferner bereitete der Aufsichtsrat in dieser Sitzung die am gleichen Tag stattfindende Hauptversammlung vor.

In der Sitzung am 15. Juni 2010 erörterte der Aufsichtsrat den Bericht des Vorstandes zur aktuellen Geschäftslage. Daneben wurde Herr Prof. Dr. Dirk Jens Nonnenmacher zum Mitglied des Prüfungsausschusses gewählt.

Gegenstand der Aufsichtsratssitzung am 26. August 2010 war, neben der turnusmäßigen Erörterung der Geschäftslage, insbesondere die Vorbereitung der Anleiheemissionen zur Neuordnung der Konzernfinanzierung. Daneben befasste sich der Aufsichtsrat mit der Bestellung von Herrn Jesper Praestensgaard zum Vorstandsmitglied, verantwortlich für Marketing und Vertrieb mit Wirkung zum 1. Januar 2011, und ernannte Herrn Michael Behrendt zum Arbeitsdirektor.

Die Sitzung am 7. Dezember 2010 beinhaltete den Bericht zur aktuellen Geschäftslage sowie die Planung für die Jahre 2011 bis 2015. Ferner wurde der neue Geschäftsverteilungsplan für den Vorstand genehmigt.

### **Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrates**

Der Präsidialausschuss befasste sich in den vier ordentlichen Sitzungen jeweils mit der Vorbereitung der vier ordentlichen taggleichen Aufsichtsratssitzungen sowie der protokollarischen Nachbereitung der jeweils vier vorhergehenden ordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Zusätzlich wurden in den beiden Sitzungen des Ausschusses am 26. August und am 7. Dezember 2010 noch Vorstandsangelegenheiten behandelt.

In den fünf Sitzungen des Finanz- und Investitionsausschusses wurden umfangreiche Finanzierungs-/Refinanzierungs- und Investitionsthemen vorbereitet sowie die protokollarische Nachbereitung der i.d.R. jeweils vorhergehenden Sitzung abgeschlossen.

In der ersten Sitzung des Jahres 2010 am 24. August wurden nach der Wahl von Herrn Dr. Andreas Reuß zum Ausschussvorsitzenden die noch anstehenden Finanzierungsmaßnahmen 2010, insbesondere die Emission einer Hochzinsanleihe in zwei verschiedenen Währungstranchen (250 Mio. USD und 330 Mio. EUR), zur Vorstellung für die nachfolgende Aufsichtsratssitzung am 26. August vorbereitet.

In der darauffolgenden Sitzung am 21. September 2010 wurde den zuvor vorgestellten Finanzierungsmaßnahmen zugestimmt.

Die Begebung der zusätzlichen 150 Mio. EUR-Tranche zur Aufstockung der bereits bestehenden 330 Mio. EUR-Tranche war Gegenstand der Sitzung am 21. Oktober 2010.

Am 3. Dezember standen der Bericht zur aktuellen Geschäftslage, der Investitionsbericht 2010 und die Vorschau auf das Gesamtjahr 2010 (Forecast 3) im Fokus der Ausschusssitzung. Ebenso wurden die Planung der folgenden fünf Jahre 2011 bis 2015 sowie die Szenarioanalyse der benötigten Schiffskapazitäten bis 2013 intensiv diskutiert.

In der für 2010 abschließenden Sitzung am 10. Dezember wurde die Ergebnis-, Investitions- und Finanzplanung 2011 bis 2015 erörtert und verabschiedet.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates tagte 2010 vier Mal. An der ersten Sitzung des Jahres am 19. Februar nahm zusätzlich noch ein Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft "PricewaterhouseCoopers" teil, um insbesondere für Fragen zum Einzel- und Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG zum 31. Dezember 2009 zur Verfügung zu stehen.

Weiterhin wurde der Konzernabschluss der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG zum 31. Dezember 2009 vorgestellt und der Status der Ausschreibung zur Vergabe des Prüfungsmandates 2010 für die Hapag-Lloyd AG sowie die Organisation der Konzernrevision der Hapag-Lloyd AG erörtert.

Die Befassung mit dem Konzernabschluss der "Albert Ballin" Holding zum 31. Dezember 2009 stand im Mittelpunkt der Sitzung am 23. April 2010. Vorstellung und Auswahl des Abschlussprüfers für die Hapag-Lloyd AG für das Geschäftsjahr 2010 standen ebenso zur Debatte wie die Kostenentwicklung und Kapazitätsplanung im Schiffsbereich.

In der Sitzung am 25. August 2010 wurden der Bericht zum zweiten Quartal und zum Halbjahr 2010 ebenso wie das Interne Kontrollsystem (IKS) in Bezug auf den Konzernrechnungslegungsprozess vorgestellt. Weiterhin lagen die Berichte über die Sicherungsgeschäfte im Konzern, über die Compliance-Organisation und die Konzernrevision zur Kenntnisnahme vor.

12

Am 6. Dezember 2010 wurden der Zwischenbericht zum dritten Quartal und zu den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres sowie der Bericht zur Risikosituation zum 30. September 2010 vorgestellt. Zusätzlich nahm ein Vertreter der neu gewählten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG an der Sitzung teil, um die Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2010 zu erläutern. Weiterhin wurde die Prüfungsplanung der Konzernrevision für das Jahr 2011 vorgestellt, die Impairment-Tests erörtert und die Vorschau auf das Gesamtjahr 2010 (Forecast 3) sowie die Planung der folgenden fünf Jahre 2011 bis 2015 diskutiert.

Die vier Sitzungen des Ernennungsausschusses im Jahre 2010 befassten sich ausschließlich mit der Ressortverteilung innerhalb des Vorstandes und der Ernennung und Aufhebung von Vorstandspositionen. In der Sitzung vom 2. Juli 2010 wurden die Aufhebung des Vorstandsmandates von Herrn Roland Kirch und die Übertragung der Funktion als Arbeitsdirektor an Herrn Michael Behrendt besprochen.

Die Bestellung von Herrn Michael Behrendt zum Arbeitsdirektor wurde auf der Sitzung am 26. August 2010 ebenso vorbereitet wie die Ernennung von Herrn Jesper Praestensgaard zum Vorstandsmitglied, verantwortlich für Marketing und Vertrieb, mit Wirkung zum 1. Januar 2011.

Die beiden darauffolgenden Sitzungen des Ausschusses am 1. und am 7. Dezember befassten sich insbesondere mit dem neuen Geschäftsverteilungsplan für den Vorstand.

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

Im Aufsichtsrat haben Herr Dr. Jürgen Krumnow und Herr Heino Greve ihre Mandate mit Wirkung zum 15. bzw. 16. Februar 2010 niedergelegt. Als Nachfolger wurden die Herren Dr. Heiko Fischer und Dr. Dietmar Kuhnt mit Wirkung zum 16. Februar 2010 bestellt.

Mit Wirkung zum 31. Mai 2010 hat Herr Dr. Peter Rieck sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Als Nachfolger wurde Herr Prof. Dr. Dirk Jens Nonnenmacher mit Wirkung zum 1. Juni 2010 bestellt.

In der Zusammensetzung des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG ergab sich im Geschäftsjahr 2010 eine Veränderung. Herr Roland Kirch, Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG, verantwortlich für das Ressort „Entwicklung und Märkte“ und Arbeitsdirektor, hat das Unternehmen auf eigenen Wunsch zum 30. Juni 2010 verlassen. Die Aufgaben von Herrn Roland Kirch wurden zunächst von den übrigen Mitgliedern des Vorstandes wahrgenommen.

### **Jahresabschluss- und Konzernabschlussprüfung 2010**

Der Jahresabschluss und Lagebericht der Hapag-Lloyd AG sowie Konzernabschluss und Konzernlagebericht der „Albert Ballin“ Holding für das Geschäftsjahr 2010 sind durch den vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

13

Die entsprechenden Abschlussunterlagen und Lageberichte, der Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers lagen dem Aufsichtsrat rechtzeitig vor.

Sie wurden im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates im Beisein der Abschlussprüfer und des Vorstandes am 28. März 2011 intensiv behandelt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung vom 30. März 2011 den Jahresabschluss der Hapag-Lloyd AG nebst Lagebericht geprüft und festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Mitarbeitern und den Betriebsräten für ihr hohes Engagement.

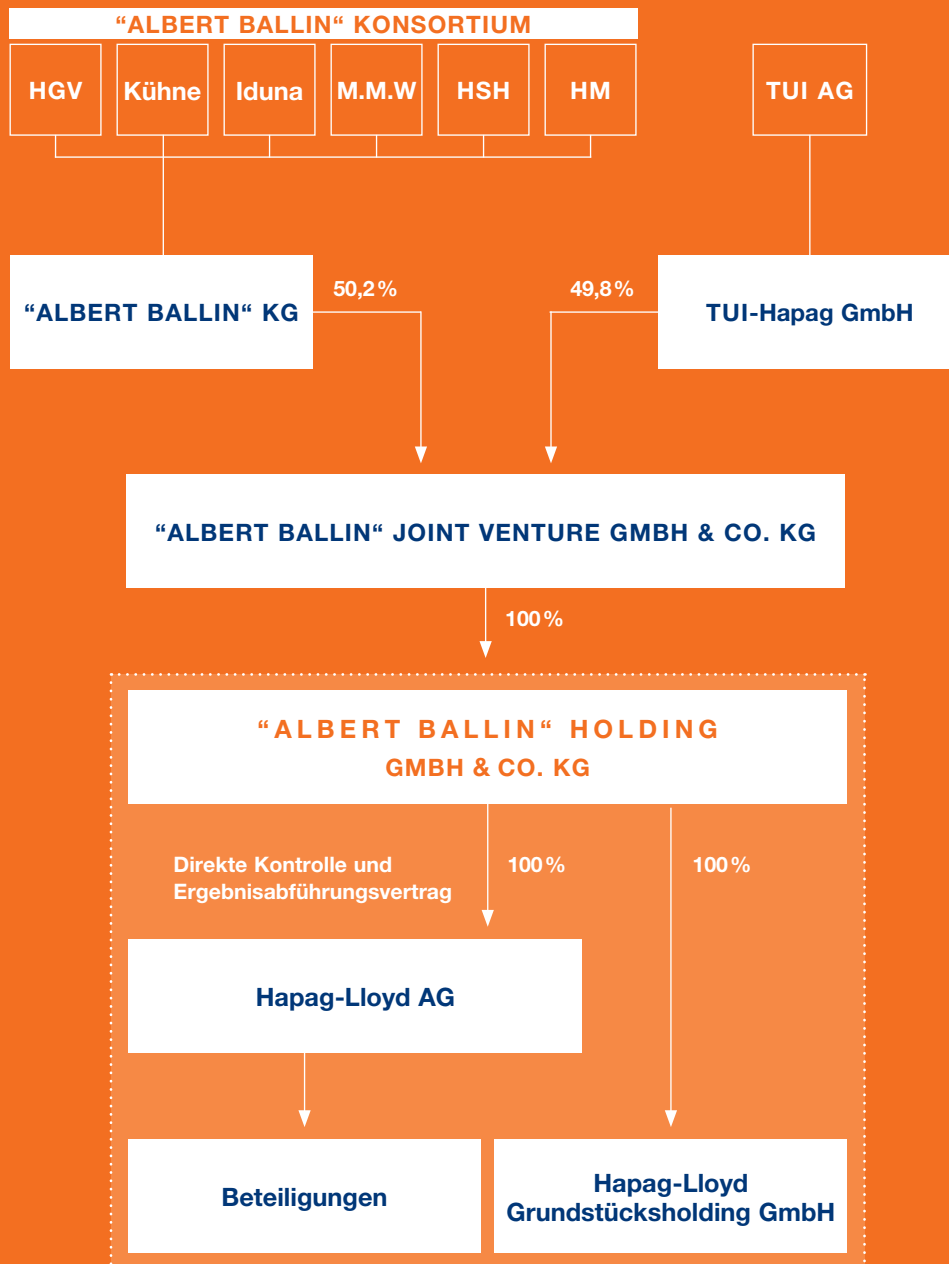
Hamburg, den 30. März 2011



Michael Frenzel

Vorsitzender des Aufsichtsrates

# AKTIONÄRS- UND KONZERNSTRUKTUR



## “Albert Ballin“ Konsortium

HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement

Kühne Holding AG

Iduna Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk, Handel und Gewerbe

HSH Nordbank AG

M. M. Warburg & CO Gruppe KGaA

HanseMercur Krankenversicherung AG und HanseMercur Lebensversicherung AG

# HAPAG-LLOYD – AM KAPITALMARKT

15

## AKTIONÄRE UND INVESTOREN

Die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns ist die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG ("Albert Ballin" Holding) mit Sitz in Hamburg. Mittelbare Gesellschafter der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG waren zum 31. Dezember 2010 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 50,2 Prozent sowie der TUI Konzern mit 49,8 Prozent. Die Gesellschaft hat am 23. März 2009 sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, erworben.

## HAPAG-LLOYD ALS ANLEIHEEMITTENT AM KAPITALMARKT

### Ratings durch Moody's und Standard & Poor's

Im September 2010 erhielt die Hapag-Lloyd AG ein Emittentenrating von B1 mit stabilem Ausblick durch Moody's Investors Services sowie von BB- mit ebenfalls stabilem Ausblick durch Standard & Poor's. Die im Oktober 2010 begebenen Anleihen erhielten von Standard & Poor's ein Rating von B und seitens Moody's von B3.

Am 8. Oktober 2010 wurden eine in US Dollar denominierte Anleihe über 250 Mio. USD mit siebenjähriger Laufzeit und eine auf Euro lautende Anleihe über 330 Mio. EUR mit fünfjähriger Laufzeit begeben. Die Euro-Anleihe konnte aufgrund der sehr positiven Aufnahme am Kapitalmarkt am 28. Oktober um weitere 150 Mio. EUR aufgestockt werden. Die USD-Anleihe besitzt einen Kupon von 9,75 Prozent und die Euro-Anleihe ist mit einer nominalen Verzinsung von 9,00 Prozent ausgestattet. Beide Anleihen sind mit halbjähriger Zinszahlung jeweils zum 15. April und 15. Oktober versehen.

## Stammdaten der begebenen Anleihen

Emissionen	EUR-Tranche	USD-Tranche	zusätz. EUR-Tranche
Emittent	Hapag-Lloyd AG		
Garant	"Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG		
Betrag	EUR 330.000.000	USD 250.000.000	EUR 150.000.000
Erlöse	EUR 328.354.950	USD 248.432.750	EUR 155.062.500
Fälligkeit	15. Oktober 2015	15. Oktober 2017	15. Oktober 2015
Zinstermine	15. April und 15. Oktober		
Emittentenrating	B1 (Moody's); BB- (S&P)		
Emissionsrating	B3 (Moody's); B (S&P)		
Kupon	9,00 %	9,75 %	9,00 %
Ausgabekurs	99,50 %	99,37 %	103,38 % <sup>1</sup>
Rendite	9,13 %	9,88 %	8,16 %
Kurs 31.12.2010	107,38 %	107,88 %	107,38 %

<sup>1</sup> Zuzüglich evtl. Stückzinsen ab dem 8. Oktober 2010

16

## KAPITALMÄRKTE IM JAHR 2010

Die Aktienbörsen der Welt profitierten im Jahr 2010 von der schneller als erwarteten und kräftigeren Erholung der Weltwirtschaft von der Rezession der Jahre 2008 und 2009. Die wichtigsten Leitindizes in Amerika, Asien und Europa konnten prozentual zweistellige Zuwächse verzeichnen.

An den Anleihemärkten war die Entwicklung im Jahr 2010 von gegenläufigen Einflussfaktoren geprägt, die in volatilen Kursverläufen resultierte. So führte die anhaltend expansive Geldpolitik in der ersten Jahreshälfte zu weiteren Rückgängen der Renditen auf historisch niedrige Niveaus. Gleichzeitig war der Anlagebedarf institutioneller Investoren sehr hoch. Dieses Marktumfeld wurde von vielen Unternehmen zur Optimierung der Fälligkeitsstrukturen durch Ausgabe von mittel- bis langfristigen Unternehmensanleihen auf einem attraktiven Zinsniveau genutzt. Insbesondere aus dem Bereich der mittelständischen Unternehmen war eine verstärkte Emissionstätigkeit festzustellen, die nicht zuletzt durch die restriktivere Kreditvergepolitik des Bankensektors gefördert wurde. Die hohe Nachfrage sowohl institutioneller als auch privater Anleger nach festverzinslichen Anlagetiteln, die eine höhere Rendite aufweisen als Staatsanleihen, führte zu einer deutlichen Einengung der Spreads. Im weiteren Jahresverlauf wirkten sich allerdings die Verschuldungsprobleme einiger Euroländer belastend aus.





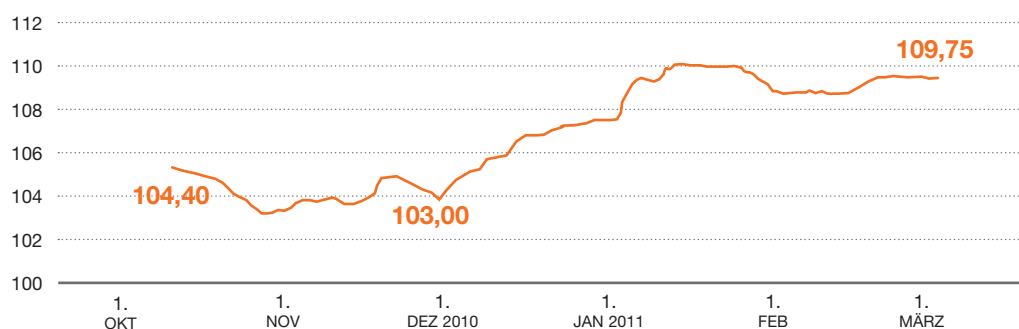
### ENTWICKLUNG DER HAPAG-LLOYD ANLEIHEN

Die fünfjährige Euro-Anleihe der Hapag-Lloyd AG war bei der Emission Anfang Oktober 2010 deutlich überzeichnet. Im vierten Quartal 2010 bewegte sich der Kurs der Anleihe zwischen 103,42 Prozent und 107,84 Prozent. Dabei wurde das höchste Kursniveau zum Jahresende erreicht. Trotz des Renditeanstiegs bei Euro-Staatsanleihen ging die Rendite der Hapag-Lloyd Anleihe von der Emissionsrendite von 9,13 Prozent auf 7,04 Prozent zurück. Der Spread verminderte sich damit von 762 Basispunkten zum Zeitpunkt der Emission auf 539 Basispunkte zum Jahresende.

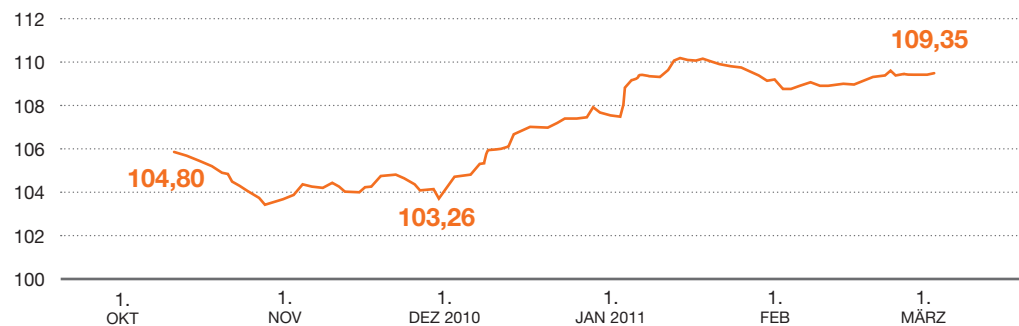
Auch die siebenjährige USD-Anleihe entwickelte sich positiv am Markt. Der Kurs der Anleihe bewegte sich im vierten Quartal 2010 zwischen 104,63 Prozent und 109,00 Prozent. Zum Jahresende ergab sich bei einem Kurs von 107,88 Prozent eine laufende Rendite von 8,21 Prozent.

18

Trading EUR-Notes (%)



Trading USD-Notes (%)



QUELLE: Bloomberg, 4. März 2011

## VERTRAUEN BILDEN DURCH OFFENE UND TRANSPARENTE KOMMUNIKATION

Das Vertrauen der Investoren in das Potenzial von Hapag-Lloyd bildet die Grundlage für den Zugang zum Kapitalmarkt. Der offene und kontinuierliche Dialog mit Investoren und Analysten unabhängig von der Situation am Kapitalmarkt und vom aktuellen Finanzbedarf des Unternehmens bildet die Grundlage, um dieses Vertrauen zu erhalten und zu stärken. Um diesen Anforderungen der Märkte gerecht zu werden, hat Hapag-Lloyd im Jahr 2010 einen eigenen Bereich Investor Relations geschaffen.

Ergänzend zu den Direktkontakten wurde auch das Informationsangebot im Internet auf der Webseite von Hapag-Lloyd – [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com) – ausgebaut. Seit dem dritten Quartal 2010 hat Hapag-Lloyd die Berichterstattung über die unterjährige Geschäftsentwicklung in Quartalsberichten wieder aufgenommen, um einen kontinuierlichen und zeitnahen Informationsfluss zu gewährleisten.

19

## SERVICEORIENTIERTE INVESTOR RELATIONS

Der Fokus der Investor Relations-Aktivitäten liegt bei Hapag-Lloyd auf der Betreuung der Finanzanalysten bei Banken und Rating-Agenturen sowie institutioneller Investoren. Dabei stehen die Erreichbarkeit, kurze Antwortzeiten und der Ausbau der IR-Website im Vordergrund, um die Informationsbedürfnisse zeitnah zu befriedigen.

# Konzern- Lagebericht



# **Erfahrung**

**ist, wenn ein Unternehmen wie unseres seit 164 Jahren Länder, Kulturen und Kontinente miteinander verbindet und in über 114 Staaten präsent ist**

A close-up photograph of two hands clasped together in a firm grip. The skin is light-toned, and the texture of the fingers and palm is clearly visible. The background is a soft, out-of-focus light blue and white. Overlaid on the image is white text, with the final word in orange.

– immer am Puls  
der Märkte und  
nah bei unseren  
Kunden, die uns  
dafür weltweit  
**vertrauen.**

## DER "ALBERT-BALLIN" HOLDING KONZERN RECHTLICHE STRUKTUR

Die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG ("Albert Ballin" Holding), die bis zum 31. Dezember 2010 keine eigene operative Tätigkeit ausübte, hält sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG. Mittelbare Gesellschafter waren zum 31. Dezember 2010 die Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 50,2 Prozent ohne eigene operative Tätigkeit sowie der TUI Konzern mit 49,8 Prozent. 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 wie z.B. zur Corporate Governance nur die Hapag-Lloyd AG und ihre Tochtergesellschaften betreffen, wird im Geschäftsbericht einheitlich die Bezeichnung „Hapag-Lloyd AG“ bzw. „Hapag-Lloyd Teilkonzern“ verwendet.

24

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns umfasst die Containerlinienschifffahrt von Hapag-Lloyd. Beteiligungen, zu denen ein Containerterminal in Hamburg beziehungsweise 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 "Albert Ballin" Holding, davon waren sieben inländische Gesellschaften und 47 hatten ihren Sitz im Ausland.

Hapag-Lloyd betreibt die Containerlinienschifffahrt 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 und das Chartern und Mieten von Schiffen und Containern und die entsprechende Finanzierung der Investitionen. Auch der Hapag-Lloyd Teilkonzern tätigt seine Finanztransaktionen vorwiegend in US Dollar, Zahlungsströme in anderen Währungen als dem US Dollar werden zum US Dollar gesichert. Aus diesen Gründen ist die Funktionalwährung des Hapag-Lloyd Teilkonzerns der US Dollar. Die Berichtswährung des "Albert Ballin" Holding Konzerns ist hingegen der Euro. Aus der Translation einzelner Bilanzposten wie beispielsweise dem Anlagevermögen und den Finanzschulden resultieren zum Teil signifikante Bewertungseffekte, die direkt im kumulierten Eigenkapital des Konzerns erfasst werden.

Als Folge der Erstkonsolidierung der Hapag-Lloyd AG zum 31. März 2009 ist die operative Geschäftstätigkeit 2009 nur für den Zeitraum vom 1. April bis zum 31. Dezember 2009 enthalten. Die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Kapitalflussrechnung des Berichtsjahres mit dem Vorjahr ist nur eingeschränkt möglich.



## GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Hapag-Lloyd ist die größte deutsche Containerlinienreederei und gehört zu den weltweit führenden Linienreedereien in Bezug auf globale Marktabdeckung. Das Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See, umfasst aber auch das Angebot des Transports von Haus zu Haus. Mit rund 300 Vertriebsstellen in 114 Ländern bietet Hapag-Lloyd seinen Kunden den Zugang zu einem Netzwerk von 77 Diensten weltweit.

Am 31. Dezember 2010 umfasste die Hapag-Lloyd Flotte 137 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 605.226 TEU. Davon befanden sich zum Stichtag 59 Schiffe im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns, neun Schiffe waren geleast und 69 Schiffe gechartert.

## KONZERN-ZIELE UND STRATEGIE

25

Hapag-Lloyd ist strategisch auf ein langfristig profitables Wachstum ausgerichtet. Das weltweite Containertransportvolumen ist in der Vergangenheit schneller gewachsen als der Weltmarkt. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass dieser Trend anhalten wird. Dieses Mengenwachstum ist die Basis für das organische Wachstum von Hapag-Lloyd. Ziel ist es, im Transportvolumen mit derselben Geschwindigkeit wie der Weltmarkt zu wachsen. Die Schwerpunkte bei der Umsetzung liegen in den Bereichen Kundenorientierung, Kapazitätsentwicklung sowie Produktivität und Effizienz.

Darüber hinaus sind hohe operative Cash Flows und eine solide Eigenkapitalquote weitere wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit.

### Kundenorientierung

Hapag-Lloyd ist unter den Containerlinienreedereien als Qualitätsanbieter positioniert.

Kernelement der Hapag-Lloyd-Strategie ist die von den Kunden wahrgenommene Zuverlässigkeit und hohe Qualität der angebotenen Dienstleistungen. Der hohe Bekanntheitsgrad und die Inhalte der Marke „Hapag-Lloyd“ unterstützen diese Qualitätsstrategie, das Transportdienstleistungsangebot kontinuierlich zu verbessern und an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

Die größten Kunden werden durch das Global Account Management Team in Hamburg und Key Account Manager vor Ort betreut, die gezielt und direkt auf spezielle Kundenwünsche reagieren und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Kundenbindung leisten. Ein weiterer Teil 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 Containerschifffahrt.

### **Kapazitätsentwicklung**

Wesentlich für den Erfolg einer profitablen Wachstumsstrategie ist ein ausgewogenes und auf nachhaltiges Wachstum zielendes Investitionsprogramm. Ziel des Unternehmens ist es, seine Flottenpolitik so auszurichten, dass es auf Marktvolatilitäten flexibel reagieren kann. Die besondere Herausforderung liegt darin, dass die Anpassung des weltweiten Kapazitätsangebotes an eine veränderte Nachfrage nach Transportvolumina aufgrund langfristig bindender Verträge bzw. großer Zeiträume zwischen Bestellung und Ablieferung von Schiffsneubauten nur mit Verzögerung erfolgen kann. Die daraus resultierenden Marktungleichgewichte wirken sich unmittelbar auf die Frachtraten und damit auf die Profitabilität der Containerlinienschifffahrt aus. Um die Effekte dieser Schwankungen zu begrenzen, strebt Hapag-Lloyd an, die Flotte zu etwa gleichen Teilen aus Schiffen im Eigentum beziehungsweise Charterschiffen zusammenzusetzen. So wird einerseits Wachstum ermöglicht und andererseits das Risiko aus den Effekten von Überkapazitäten begrenzt.

26

### **Produktivität und Effizienz**

Flankierend zur Sicherstellung des Mengenwachstums legt Hapag-Lloyd besonderes Augenmerk auf die Steigerung von Produktivität und Effizienz. Hierzu zählen das Yield Management wie auch die permanente Kostenkontrolle. Seit Ende 2008 wurde die Kostenkontrolle mit Hilfe eines umfangreichen Kostensenkungsprogrammes intensiviert. Dieses Programm wird seitdem konsequent verfolgt. Die größten absoluten Einsparungen konnten im Schiffssystem und bei den ladungsbezogenen Kosten erzielt werden, d.h. bei Größe und Einsatz der Flotte sowie beim Einkauf von Dienstleistungen, die für den vollständigen Containertransport benötigt werden.

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

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance sowie verschiedene weitere Kooperationen ermöglichen die Optimierung des Flotteneinsatzes bei gleichzeitiger Ausweitung der angebotenen Dienste. Zudem verfügt Hapag-Lloyd über eine verglichen mit dem Wettbewerb junge operative Flotte mit hoher durchschnittlicher Transportkapazität in der Größenklasse von Schiffen mit mehr als 6.000 TEU. Hierdurch werden der effiziente Einsatz der Flotte und niedrige Kosten pro Transporteinheit sicher gestellt.

### **Finanzielle Stabilität**

Im Geschäftsjahr 2010 konnte die finanzielle Stabilität des Konzerns durch umfangreiche Maßnahmen deutlich erhöht werden. Die Eigenkapitalbasis wurde gestärkt, und mit der erfolgreichen Platzierung von zwei Anleihen gibt es einen direkten Zugang zum Kapitalmarkt. Auch das zukünftige Kapazitätswachstum soll solide finanziert werden. Dazu wird angestrebt,

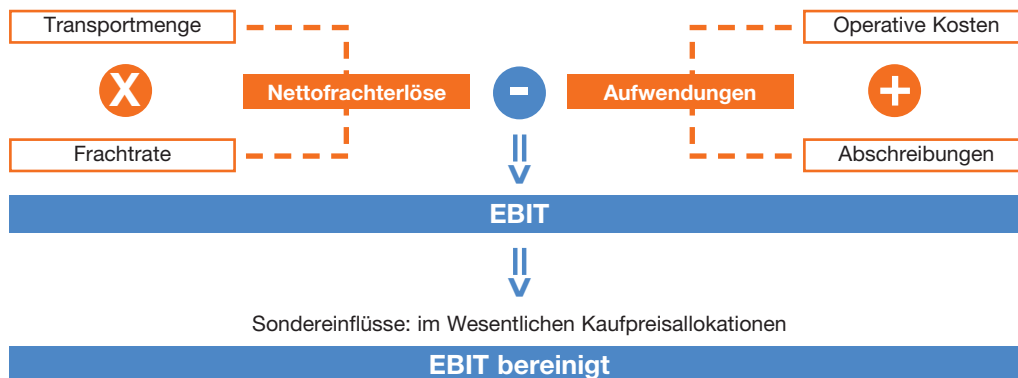
das Kreditrating zu verbessern und darüber auch die Kapitalkosten des Konzerns zu senken. Weitere wesentliche Bedingung ist die Erwirtschaftung nachhaltiger Cash Flows und damit die Sicherung einer jeder Zeit ausreichenden Liquiditätsreserve.

**UNTERNEHMENSSTEUERUNG**

Die zentrale Steuerungsgröße im operativen Geschäft von Hapag-Lloyd ist das bereinigte betriebliche Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT). Wesentliche Einflussfaktoren sind Transportmenge, Frachtrate, US Dollar-Kurs zum Euro und operative Kosten inklusive Bunkerpreis. Mit Hilfe 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.

27



Eine Steigerung des EBIT wird durch die Erhöhung der Nettofrachterlöse sowie durch ein effizientes Kostenmanagement erzielt. Für die Berechnung des bereinigten operativen Ergebnisses (bereinigtes EBIT) wird das operative Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung um Sondereffekte wie z.B. die Kaufpreisallokation adjustiert. Hapag-Lloyd fokussiert die interne Steuerung des Geschäftes auf das bereinigte EBIT als zentrale Steuerungsgröße.

Das globale Transportvolumen ist abhängig von den jeweiligen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen. Weiteren Einfluss auf das Transportvolumen der Hapag-Lloyd haben das jeweilige Kapazitätsangebot an Containerschiffen und die damit einhergehende Veränderung der Wettbewerbssituation. Die Beeinflussung 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. Mit Hilfe des Yield Managements wird das optimale Verhältnis zwischen Transportvolumen und Frachtrate entsprechend der

Marktsituation ermittelt. Auf diese Weise ist Hapag-Lloyd in der Lage, die Nettofrachterlöse – unter gegebenen Bedingungen – zu optimieren. Die ständige und zeitnahe Beobachtung der Yield Rate mithilfe des innovativen IT-Instrumentes erlaubt es Hapag-Lloyd, die Frachtrate als Steuerungsinstrument einzusetzen. Zur strategischen Sicherstellung eines positiven EBIT-Betrages kann daher gezielt auf unrentable Ladungen 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.

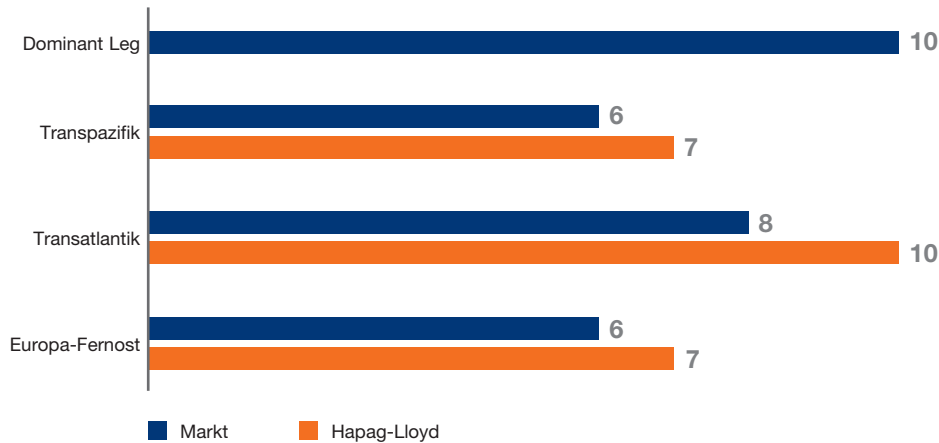
Die Kostenbasis ist zu großen Teilen abhängig von externen Einflussfaktoren. Der Konzern steuert und sichert die EUR-Auszahlungen über Optionen oder Devisentermingeschäfte auf einer rollierenden 12-Monatsbasis, mit dem Ziel, Währungsrisiken zu begrenzen. Denn aufgrund der weltweiten operativen Geschäftsaktivitäten beeinflussen Wechselkursschwankungen in erheblichem Maße die Höhe der Kosten.

Des Weiteren wird die operative Kostenbasis von der Bunkerpreisentwicklung beeinflusst. Die Höhe des Bunkerpreises korreliert eng mit der Entwicklung des Rohölpreises. Dieser unterliegt starken Schwankungen. Ein Großteil der Schwankungen wird über die Frachtrate in Form eines Bunkerzuschlages kompensiert. Die Durchsetzbarkeit hängt jedoch von der entsprechenden Marktsituation ab. Zusätzlich erfolgt eine bis zu 80-prozentige Sicherung des Bunkerverbrauchs auf einer 12 Monate rollierenden Basis.

### **WESENTLICHE NICHT-FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN**

Die wichtigsten nicht-finanziellen Leistungsindikatoren sind das Transportvolumen und die Frachtrate. Darüber hinaus hat die optimale Ausnutzung der vorhandenen Schiffs- und Containerkapazitäten einen wesentlichen Einfluss auf die Erzielung eines langfristig profitablen Wachstums.

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 2011, Hapag-Lloyd FY2010: Marktdaten gemäß der Fahrtgebietsdefinition von Hapag-Lloyd

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. Einige Regionen exportieren deutlich mehr Waren als sie importieren, während andere mehr importieren als sie exportieren. Die meisten Fahrtgebiete haben daher ein sogenanntes „dominant leg“ mit einem 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.

Ein weiterer wichtiger nicht-finanzieller 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.



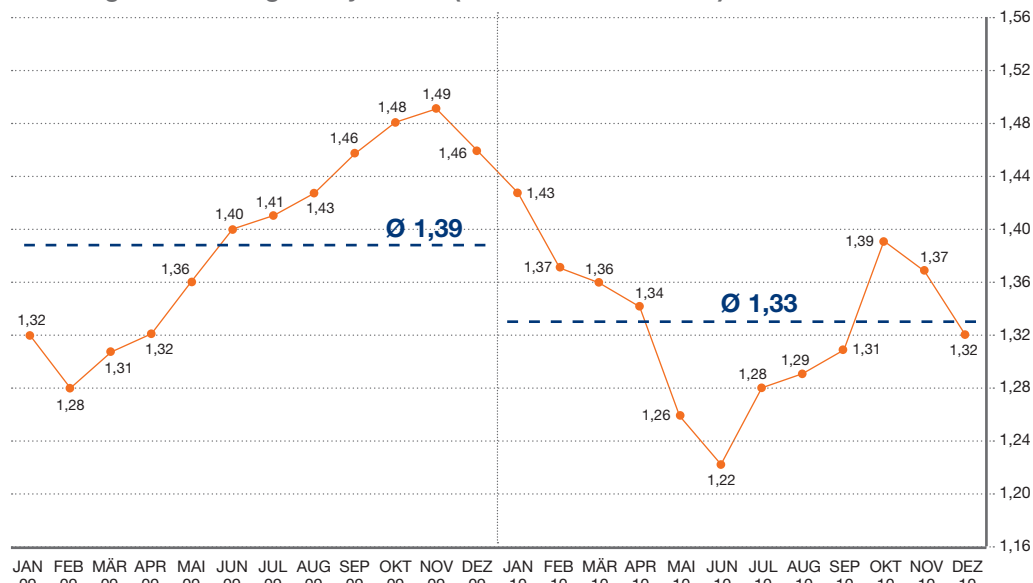
## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft sowie der Welthandel haben sich im Jahr 2010 schneller von der schweren globalen Krise erholt als erwartet. Die wirtschaftliche Erholung wurde 2010 von den Ländern Asiens angetrieben. Eine besondere Rolle spielte China mit einem BIP<sup>2)</sup>-Wachstum von 10,3 Prozent. Durch die stetig erweiterten Handelsbeziehungen profitieren diverse Handelspartner von der dynamischen Entwicklung Chinas, insbesondere Exporteure von Rohstoffen. Indien erreichte relativ unabhängig von Exporten einen BIP-Zuwachs von 9,7 Prozent; die ASEAN-Mitglieder<sup>3)</sup> erzielten ein durchschnittliches Wachstum von 6,8 Prozent. Japan legte trotz schwacher Binnennachfrage und Schwierigkeiten beim Absatz von Exportprodukten um 4,3 Prozent zu. Das BIP der USA wuchs um 2,8 Prozent und lag damit etwa beim Durchschnitt der Industrieländer, deren Wachstum deutlich hinter den Entwicklungs- und Schwellenländern zurückblieb. Die Europäische Union erreichte lediglich einen Zuwachs um 1,8 Prozent. Eine starke wirtschaftliche Erholung konnte mit 5,9 Prozent BIP-Wachstum dagegen auch Lateinamerika verzeichnen, darunter erzielte Brasilien sogar 7,5 Prozent.

31

Das für die Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen entwickelte sich ebenfalls positiv. Für das Jahr 2010 erwartet der IWF aktuell eine Steigerung des Handelsvolumens um 12,0 Prozent. Differenziert nach entwickelten Volkswirtschaften und aufstrebenden Schwellenländern werden Steigerungsraten für Importe 2010 von 11,1 Prozent für die entwickelten Staaten und von 13,8 Prozent für die so genannten Emerging Markets erwartet. Ähnliche Steigerungsraten von 11,4 Prozent für entwickelte Volkswirtschaften und von 12,8 Prozent für Schwellenländer werden für die Exportseite prognostiziert.

Währungsentwicklung USD je EUR<sup>1)</sup> (Monatsdurchschnitte)



1) Der durchschnittliche Kurs des USD je EUR ergibt sich aus dem arithmetischen Mittel der mittäglich veröffentlichten Fixingkurse (Quelle: Deutsche Bank FFM).

2) Quelle für alle BIP-Angaben: IWF (Januar 2011) · 3) Indonesien, Malaysia, Philippinen, Thailand, Vietnam

Im Jahresverlauf 2010 entwickelte sich der Kurs USD je EUR äußerst volatil. Diese Volatilität war auf Unsicherheiten im Markt zurückzuführen, die im Wesentlichen aus der hohen Staatsverschuldung einiger Mitgliedsstaaten des Euroraumes und aus damit zusammenhängenden Rating-Herabstufungen resultierten. Von Jahresbeginn bis Juni 2010 gewann der US Dollar gegenüber dem Euro aufgrund der drohenden Zahlungsunfähigkeit von Griechenland, Spanien und Portugal deutlich an Stärke. Von Juli bis Oktober 2010 war eine Abschwächung des US Dollars gegenüber dem Euro bedingt durch eine Reihe sich eintrübender Wirtschaftsdaten aus den Vereinigten Staaten (Schwäche im US-Privatkonsum, hohe Arbeitslosigkeit, hohe Verschuldung) zu beobachten. Zum Jahresende 2010 gewann der US Dollar gegenüber dem Euro vor dem Hintergrund einer schuldenbedingten Rating-Herabstufung von Irland erneut an Stärke.

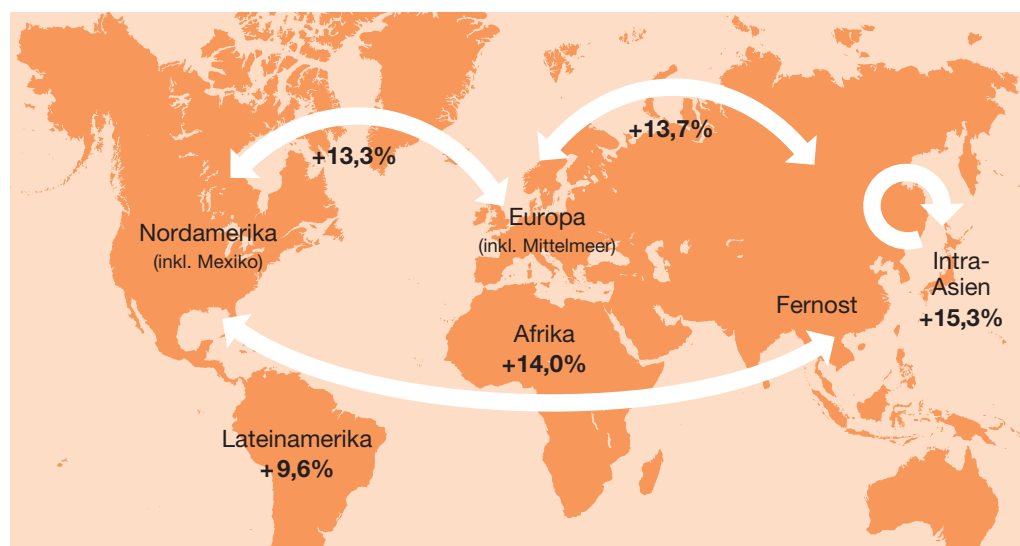
Durchschnittlich notierte der Kurs im Geschäftsjahr 2010 bei 1,33 USD je EUR und blieb damit um 0,06 USD je EUR unter dem Vorjahr.

32

### Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Der Containerverkehr profitierte 2010 unmittelbar von den positiven Entwicklungen der Weltwirtschaft. IHS Global Insight (IHS Global Insight Januar 2011) schätzte zum Jahresende 2010 das Containerverkehrswachstum auf 11,8 Prozent für das gesamte Jahr 2010. Sowohl im zweiten als auch zu Beginn des dritten Quartals wurden in den Ost-West-Verkehren vorher ausgesetzte Liniendienste vermehrt wieder aufgenommen, insbesondere im Asien-Europa-Verkehr sowie im Transpazifik-Verkehr. Der Containerverkehr auf der Route Asien-Europa nahm 2010 gegenüber dem Vorjahr um 13,7 Prozent zu, der Verkehr auf dem Transpazifik legte gegenüber dem Vorjahr um 14,0 Prozent zu und der transatlantische Verkehr ist gegenüber dem Vorjahr um 13,3 Prozent gewachsen (IHS Global Insight Januar 2011).

### Wachstumsraten des Welt-Containerverkehrs 2010





Die innerasiatischen Verkehre haben 2010 gegenüber dem Vorjahr um 15,3 Prozent zugelegt. Die Mengen auf den Verkehren von und nach Lateinamerika nahmen insgesamt um 9,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu (IHS Global Insight Januar 2011). Von besonders hohem Nachfragewachstum war der Verkehr zwischen Asien und der Ostküste Südamerikas gekennzeichnet.

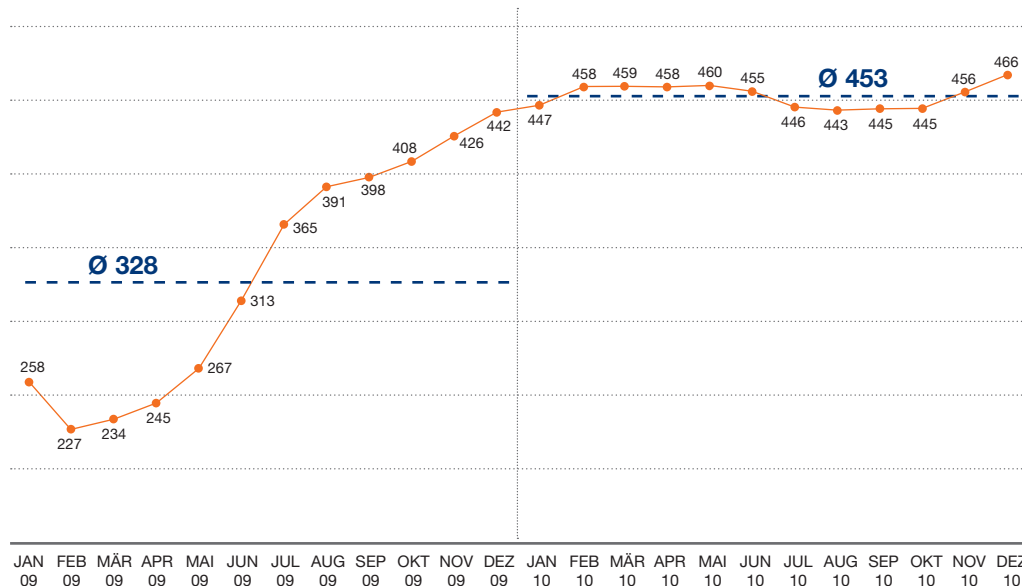
Transportvolumen und Frachtraten der Containerlinienschifffahrt unterliegen saisonalen Schwankungen. Eine höhere Nachfrage nach Transporten ist vor allem im jeweiligen zweiten und dritten Quartal eines Jahres zu verzeichnen. Im Jahr 2010 war eine Verschiebung der üblichen Saisonalität zu beobachten. So haben viele Kunden ihr Weihnachtsgeschäft früher als üblich abgewickelt, um einen Engpass bei dem verfügbaren Containerequipment zu vermeiden.

Auf der Angebotsseite wurde auf die Überkapazitäten des Jahres 2009 mit Verschrottungen alter Tonnage, Auftragsstornierungen bzw. Verschiebungen von Schiffsablieferungen sowie mit „Slow-Steaming“ reagiert. Die Anzahl der aufliegenden Schiffe konnte seitdem erheblich verringert werden: Ende 2010 waren nur noch 145 Schiffe mit einer Kapazität von 326.000 TEU ohne Beschäftigung; dies entspricht 2,3 Prozent der weltweiten Kapazitäten in der Containerschifffahrt (AXS-Alphaliner Weekly Newsletter Issue 01/2011). Anfang 2010 lag diese Zahl noch bei 581 Schiffen mit einer Kapazität von 1,51 Mio. TEU (AXS-Alphaliner Weekly Newsletter Issue 01/2010) entsprechend 11,6 Prozent der Weltflotte.

Im Jahr 2010 sind Containerschiffe mit insgesamt rund 1,4 Mio. TEU Stellplatzkapazität abgeliefert worden (MDS Transmodal, Februar 2011). 44 Prozent davon sind Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 8.000 TEU. Im Jahresverlauf 2010 gab es damit bei der Weltflotte Zuwächse von 8,3 Prozent (MDS Transmodal, Februar 2010 und Februar 2011). Aufgrund der weiterhin positiven Aussichten wurden in den vergangenen Monaten wieder neue Schiffe bestellt, nachdem zwischen Oktober 2008 und Juli 2010 so gut wie überhaupt keine Neubauten geordert wurden. Im dritten Quartal 2010 waren es 62 Bestellungen von Neubauten mit insgesamt 395.000 TEU, davon 38 Bestellungen für Post-Panamax-Schiffe mit über 8.000 TEU (Clarkson – Container Shipping Intelligence Network, various issues). Im vierten Quartal 2010 wurden 42 Schiffsneubauten mit einer Gesamtkapazität von 245.000 TEU bestellt, davon wiederum 16 Bestellungen der Post-Panamax-Klasse mit einer Kapazität von 172.576 TEU (Clarkson – Container Shipping Intelligence Network, various issues). Insgesamt ist festzustellen, dass sich der Containerschiffmarkt schneller als erwartet von der Krise erholt.

Im Geschäftsjahr 2010 lag der durchschnittliche Bunkerpreis bei 453 USD je Tonne; im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg um 125 USD je Tonne. Im Verlauf des Jahres 2010 blieb der Preis für Bunker auf hohem Niveau weitgehend stabil, zum Jahresende zeichnete sich ein leichter Anstieg des durchschnittlichen Bunkerpreises ab.

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



1) Der Bunkerpreis (MFO) ergibt sich aus den über verschiedene Häfen gewichteten Verbrauchspreis an Bunker Menge. Der Verbrauchspreis wird anhand eines gleitenden Durchschnittes der Einkaufspreise der verbrauchten Bunkerbestände ermittelt.

### 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 damit der Sicherheit in der Lieferkette. Daneben gibt es zahlreiche länderspezifische Regularien wie z.B. sogenannte "Advance Manifest Rules", die gewisse Offenlegungspflichten bzgl. der Ladung des Schiffes festschreiben.

### ÜBERBLICK ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Als Folge der konjunkturellen Erholung der Weltwirtschaft und des Welthandels stieg die Nachfrage nach Transportdienstleistungen an. Vor diesem Hintergrund konnte das Transportvolumen von Hapag-Lloyd gesteigert werden. Im Zusammenspiel mit einer maßvollen Anpassung der Kapazitäten konnte auch die durchschnittliche Frachtrate deutlich angehoben werden. Diese Entwicklungen und die Umsetzung des umfassenden Kostensenkungsprogrammes führten zu einer sehr positiven Ertragslage im Jahr 2010.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

### Transportmengen und Frachtraten

Hapag-Lloyd beförderte im Geschäftsjahr 2010 eine Transportmenge von insgesamt 4.947 Tsd. TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 3.516 Tsd. TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum beförderte Hapag-Lloyd insgesamt 4.637 Tsd. TEU. Dabei konnte das Transportvolumen in nahezu allen Fahrtgebieten teils deutlich gesteigert werden. Im Fahrtgebiet Australasien blieb das Transportvolumen auf vergleichbarer 12-Monatsbasis hinter dem Vorjahr zurück. Ursächlich für diese Entwicklung war im Wesentlichen die selektive Ladungssteuerung nach Rentabilitätskriterien auf den innerasiatischen Verkehren, die im dritten Quartal des Vorjahres zur Stärkung von Frachtraten und Margen implementiert wurde. Bereinigt um die innerasiatischen Transporte lag die Transportmenge um 10,6 Prozent über dem Vorjahr.

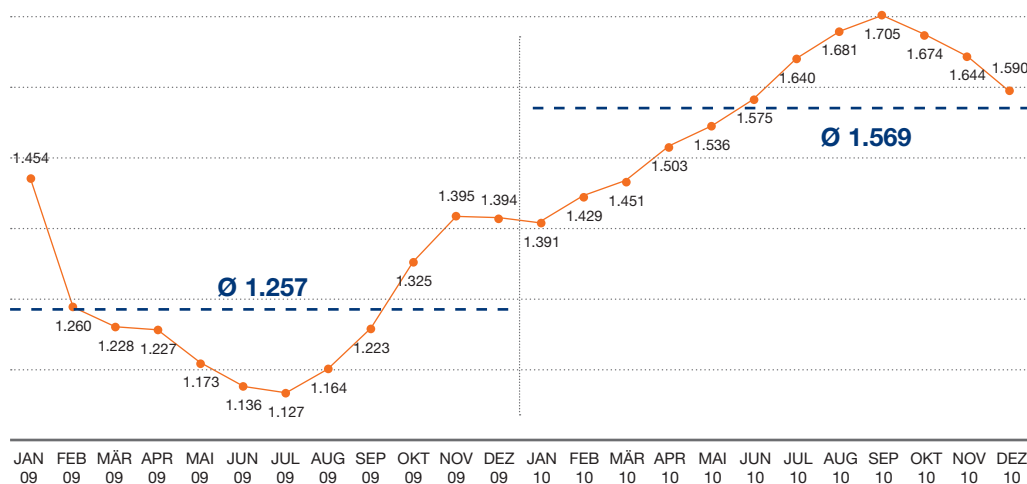
#### Transportmenge insgesamt (TTEU)



#### Transportmenge exklusive IRT-Asien (TTEU)



Die durchschnittliche Frachtrate lag im Geschäftsjahr 2010 bei 1.569 USD/TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 1.238 USD/TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.257 USD/TEU. Diese Entwicklung war vorrangig auf eine Reihe erfolgreich umgesetzter genereller Frachratenerhöhungen im Verlauf des Jahres 2010, auf die Neuverhandlung ausgelaufener Verträge sowie auf die Durchsetzbarkeit höherer Frachratenzuschläge während der Hauptsaison zurückzuführen.

**Frachtratenentwicklung USD/TEU (Monatsdurchschnitte)**


36

**Entwicklung in den Fahrtgebieten**

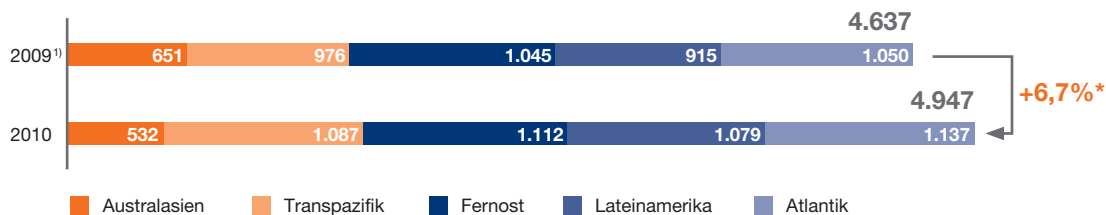
Die Transportmenge im Fahrtgebiet Atlantik betrug 1.137 Tsd. TEU im Geschäftsjahr 2010 (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 786 Tsd. TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum beförderte Hapag-Lloyd insgesamt 1.050 Tsd. TEU. Insbesondere auf den Verkehren von Europa nach Nordamerika fiel das Transportaufkommen im Vergleich zum Vorjahr deutlich höher aus, da vor allem die Transporte im Auftrage von Kunden aus der Automobil-, Maschinenbau- und Chemiebranche zunahmen. Auf den Diensten der Gegenrichtung wurden unter anderem mehr Chemikalien und Papier als im Vorjahr transportiert.

Die durchschnittlich erzielte Frachtrate im Fahrtgebiet Atlantik im Geschäftsjahr 2010 lag bei 1.623 USD/TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 1.398 USD/TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.433 USD/TEU. Positiven Einfluss auf die durchschnittliche Frachtrate hatten generelle Frachratenerhöhungen sowie die Durchsetzung höherer Frachtratenzuschläge während der Hauptsaison.

Das Transportvolumen im Fahrtgebiet Lateinamerika lag im Geschäftsjahr 2010 bei 1.079 Tsd. TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 731 Tsd. TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum beförderte Hapag-Lloyd insgesamt 915 Tsd. TEU. Die höchsten Mengensteigerungen waren dabei für die lateinamerikanischen Import-Verkehre zu verzeichnen, auf denen vor allem größere Mengen in Asien produzierter Konsumgüter (wie z.B. Elektroartikel und Spielzeug) sowie europäischer Automobilteile befördert wurden. Auf den lateinamerikanischen Export-Verkehren übertrafen insbesondere die Rohstoff-, Altmetall- und Kunststofftransporte nach Asien das Vorjahr. Größere Mengen Chemikalien, Papier und Agrargüter im Vergleich zum Vorjahr wurden auf den inneramerikanischen Verkehren transportiert.

Die durchschnittliche Frachtrate im Fahrtgebiet Lateinamerika erreichte 1.375 USD/TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 1.172 USD/TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.209 USD/TEU. Dies war im Wesentlichen auf Ratenerhöhungen im Laufe des Jahres, auf eine Optimierung der Ladungszusammensetzung sowie auf die erfolgreiche Neuverhandlung ausgelaufener Verträge zurückzuführen.

### Entwicklung Transportmengen (TTEU)



\* Wachstumsrate inkl. IRT-Asien; exkl. IRT-Asien: Wachstumsrate von 10,6% · 1) Ganzjahresbetrachtung 1.1.-31.12.2009

Im Fahrtgebiet Fernost lag das Transportaufkommen im Geschäftsjahr 2010 bei 1.112 Tsd. TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 783 Tsd. TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum beförderte Hapag-Lloyd insgesamt 1.045 Tsd. TEU. Auf den Verkehren von Asien nach Europa nahmen die Konsumgütertransporte (unter anderem Elektronik- und Sportartikel) wieder zu, während in der Gegenrichtung aufgrund des höheren asiatischen Produktionsniveaus mehr Rohstoffe als im Vorjahr befördert wurden.

Im Geschäftsjahr 2010 konnte die durchschnittliche Frachtrate im Fahrtgebiet Fernost auf 1.639 USD/TEU gesteigert werden (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 1.175 USD/TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.153 USD/TEU. Dies entsprach der höchsten Frachratensteigerung aller Fahrtgebiete. Ursächlich waren generelle Ratenerhöhungen im Jahresverlauf sowie die Durchsetzung höherer Frachtratenzuschläge während der Hauptsaison.

Die transportierten Mengen im Fahrtgebiet Transpazifik lagen insgesamt bei 1.087 Tsd. TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 730 Tsd. TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum beförderte Hapag-Lloyd insgesamt 976 Tsd. TEU. Dabei wurden vor allem auf den Verkehren von Asien nach Nordamerika mehr Konsumgüter befördert, während die Transporte von Altpapier, Baumwolle und Agrargütern in der Gegenrichtung das Vorjahr nur leicht übertrafen.

Die durchschnittliche Frachtrate im Fahrtgebiet Transpazifik konnte im Geschäftsjahr 2010 auf 1.762 USD/TEU erhöht werden (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 1.372 USD/TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug die durchschnittliche Frachtrate 1.422 USD/TEU. Diese Entwicklung wurde getragen von generellen Frachratenerhöhungen im Jahresverlauf, durch den Abschluss neuer Jahresverträge für die Saison 2010/11 sowie durch die Durchsetzbarkeit höherer Hauptsaison-Zuschläge als im Vorjahr.

**Leidenschaft**

für die salzige

Luft auf dem

Meer, die Weite

des Horizonts,

die Waren und

Sprachen ferner

Länder. Unsere

Schiffe transpor-





tieren eben nicht  
nur Container.

Faszination

Schifffahrt – eine

wichtige

Motivationsquelle

für unsere

**Mitarbeiter.**

Für das Fahrtgebiet Australasien war im Geschäftsjahr 2010 eine Transportmenge von insgesamt 532 Tsd. TEU zu verzeichnen (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 486 Tsd. TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum beförderte Hapag-Lloyd insgesamt rund 651 Tsd. TEU. Ursächlich war vorrangig die selektive Ladungssteuerung nach Rentabilitätskriterien auf den innerasiatischen Verkehren, da bewusst auf Ladung mit unzureichenden Deckungsbeiträgen verzichtet wurde. Auf den ozeanischen Verkehren fiel das Transportaufkommen im Vorjahresvergleich höher aus.

Das durchschnittliche Frachtrateniveau im Fahrtgebiet Australasien lag im Geschäftsjahr 2010 bei 1.310 USD/TEU (Vorjahr 1.4.-31.12.2009: 975 USD/TEU). Im vergleichbaren Vorjahreszeitraum betrug die durchschnittliche Frachtrate 957 USD/TEU. Zur Steigerung der Frachtraten trugen sowohl die bewusste Ladungsselektion und generelle Ratenerhöhungen auf den innerasiatischen Verkehren als auch eine Optimierung der Ladungszusammensetzung bei.

40

#### Frachtraten Hapag-Lloyd

USD/TEU	2010 Ist	2009 <sup>1)</sup> Ist	Veränderung in %
Atlantik	1.623	1.433	13,2
Lateinamerika	1.375	1.209	13,7
Fernost	1.639	1.153	42,2
Transpazifik	1.762	1.422	23,9
Australasien	1.310	957	36,9
<b>Gesamt</b> (Gewichteter Durchschnitt)	<b>1.569</b>	<b>1.257</b>	<b>24,8</b>

1) Ganzjahresbetrachtung 1.1.-31.12.2009

#### Umsatzerlöse

In Folge der Erstkonsolidierung der Hapag-Lloyd zum 31. März 2009 ist die operative Geschäftstätigkeit in den Konzernabschluss des Vorjahres für den Zeitraum vom 1. April bis 31. Dezember 2009 einbezogen. Eine Vergleichbarkeit der kumulierten Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Kapitalflussrechnung ist daher nur eingeschränkt gegeben.



## Kurzfassung Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2010	1.1.-31.12. 2009*
Umsatzerlöse	6.204,3	3.325,9
Sonstige betriebliche Erträge	131,2	90,8
Transportaufwendungen	4.811,2	3.041,8
Personalaufwendungen	345,5	247,4
Abschreibungen	321,2	238,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	283,2	239,3
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>574,4</b>	<b>-350,7</b>
Ergebnis der At-Equity einbezogenen Unternehmen	31,1	8,8
Übriges Finanzergebnis	-22,8	0,0
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>582,7</b>	<b>-341,9</b>
Zinsergebnis	-138,3	-62,3
Ertragsteuern	16,9	- 2,4
<b>Konzernergebnis</b>	<b>427,5</b>	<b>-401,8</b>
<b>EBIT</b>	<b>582,7</b>	<b>-341,9</b>
<b>EBIT-Marge (%)</b>	<b>9,4</b>	<b>-10,3</b>

\*) Vorjahresvergleichswerte inkl. 9 Monate Hapag-Lloyd AG

Im Geschäftsjahr 2010 konnte ein Umsatz in Höhe von 6.204,3 Mio. EUR erzielt werden (Vorjahr: 3.325,9 Mio. EUR). Die deutliche Steigerung ist neben den unterschiedlichen Betrachtungszeiträumen auf die konjunkturelle Erholung der Weltmärkte und die damit verbundene anziehende Nachfrage nach Transportdienstleistungen zurückzuführen.

### Transportaufwendungen

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2010	1.1.-31.12. 2009*
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.063,0	521,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.748,2	2.520,0
davon:		
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	1.483,9	996,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	538,9	370,6
Containertransportkosten	1.563,8	1.014,5
Instandhaltung/Reparatur	161,6	138,5
<b>Transportaufwendungen</b>	<b>4.811,2</b>	<b>3.041,8</b>

\*) Vorjahresvergleichswerte inkl. 9 Monate Hapag-Lloyd AG

Die Transportaufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr (3.041,8 Mio. EUR) um 1.769,4 Mio. EUR auf insgesamt 4.811,2 Mio. EUR gestiegen. Ursächlich für den im Vergleich zur Steigerung der Umsatzerlöse dennoch nur moderaten Anstieg der Transportaufwendungen waren realisierte Kosteneinsparungen vor allem für Inlandstransporte und Terminalleistungen. Weitere Kosteneinsparungen konnten in den Bereichen der Equipment- und der Schiffssystemkosten erzielt werden, die auf einen niedrigeren Bunkerverbrauch und geringere Charter- und Betriebskosten zurückzuführen sind. Die Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden maßgeblich vom Bunkerpreis beeinflusst. Im Geschäftsjahr 2010 lag der durchschnittliche Bunkerpreis bei 453 USD je Tonne; im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies ein Anstieg um 125 USD je Tonne. Im Verlauf des Jahres 2010 blieb der Preis für Bunker auf hohem Niveau weitgehend stabil, zum Jahresende zeichnete sich ein leichter Anstieg des durchschnittlichen Bunkerpreises ab.

42

Die Rohertragsmarge (Verhältnis Rohertrag zum Umsatz) konnte aufgrund der zuvor genannten Ratensteigerungen bei gleichzeitigen Kostensenkungen im Verlauf des Jahres 2010 um 13,3 Prozentpunkte gesteigert werden und betrug 24,6 Prozent zum 31. Dezember 2010 (31. Dezember 2009: 11,3 Prozent).

Diese kontrollierte Entwicklung der Transportaufwendungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen führte zu einem Anstieg des Konzern-Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Konzern-EBITDA) in Höhe von 1.006,9 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahreswert von minus 103 Mio. EUR auf insgesamt 903,9 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Kursverluste aus der Bewertung von Fremdwährungsposten. Neben den Kursverlusten beinhaltet die Position hauptsächlich EDV-Kosten, Aufwendungen für Honorare und Gebühren sowie Vertriebsaufwendungen.

Die Personalaufwandsquote 2010 reduzierte sich auf rund 5,6 Prozent gegenüber gut 7,4 Prozent im Vorjahr. Einsparungen im Bereich der Personalkosten sind auf das bereits 2009 aufgesetzte Kostensenkungsprogramm und den bis zum 31. Dezember 2010 von allen Mitarbeitern akzeptierten Gehaltsverzicht zurückzuführen. Neben dem Kostensenkungsprogramm, das sich dämpfend auf die Entwicklung des Personalaufwandes auswirkte, waren gegenläufige Effekte aufgrund der Indienststellung von sechs Schiffsneubauten und der erhöhten Zuführungen zu Personalrückstellungen zu verzeichnen. Für das Gesamtjahr 2010 betrug der Personalaufwand insgesamt 345,5 Mio. EUR (Vorjahr: 247,4 Mio. EUR). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Vorjahr mit nur neun Monaten berechnet wird.

**Entwicklung Personalkosten**

Mio. EUR	<b>1.1.-31.12. 2010</b>	1.1.-31.12. 2009*
Personalaufwand	345,5	247,4
Umsatzerlöse	6.204,3	3.325,9
<b>Personalaufwandsquote</b>	<b>5,6%</b>	<b>7,4%</b>

\*) Vorjahresvergleichswerte inkl. 9 Monate Hapag-Lloyd

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 82,3 Mio. EUR auf 321,2 Mio. EUR. Davon entfielen 235,0 Mio. EUR auf planmäßige Abschreibungen von Containerschiffen und Containern. Der Anstieg gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 resultiert neben den unterschiedlichen Betrachtungszeiträumen im Wesentlichen aus den im Geschäftsjahr 2010 neu zugegangenen sechs Containerschiffen der 8.750 TEU-Klasse.

43

Insgesamt verbesserte sich das operative Konzernergebnis (EBIT) der "Albert Ballin" Holding von minus 341,9 Mio. EUR im Vorjahr auf 582,7 Mio. EUR im Jahr 2010. Damit wurde ein Ergebnisaufschwung von rund 925 Mio. EUR in nur einem Geschäftsjahr erzielt. Diese erhebliche Ergebnissteigerung resultierte im Wesentlichen aus deutlich über dem Vorjahr liegenden Frachtraten, einem höheren Containertransportvolumen sowie erheblichen Kosteneinsparungen von rund 800 Mio. EUR aus den im Vorjahr initiierten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung.

Das um Sondereinflüsse in Höhe von 33,0 Mio. EUR bereinigte Konzern-EBIT in Höhe von 549,7 Mio. EUR ergibt sich im Wesentlichen durch den Abzug der Kaufpreisallokation der Hapag-Lloyd AG zum 1. April 2009. In diesem Zusammenhang waren Rückstellungen für unvorteilhafte Charterverträge aufzulösen.

Die noch im Vorjahr negative EBIT-Marge konnte 2010 auf 9,4 Prozent erhöht werden.

Mio. EUR	<b>1.1.-31.12. 2010</b>	1.1.-31.12. 2009*
Umsatz	6.204,3	3.325,9
EBIT	582,7	-341,9
EBIT-Marge	9,4%	-10,3%

\*) Vorjahresvergleichswerte inkl. 9 Monate Hapag-Lloyd

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Ergebnis der nach der At-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen sowie dem sonstigen Finanzergebnis zusammen.

Das sonstige Finanzergebnis beinhaltet Zeitwertveränderungen aus derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von -22,8 Mio. EUR sowie Ergebnisse aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in Höhe von 31,1 Mio. EUR (2009: 8,8 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr durch die neu aufgenommenen Finanzschulden im Geschäftsjahr 2010 deutlich verringert und beträgt -138,3 Mio. EUR (2009: -62,3 Mio. EUR). Eine wesentliche einmalige Auswirkung hatten im Geschäftsjahr die Zinsaufwendungen aus der erhaltenen, jedoch im Geschäftsjahr zurückgegebenen Bürgschaft durch die „Bunderepublik Deutschland“ und die „Freie und Hansestadt Hamburg“, aus dem Konsortialkreditvertrag sowie dem vereinbarten Stillhalteabkommen mit den finanzierenden Banken. Insgesamt sind im Rahmen dieser Finanzierung Zinsaufwendungen in Höhe von 56,2 Mio. EUR erfasst worden. Alle drei Maßnahmen wurden im 3. Quartal 2010 gekündigt bzw. zurückgegeben.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT) konnte aufgrund des starken operativen Geschäftes deutlich gesteigert werden und betrug 444,4 Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2010. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (-404,2 Mio. EUR) bedeutet dies einen Anstieg um rund 848,6 Mio. EUR. Auf dieses Ergebnis entfielen Ertragsteuern in Höhe von 16,9 Mio. EUR. Das Konzernergebnis betrug nach Abzug von Minderheitenanteilen 427,5 Mio. EUR.



## VERMÖGENSLAGE DES KONZERNS

## Entwicklung der Vermögensstruktur

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung in %
Langfristige Vermögenswerte	5.057,1	4.536,3	11,5
davon Anlagevermögen	4.988,3	4.498,9	10,9
Kurzfristige Vermögenswerte	1.512,4	1.082,4	39,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	751,8	413,3	81,9
<b>Aktiva</b>	<b>6.569,5</b>	<b>5.618,7</b>	<b>16,9</b>
Eigenkapital	3.442,8	2.765,5	24,5
Fremdkapital	3.126,7	2.853,2	9,6
davon langfristige Schulden	1.878,8	1.504,8	24,9
davon kurzfristige Schulden	1.247,9	1.348,4	-7,5
davon Finanzschulden	1.877,5	1.682,0	11,6
davon langfristige Finanzschulden	1.673,9	1.308,4	27,9
davon kurzfristige Finanzschulden	203,6	373,6	-45,5
<b>Passiva</b>	<b>6.569,5</b>	<b>5.618,7</b>	<b>16,9</b>
Anlagendeckungsgrad I (in %)	69,0	61,5	7,5 pp
Anlagendeckungsgrad II (in %)	106,7	94,9	11,8 pp
Liquiditätsgrad I (in %)	60,2	30,7	29,5 pp
Eigenkapitalquote (in %)	52,4	49,2	3,2 pp
Nettofinanzposition	-1.125,7	-1.126,2	0,0

46

Die Konzernbilanzsumme lag zum Ende des Geschäftsjahres 2010 mit 6.569,5 Mio. EUR über dem vergleichbaren Vorjahreswert in Höhe von 5.618,7 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist in Höhe von 201,2 Mio. EUR durch Effekte aus der Währungsumrechnung, insbesondere aufgrund des im Verhältnis zum US Dollar schwächer gewordenen Euro, begründet.

Die langfristigen Vermögenswerte verzeichneten im Berichtsjahr einen Anstieg in Höhe von 520,8 Mio. EUR auf 5.057,1 Mio. EUR (Vorjahr: 4.536,3 Mio. EUR). Neben Wechselkurseffekten in Höhe von 319,1 Mio. EUR trugen insbesondere die Auslieferung von sechs neuen Containerschiffen sowie geleistete Anzahlungen für Schiffsneubauten zu diesem Anstieg bei.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund der deutlich positiveren Geschäftsentwicklung 2010. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 401,5 Mio. EUR lagen um 23,7 Prozent über dem Vorjahresniveau (324,6 Mio. EUR). Daneben erhöhten sich die Vorräte um 49,2 Mio. EUR auf 144,0 Mio. EUR (Vorjahr: 94,8 Mio. EUR). Die Veränderung gegenüber dem Vergleichszeitraum beruht im Wesentlichen auf einer Mengenerhöhung im Bunkerbestand in Folge der erhöhten Anzahl eingesetzter Schiffe. Zusätzlich beeinflusste der im Vergleich

zum Vorjahr höhere durchschnittliche Bunkerpreis das Vorratsvermögen. Der Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 338,5 Mio. EUR auf 751,8 Mio. EUR (Vorjahr: 413,3 Mio. EUR) resultierte hauptsächlich aus dem im Berichtszeitraum positiven operativen Cash Flow in Höhe von 664,1 Mio. EUR. Einen weiteren wesentlichen Einfluss auf die Liquiditätssituation hatte die Begebung von festverzinslichen Anleihen mit einem Volumen von umgerechnet insgesamt 662,4 Mio. EUR.

Zum 31. Dezember 2010 betrug das Eigenkapital 3.442,8 Mio. EUR gegenüber 2.765,5 Mio. EUR zum 31. Dezember 2009. Die Zunahme des Eigenkapitals um 677,3 Mio. EUR ist hauptsächlich auf den im Geschäftsjahr erzielten Jahresüberschuss sowie direkt im Eigenkapital erfasste unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Währungsumrechnung (201,2 Mio. EUR) zurückzuführen. Darüber hinaus bewirkte die Umwandlung von Gesellschafterdarlehen in Höhe von 353,0 Mio. EUR eine weitere Stärkung des Eigenkapitals. Die um die Währungsumrechnungs- und Wertänderungsrücklage bereinigte Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 52,3 Prozent gegenüber dem Vorjahresniveau von 51,2 Prozent. Von dem zum 31. Dezember 2009 ausgewiesenen Hybridkapital I und II in Höhe von 700 Mio. EUR wurden im Geschäftsjahr 350 Mio. EUR in Kommanditkapital gewandelt. Das Hybrid-III-Kapital wurde im Rahmen des Erwerbs der "Albert Ballin" Terminal Holding zurückgeführt.

47

Die langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich insgesamt um 374,0 Mio. EUR auf 1.878,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1.504,8 Mio. EUR).

Am 8. Oktober 2010 begab die Hapag-Lloyd AG zwei festverzinsliche Anleihen, die sich aus einer Euro-Tranche in Höhe von nominal 330 Mio. EUR sowie einer US Dollar-Tranche in Höhe von nominal 250 Mio. USD zusammensetzten. Zusätzlich wurde am 28. Oktober 2010 eine Aufstockung der bereits emittierten Euro-Tranche über weitere 150 Mio. EUR platziert. Aufgrund der hohen Nachfrage erfolgte die Ausgabe der zusätzlichen Euro-Tranche zu einem Emissionspreis von 103,38 Prozent und einer effektiven Verzinsung von 8,2 Prozent. Weiterhin führte die Auszahlung der K-Sure-I-Finanzierung Ende September in Höhe von 216,3 Mio. EUR (290,7 Mio. USD) zu einem entsprechenden Anstieg.

Diese Erhöhung wurde durch die Rückzahlung von im Rahmen des Stillhalteabkommens gestundeten Beträgen einschließlich Zinsen und Gebühren in Höhe von insgesamt 229,3 Mio. EUR sowie die Tilgung eines Überbrückungsdarlehens der TUI inklusive aufgelaufener Zinsen in Höhe von 226,4 Mio. EUR teilweise kompensiert. Insgesamt betragen damit die langfristigen Finanzschulden 1.673,9 Mio. EUR, was einer Erhöhung gegenüber dem Vorjahr (1.308,4 Mio. EUR) von 365,5 Mio. EUR entspricht.

Die Nettofinanzposition betrug zum 31. Dezember 2010 -1.125,7 Mio. EUR nach -1.126,2 Mio. EUR zum 31. Dezember 2009. Im Vorjahr wurden ausstehende Einlagen in das Kommanditkapital in Höhe von 142,5 Mio. EUR in der Nettofinanzposition berücksichtigt. Ein weiterer Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten ergab sich insbesondere aufgrund der

im Rahmen der Neubewertung der Pensionen zu berücksichtigenden aktualisierten Zinssätze von 5,2 Prozent auf 4,7 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr (84,2 Mio. EUR) ist der Betrag um 13,0 Mio. EUR auf 97,2 Mio. EUR angestiegen.

Die sonstigen Rückstellungen sind im Berichtszeitraum um 5,4 Mio. EUR gesunken und betragen zum Bilanzstichtag 256,0 Mio. EUR (Vorjahr: 261,4 Mio. EUR). In erster Linie ist dies auf die Amortisation von Rückstellungen für drohende Verluste zurückzuführen, die für unvorteilhafte Charterverträge im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 1. April 2009 gebildet wurden.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls gesunken. Zum 31. Dezember 2010 betragen sie 1.247,9 Mio. EUR, was einem Rückgang von 100,5 Mio. EUR entspricht (Vorjahr: 1.348,4 Mio. EUR). Ursächlich für den Rückgang ist im Wesentlichen die Abnahme der kurzfristigen Finanzschulden um 170,0 Mio. EUR. Der Rückgang der kurzfristigen Finanzschulden ist begründet durch die Umwandlung von Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital (Debt-to-Equity Swap) in Höhe von 353,0 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte sich die Umklassifizierung von lang- in kurzfristige Finanzschulden aus. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 752,1 Mio. EUR liegen stichtagsbedingt ca. auf Vorjahresniveau (747,1 Mio. EUR).

48

## FINANZLAGE DES KONZERNS

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des "Albert Ballin" Holding Konzerns stellt die permanente Zahlungsfähigkeit und damit die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes im Konzern sicher. Darunter fällt insbesondere die Begrenzung von finanzwirtschaftlichen Risiken, die aus den Schwankungen von Währungen, Zinsen und Bunkerpreisen resultieren. Vorrangiges Ziel ist die Wahrung einer angemessenen Mindestliquidität. Die Liquiditätssicherung erfolgt auf der Grundlage einer mehrjährigen Finanzplanung sowie einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau. Das Finanzmanagement wird im Rahmen der maßgeblichen Gesetze und der internen Grundsätze und Regeln ausgeübt.

### Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken

Der "Albert Ballin" Holding Konzern ist international aufgestellt und agiert weltweit. Der Konzern ist finanzwirtschaftlichen Risiken, die aus dem Geschäftsbetrieb der Hapag-Lloyd AG resultieren, im Wesentlichen durch Veränderungen von Wechselkursen, Treibstoffpreisen und Zinsniveaus ausgesetzt. Die Geschäfte der Konzerngesellschaften werden überwiegend in US Dollar, in Euro, in Kanadischen Dollar abgewickelt; daneben sind Schweizer Franken, Hongkong Dollar, Singapur-Dollar, Britisches Pfund sowie der Japanische Yen von Bedeutung.



Um Risiken aus Wechselkursänderungen für die Grundgeschäfte zu begrenzen werden Sicherungsgeschäfte für den Euro abgeschlossen. Bunkerpreisänderungen, werden über entsprechende Zuschläge, sofern dies möglich ist, an Kunden weitergegeben. Daneben wird der zukünftige Bunkerbedarf durch Sicherungsgeschäfte bis zu angestrebten 80 Prozent 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 Anhang zum Konzernabschluss.

### Kreditrating

Im September 2010 erhielt die Hapag-Lloyd AG ein Emittentenrating von B1 mit stabilem Ausblick durch Moody's Investors Services sowie BB- mit ebenfalls stabilem Ausblick durch Standard & Poor's. Die im Oktober 2010 begebenen Anleihen („High Yield Bonds“) erhielten von Standard & Poor's ein Rating von B und seitens Moody's von B3. Zur Verbesserung des Finanzprofils und zur Reduzierung der Finanzierungskosten strebt Hapag-Lloyd eine Verbesserung des Kreditratings an.

49

### Analyse der Kapitalflussrechnung

#### Zusammengefasste Kapitalflussrechnung

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2010	1.1.-31.12. 2009*
Cash Flow aus Geschäftstätigkeit	664,1	-329,8
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-447,4	-2.342,1
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	105,8	3.113,9
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>322,5</b>	<b>442,0</b>

\*) Vorjahresvergleichswerte inkl. 9 Monate Hapag-Lloyd

#### Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit

Der im Vorjahr noch negative Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit konnte im Geschäftsjahr 2010 deutlich gesteigert werden und betrug 664,1 Mio. EUR (Vorjahr: -329,8 Mio. EUR). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf das um 829,3 Mio. EUR höhere Konzernergebnis zurückzuführen. Durch die Erwirtschaftung solider Cash Flows soll eine hohe Eigenfinanzierung der Sachanlageinvestitionen erzielt werden.

#### Cash Flow aus Investitionstätigkeit

Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich auf 447,4 Mio. EUR gegenüber 2.342,1 Mio. EUR im Vorjahr. Davon entfielen 235,5 Mio. EUR auf An- und Schlusszahlungen für sechs bereits 2010 abgelieferte Containerschiffe. Weitere 132,3 Mio. EUR wurden als

Anzahlungen für im Bau befindliche Schiffe sowie zur Auftragserteilung neuer Schiffe geleistet. Im Vorjahr war im Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit der Erwerb der Hapag-Lloyd AG durch die "Albert Ballin" Holding enthalten.

Der Free Cash Flow, ermittelt aus dem operativen Cash Flow abzüglich der Nettoinvestitionen, war im Geschäftsjahr 2010 mit 216,7 Mio. EUR deutlich positiv.

### Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus Finanzierungstätigkeit betragen 105,8 Mio. EUR. Diese Veränderung war vor allem auf eine im Vergleich zum Vorjahr reduzierte Aufnahme von finanziellen Mitteln zurückzuführen (Vorjahr: 3.113,9 Mio. EUR). Die Aufnahme der Finanzverbindlichkeiten betraf im Wesentlichen die Begebung der festverzinslichen Anleihen. Gegenläufig wirkte sich die Rückführung kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten und Zinsen in Höhe von 571,6 Mio. EUR sowie die Rückführung des Hybrid-III-Kapitals inklusive Zinsen und Gebühren in Höhe von 331,6 Mio. EUR aus. Im Vorjahr war im Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit die Finanzierung des Erwerbs der Hapag-Lloyd AG durch die "Albert Ballin" Holding enthalten.

50

### Entwicklung des Finanzmittelbestandes

Mio. EUR	1.1.-31.12. 2010	1.1.-31.12. 2009*
<b>Bestand am Anfang der Periode</b>	<b>413,3</b>	<b>0</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen	16,0	-28,7
Zahlungswirksame Veränderungen	322,5	442,0
<b>Bestand am Ende der Periode</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>

\*) Vorjahresvergleichswerte inkl. 9 Monate Hapag-Lloyd

Insgesamt verblieb ein Zufluss von 322,5 Mio. EUR (Vorjahr: 442,0 Mio. EUR), sodass unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten zum Ende des Berichtszeitraums ein Finanzmittelbestand von 751,8 Mio. EUR (Vorjahr: 413,3 Mio. EUR) ausgewiesen wird. Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand entspricht der Bilanzposition „Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente“.

Die detaillierte Kapitalflussrechnung und weitere Erläuterungen sind im Konzernabschluss enthalten.

### Finanzierung

Der Konzern deckt seinen Finanzierungsbedarf mit Mittelzuflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit sowie der Aufnahme kurz-, mittel- und langfristiger Finanzschulden. Im Geschäftsjahr 2010 erfolgte die Finanzierung insbesondere über die Begebung festverzinslicher Anleihen sowie der Umwandlung von Gesellschafterfinanzierung in Kommanditkapital.

## Finanzierungsaktivitäten

Die Wandlung von Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital am 31. März 2010 in Höhe von 353 Mio. EUR führte sowohl zu einer deutlichen Stärkung des Konzerneigenkapitals als auch der Eigenkapitalquote des Konzerns.

Am 22. September 2010 wurde der Konsortialvertrag über einen Sanierungskredit, der zu keiner Zeit in Anspruch genommen wurde, in Höhe von 1.200,0 Mio. EUR beendet. Zeitgleich wurde das Stillhalteabkommen mit den Finanzierungsparteien aufgelöst, sodass die Regelungen der ursprünglichen Finanzierungsverträge wieder Gültigkeit erlangten. Daraufhin wurden am 6. Oktober 2010 die im Rahmen des Stillhalteabkommens gestundeten Tilgungsleistungen sowie in diesem Zusammenhang fällige Gebühren in Höhe von insgesamt 229,3 Mio. EUR und Zinsen in Höhe von insgesamt 51,2 Mio. EUR an die TUI zurückgezahlt.

Im Rahmen eines Facility Agreements wurde der Hapag-Lloyd AG und der "Albert Ballin" Holding am 1. Oktober 2010 eine Kreditlinie in Höhe von 360 Mio. USD gewährt. Diese revolvingende Kreditlinie (RCF) wurde bisher nicht in Anspruch genommen.

Die im Oktober 2010 von der Hapag-Lloyd AG begebenen festverzinslichen Anleihen sowie die Auszahlung der K-Sure-I-Finanzierung Ende September in Höhe von 216,3 Mio. EUR (290,7 Mio. USD) führten zu einem entsprechenden Anstieg der Verschuldung.

## Börsennotierte Anleihen

	Nominal	Laufzeit	Ausgabekurs	USD	Erlöse <sup>1)</sup> EUR	Börsenkurs zum 31.12.2010
Tranche I	330,000,000 EUR	2015	99.50%	455,691,000	328,354,950	107,38
Tranche II	250,000,000 USD	2017	99.37%	248,432,750	179,011,925	107,88
Tranche III	150,000,000 EUR	2015	103.38%	214,730,550	155,062,500	107,38

1) Umrechnung zum jeweiligen Stichtagskurs 8.10.2010 bzw. 28.10.2010

Am 2. November 2010 tilgte Hapag-Lloyd einen Überbrückungskredit der TUI inklusive aufgelaufener Zinsen in Höhe von 226,4 Mio. EUR.

Die Rückzahlung des Hybrid-III-Kapitals erfolgte am 23./24. November 2010 durch die Tilgung der Kreditsumme in Höhe von 314,1 Mio. EUR plus Zinsen und Gebühren in Höhe von 17,5 Mio. EUR (insgesamt rund 331,6 Mio. EUR).

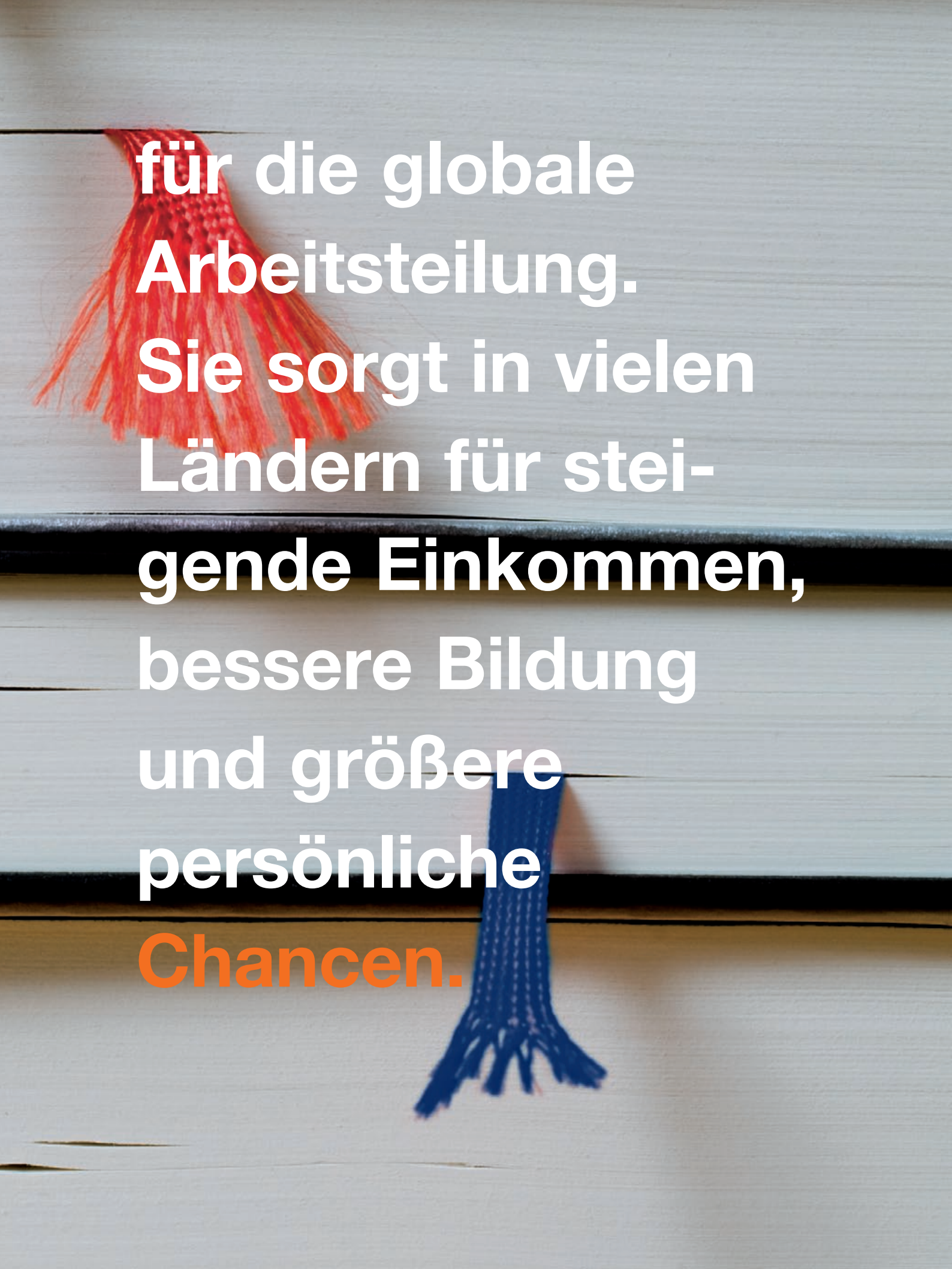
Für die bestehenden Finanzierungen durch Anleihen oder Darlehen bestehen marktübliche Covenantklauseln. Sie umfassen das Eigenkapital, die Liquidität, den Verschuldungsgrad und die Zinsdeckung. Zum 31. Dezember 2010 wurden sämtliche Covenants eingehalten. Der Vorstand geht aufgrund aktueller Planung davon aus, dass diese auch in der Folgeperiode eingehalten werden.

The background of the image shows three books stacked vertically. The top book has a red ribbon bookmark, the middle one has a black cover, and the bottom one has a blue ribbon bookmark. The text is overlaid on the left side of the image.

**Wohlstand**

wächst durch  
Welthandel und  
Warenaustausch.

Der günstige  
Seetransport  
von Produkten in  
Containern ist der  
entscheidende  
Katalysator



**für die globale  
Arbeitsteilung.  
Sie sorgt in vielen  
Ländern für stei-  
gende Einkommen,  
bessere Bildung  
und größere  
persönliche  
Chancen.**

**Nettoverschuldung – Verkürzte Darstellung**

Mio. EUR	2010	2009
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	751,8	413,3
Nettofinanzverbindlichkeiten	1.877,5	1.682,0
<b>Nettofinanzposition</b>	<b>-1.125,7</b>	<b>-1.126,2</b>
EBITDA	903,9	-103,0
<b>Verschuldungsgrad</b>	<b>35,4</b>	<b>42,4</b>
<b>Frei verfügbare Kreditlinien</b>	<b>269,5</b>	<b>16,8</b>
Bereinigtes Eigenkapital	3.429,1	2.989,1
Bereinigte Bilanzsumme	6.555,8	5.842,3
<b>Bereinigte Eigenkapitalquote</b>	<b>52,3</b>	<b>51,2</b>

54

Die Nettofinanzposition des Konzerns betrug 2010 zum Jahresultimo -1.125,7 Mio. EUR nach -1.126,2 Mio. EUR zum 31. Dezember 2009. Im Vorjahr wurden ausstehende Einlagen in das Kommanditkapital in Höhe von 142,5 Mio. EUR in der Nettofinanzposition berücksichtigt.

**Investitionen**

Die Auslieferung von sechs neuen Containerschiffen mit einer nominellen Kapazität von jeweils 8.750 TEU, die im Jahr 2007 bestellt wurden, erfolgte im ersten Halbjahr 2010 an Hapag-Lloyd. Bei der Auslieferung dieser Schiffe waren vertragliche Schlusszahlungen von insgesamt 235,5 Mio. EUR (303,6 Mio. USD) zu zahlen. Damit erhöht sich die Anzahl an Schiffen in dieser Größenklasse auf insgesamt 18 Einheiten.

Vor dem Hintergrund der starken operativen Geschäftsentwicklung sowie der im Jahr durchgeführten Refinanzierungsmaßnahmen wurde ein bisher bestehender Auftrag für den Neubau von sechs weiteren Schiffen dieser Größenordnung am 13. Dezember 2010 angepasst. In Erwartung des zukünftigen Marktwachstums wurde die Bestellung auf die nächste Generation von Containerschiffen mit einer nominellen Kapazität von 13.200 TEU erhöht und um zusätzliche vier Einheiten erweitert. Hyundai Heavy Industries wird alle zehn Großschiffe zwischen Mitte 2012 und Ende 2013 an Hapag-Lloyd übergeben. Das gesamte Auftragsvolumen beträgt 1.083,8 Mio. EUR (1.450,8 Mio. USD), davon wurden bereits seit 2008 Auszahlungen in Höhe von insgesamt 242,8 Mio. EUR (335,9 Mio. USD) für sechs Neubauten sowie im Dezember 2010 in Höhe von 41,6 Mio. EUR (55,7 Mio. USD) für die vier neu bestellten Schiffe aus dem operativen Cash Flow bezahlt.

Weiterhin erwarb der Konzern im Dezember 2010 den traditionsreichen Firmensitz am Ballindamm in Hamburg für den Betrag von 88,0 Mio. EUR von der TUI zurück.

Die beschriebenen Veränderungen der Finanzlage spiegeln sich entsprechend in der Bilanz zum 31. Dezember 2010 wider.

### **Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente**

Im Rahmen Ihrer normalen Geschäftstätigkeit setzt Hapag-Lloyd AG Vermögensgegenstände 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.

## **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 Leistungsportfolio gut im Markt aufgestellt. Die Geschäftsentwicklung in den ersten Wochen 2011 liegt im Rahmen der Erwartungen.

55

## **MITARBEITER**

Zum 31. Dezember 2010 waren bei Hapag-Lloyd 6.872 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 6.819 Mitarbeiter). Zwei gegenläufige Effekte beeinflussten die Entwicklung im Jahr 2010: Die Anzahl der Mitarbeiter im Seebereich stieg im Wesentlichen aufgrund der Indienststellung neuer Schiffe von 1.195 auf 1.306 Mitarbeiter an, während die eingeleiteten Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen zu einem Rückgang der Mitarbeiteranzahl im Landbereich von 5.624 auf 5.566 Mitarbeiter führten.

Internationalität spielt bei Hapag-Lloyd eine entscheidende Rolle. So arbeiten derzeit bei Hapag-Lloyd Menschen aus 61 Nationalitäten, die in über 43 Ländern im Einsatz sind. Insbesondere werden Mitarbeiter zu Auslandseinsätzen ermutigt und Möglichkeiten aufgezeigt, ihre Erfahrungen sowie die 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.

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 die Innen- und Außenbeziehungen, also den Umgang untereinander wie auch mit konzernexternen Partnern.

### **Personalentwicklung**

Hapag-Lloyd hat im Jahr 2010 seine Personalentwicklungsstrategie neu strukturiert. Die vollständige Umsetzung dieses Konzeptes erfolgt 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 2011.

Als erster Baustein dieses neuen Konzeptes sind die Auszubildenden der Hapag-Lloyd hervorzuheben, denn sie sind die Mitarbeiter von morgen. So legt Hapag-Lloyd besonderen Wert auf eine umfangreiche und hochwertige Ausbildung. Im Jahr 2010 beschäftigt Hapag-Lloyd 109 Auszubildende an Land und 127 Auszubildende auf See. Die Ausbildungsquote in Deutschland betrug 9,5 Prozent. Die Auszubildenden waren in den vergangenen Jahren regelmäßig unter den Besten der Abschlussjahrgänge Deutschlands zu finden. Weiterhin liegt die Übernahmequote sowohl aktuell als auch in der Vergangenheit zwischen 80 und 90 Prozent.

Ein weiterer wichtiger Baustein dieses Konzeptes ist das seit 2002 bestehende Management Career Programme (MCP). In diesem Programm werden derzeit 62 Nachwuchsführungskräfte gefördert. Zur Vorbereitung auf spätere Leitungsfunktionen ist eine funktions- und länderübergreifende Jobrotation erforderlich.

56

## INNOVATION UND NACHHALTIGKEIT

### **Nachhaltigkeit und Qualitätsmanagement**

Nachhaltigkeit ist bereits seit vielen Jahren 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, höchste Qualitätsansprüche sowie Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter ist in der Nachhaltigkeitspolitik des Konzerns fest verankert.

Hapag-Lloyd hat als erste Linienreederei weltweit bereits 1994 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.

Dazu finden jährlich Audits in der weltweiten Organisation statt, um die hohen Ansprüche an Qualität und Umweltschutz zu gewährleisten. 2010 wurden im Konzern insgesamt 108 Audits durchgeführt.

Alle Nachhaltigkeitsaktivitäten von Hapag-Lloyd, wie z.B. Maßnahmen zum Schutz der Umwelt, das soziale Engagement und die Qualitätsaspekte, werden in der Abteilung Sustainability Management koordiniert und begleitet. Das Nachhaltigkeitsmanagement ist organisatorisch im Bereich Konzernentwicklung verankert, der direkt an den Vorstand berichtet. In jeder Region / Area – weltweit – sowie in den Corporate Departments und auf den



Schiffen gibt es interne Ansprechpartner, insgesamt mehr als 110. Somit sind alle Mitarbeiter in ihren jeweiligen Bereichen systematisch angehalten, nachhaltig zu wirtschaften.

### **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 einen schnellen Datenaustausch zwischen den beteiligten Partnern entlang der Transportkette an verschiedenen Standorten weltweit und tragen entscheidend zur Kostensenkung bei.

Der Bereich Informationstechnologie nimmt bei Hapag-Lloyd eine zentrale Rolle ein. Durch die Nutzung und ständige Optimierung eines selbst entwickelten IT-Systems gilt Hapag-Lloyd industrieweit als Vorreiter für innovative IT-Lösungen.

### **Equipment Deficit Action Planning**

Die optimale Steuerung von Containerboxen hat großen Einfluss auf die Gesamtwirtschaftlichkeit. Dabei gibt es regional wie saisonal große Schwankungen in der Nachfrage. Die Antizipation der Nachfrageentwicklung und damit die vorausschauende Steuerung des Equipments ist von hoher Bedeutung. Zur Verbesserung der Equipment-Steuerung wurde ein System implementiert, das die Container-Bedarfe aller Typen in allen Hapag-Lloyd Lokationen auf wöchentlicher Basis prognostiziert. Sie werden allen Equipment Plannern weltweit in einem neu entwickelten System mit farblichen Animationen für Veränderungen präsentiert. Weitere Ausbaustufen sind das ‚Planning‘ und ‚Optimizing‘, mit denen auf Basis eines Optimierers das System Vorschläge generiert, wie Leertransporte noch kostenoptimaler durchgeführt werden sollen. Die somit feinere Steuerung der Containerflotte bildet die Basis zur weiteren Verbesserung des Service-Levels für die Kunden.

57

## **EFFIZIENZ UND UMWELTSCHUTZ**

Im Rahmen des Qualitäts- und Umweltprogramms werden Ziele definiert, gemessen und analysiert. Ein herausragendes Ziel ist die Erhöhung der Brennstoffeffizienz und damit einhergehend die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Hapag-Lloyd hat verschiedene technische und operationelle Maßnahmen ergriffen, um dieses Ziel zu erreichen. In den Jahren 2006 bis 2009 konnten die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen um zwölf Prozent pro TEU/km gesenkt werden.

Eine 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 zudem 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 21 der großen Schiffe in den Jahren 2009 und 2010 einem Derating unterzogen.

Der Einsatz einer neuen Software an Bord der Schiffe 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 somit für eine verbesserte Trimmung.

Bei der Neuentwicklung umweltschonender Technologien kooperiert der Konzern eng mit seinen Industriepartnern. Neben Testläufen von Prototypen auf den Schiffen ist Hapag-Lloyd traditionell auch daran interessiert, Innovationen anschließend als erste Reederei im täglichen Betrieb einzusetzen. So verfügt die „Kuala Lumpur Express“ (8.750 TEU) als erstes Containerschiff weltweit über eine so genannte „Thrust Fin“. Die „Thrust Fin“ ist eine Neuentwicklung des Werftpartners Hyundai Heavy Industries. Die speziell geformte, mehrere Meter breite Finne befindet sich hinter dem Propeller am Ruder und optimiert den Vortrieb des Schiffes so, dass der Brennstoffverbrauch spürbar gesenkt werden kann.

Weiterhin begleitet und unterstützt der Konzern zum Beispiel ein Projekt zur Entwicklung eines neuartigen Kühlcontainers. Dabei wird CO<sub>2</sub> als Kältemittel eingesetzt, was als Naturgas – anders als die gebräuchlichen Kältemittel – umweltfreundlicher und bezüglich des Treibhauseffektes neutral ist.

Hapag-Lloyd engagiert sich bereits seit vielen Jahren 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 Verloader. In dieser Arbeitsgruppe werden die ökologischen und sozialen Auswirkungen des weltweiten Warenaustausches untersucht und optimiert.

Hapag-Lloyd hat auch 2010 wieder verschiedene Auszeichnungen für den Einsatz zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des weltweiten Containertransportes erhalten: Die

Hafenbehörde von Vancouver hat Hapag-Lloyd im September 2010 mit dem „Blue Circle Award“ ausgezeichnet. Diese Auszeichnung wurde für die freiwillige Teilnahme an einem Programm zur Reduzierung von Emissionen in den nationalen Gewässern von Vancouver vergeben.

Seit 2008 nimmt Hapag-Lloyd an freiwilligen Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen im hafennahen Bereich von Long Beach (Kalifornien) teil. Hierfür wurde Hapag-Lloyd 2010 bereits zum dritten Mal ausgezeichnet.

## 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.

59

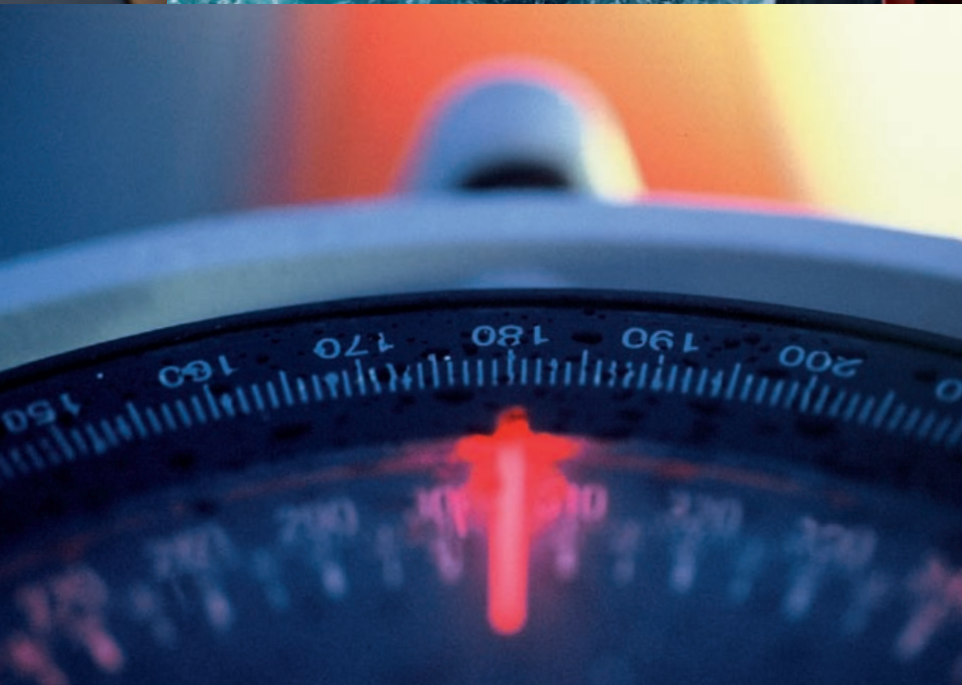
### Strategische Ausrichtung auf Chancen

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

### 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 gemessen, 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 damit 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 der Hapag-Lloyd AG 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 und den Vorstand der Hapag-Lloyd AG sowie die Geschäftsführung 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 unterstützt. Diese überprüft regelmäßig oder fallweise die 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 abgesichert. Für eventuelle Schadensfälle und Haftungsrisiken aus den täglichen Geschäften wurden, soweit wirtschaftlich vertretbar, Versicherungen abgeschlossen. Im Konzern bestehen unter anderem branchenübliche Haftpflicht- und Sachversicherungen sowie Versicherungen für die Seefahrt. Diese werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Jahresabschlusses 2010 der Hapag-Lloyd AG ist das Risikofrüherkennungssystem durch den Abschlussprüfer nach den Grundsätzen des § 317 Abs. 4 HGB geprüft worden. Es wurden keine wesentlichen Beanstandungen festgestellt.

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

#### **Grundsätze**

Die Hapag-Lloyd 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.

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

“Albert Ballin“ Holding GmbH & Co. KG 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 Einzelschriften konkretisiert. Des Weiteren gilt ein einheitlicher Kontenrahmen für die Hapag-Lloyd AG und alle Tochtergesellschaften. 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.

62

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 gesteuert.

### **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 Vier-Augen-Prinzip 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.

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 AG und verfügt zur Wahrnehmung seiner internen Sicherungs- und Beratungsaufgaben über umfassende Informations-, Prüf- und Zugangsrechte.

### **IKS-Nachweisprozess**

Die Hapag-Lloyd 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 in den nachfolgenden Geschäftsjahren fortlaufend durchzuführen ist.

Der Prozess setzt sich aus den Hauptschritten „Scoping und Mapping“, „Nachweis der Wirksamkeit“ und „Berichterstattung“ zusammen. Nach jedem der Schritte kann der Bedarf identifiziert werden, können Schwächen behoben werden, um das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem weiterzuentwickeln. Die fortlaufende angemessene Überarbeitung wird dann prozessbegleitend durchgeführt.

Im ersten Schritt „Scoping und Mapping“ werden zunächst die für die Hapag-Lloyd AG rechnungswesenrelevanten Themen und Risiken identifiziert. Bei der Auswahl werden vorab definierte quantitative (bspw. Höhe einer Bilanzposition) als auch qualitative (bspw. Komplexität der Geschäftsvorfälle) Parameter berücksichtigt. Anschließend werden den ausgewählten Themen und Risiken die etablierten bestehenden Maßnahmen und Kontrollen zugeordnet.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen und Kontrollen wird im Rahmen von Funktionstests überprüft. Die Funktionstests erfolgen im Rahmen einer rollierenden Prüfungsplanung unter der Verantwortung der Internen Revision.

Die Ergebnisse des Wirksamkeitsnachweises zu den Maßnahmen und Kontrollen der ausgewählten Themen und Risiken werden in einem Bericht zusammengefasst. Der vollständige Bericht wird einmal jährlich dem Prüfungsausschuss der Hapag-Lloyd AG durch den Vorstand zur Verfügung gestellt. 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 Bewertung der Chancenpotenziale ist wesentlicher Bestandteil der Strategie, die im Kapitel „Konzern-Ziele und Strategie“ ausführlich beschrieben wird.

Wesentliche Chancenpotenziale ergeben sich aus folgenden Entwicklungen:

64

### **Chancen aus der Entwicklung des weltweiten Containertransportvolumens**

Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass das weltweite Containertransportvolumen auch künftig schneller wachsen wird als der Welthandel. Dieses prognostizierte Mengenwachstum der Branche eröffnet Hapag-Lloyd die Chance, an dieser Marktentwicklung partizipieren zu können.

### **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 Kostenvorteile, wenn es gelingt, die Leertransportquote unter den marktüblichen Durchschnitt zu senken.

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

Die Mitgliedschaft in der Grand Alliance, dem zweitgrößten Konsortium der Containerschifffahrt, versetzt Hapag-Lloyd in die Lage, den eigenen Kunden ein weltweites Netz von Liniendiensten 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.

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

Nachhaltigkeit – insbesondere Umweltschutz und Energieeffizienz – wird künftig eine immer bedeutendere Rolle in der Containerschifffahrt einnehmen. Diese Trends eröffnen 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.

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.

65

## **RISIKEN**

### **STRATEGISCHE RISIKEN**

#### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Die Containerschifffahrt ist stark abhängig von den Rahmenbedingungen in den weltweiten Volkswirtschaften und wird durch konjunkturelle Schwankungen überdurchschnittlich belastet. Im Geschäftsjahr 2010 verbesserten und stabilisierten sich einige Konjunktur- und Wirtschaftsindikatoren im Vergleich zum gesamtwirtschaftlichen Umfeld des Geschäftsjahres 2009, das neben weiteren Auswirkungen insbesondere von einem starken Rückgang des Konsum- und Geschäftsklimas geprägt war. 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. Hinsichtlich der weiteren weltwirtschaftlichen Entwicklung bestehen beträchtliche Unsicherheiten. Ein Rückschlag für die globale Konjunktur kann nicht ausgeschlossen werden. Dies würde zu einem erneuten deutlichen Rückgang des weltweiten Transportaufkommens in der Containerschifffahrt führen.

Obwohl sich die Containerschifffahrt rasant von den negativen Folgen der globalen Finanz- und Konjunkturkrise erholt, kann nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass sich der aktuelle Trend fortsetzt oder dass das Niveau vor der Krise in absehbarer Zeit wieder erreicht wird.

### **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 zu Lasten 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 Charraten könnten neue Wettbewerber hinzukommen, die einen Liniendienst zu besonders niedrigen Frachtraten anbieten.

Die Containerschifffahrt hat 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**

### **Rohstoffpreisisiken**

Hapag-Lloyd ist auf Grund seiner Geschäftstätigkeit Marktpreisisiken aus der Beschaffung von Treibstoffen (Bunker) für die Containerflotte ausgesetzt. Die Ausgaben für Bunkeröl haben einen erheblichen Anteil an den gesamten Betriebskosten. Im Geschäftsjahr 2010 entsprachen die Kosten für den Brennstoff der Schiffe 17,1 Prozent der Umsatzerlöse. Der Preis

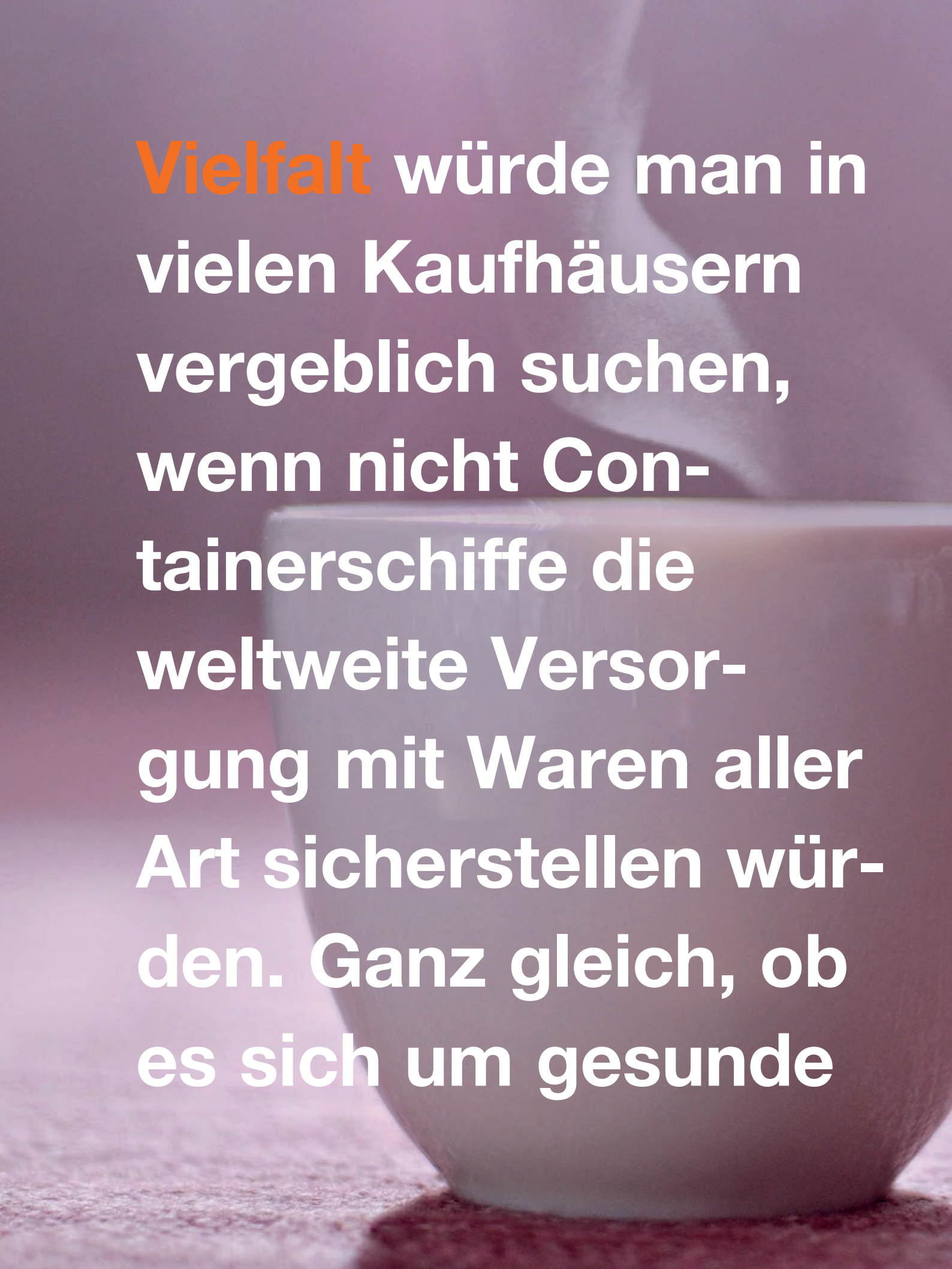
für Bunkeröl verändert sich mit dem Rohölpreis, der historisch starken Schwankungen und durch eine Reihe wirtschaftlicher und geopolitischer Faktoren beeinflusst wird. Hierzu zählen u.a. der globale Terrorismus sowie politische Instabilitäten oder Spannungen im Mittleren Osten. Langfristig wird der Preis durch die weltweite Nachfrage bestimmt und durch die Entwicklung in aufstrebenden Schwellenländern wie zum Beispiel in China und Indien.

Preisrisiken aus Treibstoffeinkäufen werden überwiegend durch Sicherungsgeschäfte abgesichert. Zur Verminderung des Risikos steigender Ölpreise versucht der Konzern daher, ca. 80 Prozent des voraussichtlichen Bedarfs an Bunkeröl über zwölf Monate mittels Finanzderivaten, zu sichern. Zum Stichtag 31. Dezember 2010 waren 45 Prozent des voraussichtlichen Bedarfes an Bunkeröl im Jahre 2011 gegen Preisveränderungen abgesichert. Gleichwohl besteht das Risiko, dass sich die Absicherungen gegen Preiserhöhungen beim Bunkeröl als unzureichend erweisen könnten. Zu Umfang und Art der bestehenden Sicherungsinstrumente zum Bilanzstichtag verweisen wir auf die S. 137 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 68 Prozent der geplanten Treibstoffbestände des Geschäftsjahres 2011 gesichert.

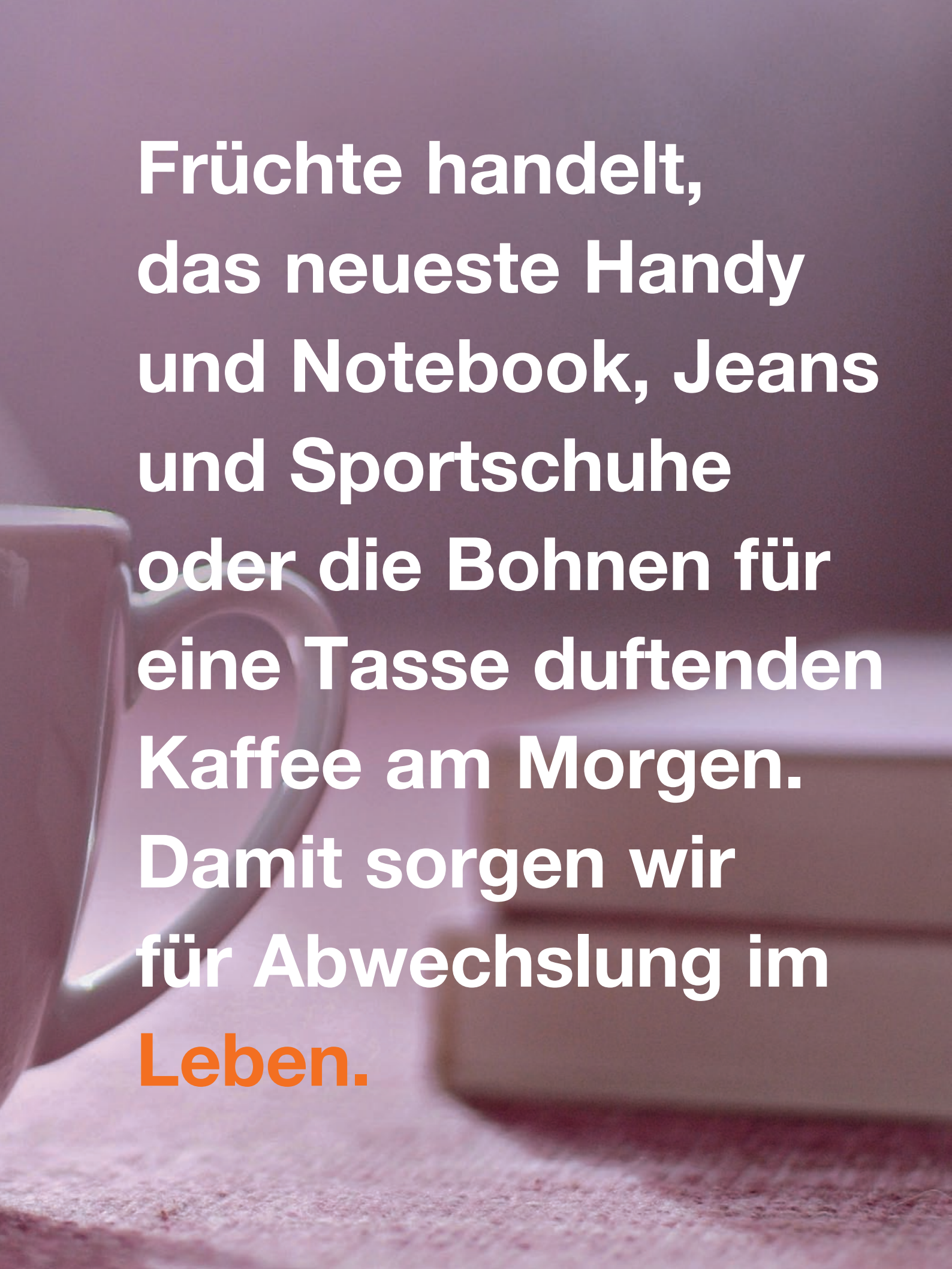
Weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos aus steigenden Bunkerölpreisen ist die Reduzierung des Verbrauches von Bunkeröl durch Maßnahmen wie zum Beispiel Slow Steaming. Hierbei wird durch eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit der Containerschiffe eine überproportionale Ersparnis im Brennstoffverbrauch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

### **Risiko aus Schwankungen in den Charraten**

Im Rahmen eines Chartervertrages stellt der Eigentümer eines Schiffes einer Container-Reederei 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 deutlich anziehen und entsprechende Kostensteigerungen nicht über höhere Frachtraten an Kunden weitergegeben werden können. Die kurzfristigen Charraten folgen der Entwicklung der Frachtraten, die von den Erwartungen über 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.



**Vielfalt** würde man in vielen Kaufhäusern vergeblich suchen, wenn nicht Containerschiffe die weltweite Versorgung mit Waren aller Art sicherstellen würden. Ganz gleich, ob es sich um gesunde



**Früchte handelt,  
das neueste Handy  
und Notebook, Jeans  
und Sportschuhe  
oder die Bohnen für  
eine Tasse duftenden  
Kaffee am Morgen.  
Damit sorgen wir  
für Abwechslung im  
Leben.**

In diesem Fall können sinkende Frachtraten bei fixen Charterraten 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 zu reduzieren, um auf sinkende Frachtraten zu reagieren. Der Anteil eigener bzw. geleasteter Schiffe an der Gesamtkapazität (in TEU) der Hapag-Lloyd Flotte lag per 31. Dezember 2010 bei 48 Prozent. Die übrigen 52 Prozent sind gechartert. Neben den 59 eigenen Containerschiffen sind neun mit einer Kaufoption langfristig geleast. 22 Schiffe sind langfristig, 19 mittelfristig und 28 kurzfristig gechartert.

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

In den letzten Jahren sind die Kapazitäten in der Containerschifffahrt schneller gewachsen als der Ausbau der 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.

#### **Risiko 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 Charterraten, die infolge der gestiegenen Nachfrage gezahlt werden müssen, zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen. Sollte dagegen der Bedarf 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, Umweltschäden, Untergang des Schiffes, Feuer, Explosionen und Kollisionen, Verlust oder Beschädigung der Ladung, Schäden, verursacht durch Materialfehler, menschliches Versagen, Krieg, Terrorismus, politische Maßnahmen in einzelnen Ländern oder schwierige Wetterbedingungen, Verzögerungen durch Streiks der Besatzungen oder Hafentarbeiter, Piraterie und Terrorismus.

Alle aufgeführten Punkte können 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 belastet werden. Hapag-Lloyd

hat in einem wirtschaftlich angemessenen Rahmen 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 (Panama-Kanal, Suez-Kanal) 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.

71

### **Risiken durch Piraterie**

Piraterie stellt seit Langem eine erhebliche Beeinträchtigung der Handelsschifffahrt dar. Seit dem Jahr 2008 hat die Piraterie in einigen Regionen, zum Beispiel im Südchinesischen Meer, im Golf von Aden und vor der Küste Somalias, stark zugenommen. Wenn diese Angriffe in Seegebieten stattfinden, in denen eigene Schiffe verkehren, können die Kosten für Versicherungsprämien und Sicherheitsmaßnahmen deutlich ansteigen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Hapag-Lloyd für alle Fälle, einschließlich der Zahlung von Lösegeld, nicht ausreichend versichert ist.

## **COMPLIANCE-RISIKEN**

### **Risiken aufgrund regulatorischer Rahmenbedingungen**

Als Containerschifffahrtlinie ist Hapag-Lloyd mit zahlreichen national und international geltenden Vorschriften konfrontiert. Die Veränderung oder Erweiterung derartiger Vorschriften sowie die Notwendigkeit, weitere Genehmigungen einzuholen, könnte 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 Containerschifffahrt 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 der Konzern einer regelmäßigen Steuerprüfung, aus der eine Nachzahlung von Steuern resultieren kann. Die Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V. ist Anfang 2010 mit einer Nachzahlung in beträchtlicher Höhe konfrontiert worden. Hiergegen wurde durch Hapag-Lloyd Widerspruch eingelegt.

72

## **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.

### **Risiken aus der Mitgliedschaft in der Grand Alliance**

Aus der Mitgliedschaft in der Grand 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, die sich aus der Kooperation für den Konzern ergeben, verlieren. Dies würde die Flexibilität, die Kapazitäten und das Angebot an Liniendiensten beträchtlich einschränken.



## FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

### Management der finanzwirtschaftlichen Risiken

Hapag-Lloyd ist mit seinen geschäftlichen Aktivitäten weltweit vertreten. Damit ist der Konzern im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Wesentlichen Währungsrisiken, Zinsrisiken, Rohstoffpreisrisiken sowie Liquiditätsrisiken ausgesetzt, die einen wesentlichen 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. Grundlage aller Sicherungsgeschäfte des Konzerns sind grundsätzlich entsprechend bilanzierte oder zukünftige Grundgeschäfte. 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 Charraten sowie für Treibstoffe als auch für die Finanzierung von Containern und Schiffen. Innerhalb des Hapag-Lloyd Konzerns 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 US Dollar, dem Euro und dem Kanadischen Dollar sind auch das Britische Pfund, der Mexikanische Peso und der Chinesische Renminbi von erhöhter 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, insbesondere wenn der Euro gegenüber dem US Dollar an Wert gewinnen sollte.

### 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 auch auf die derivativen Finanzinstrumente und Geldeinlagen im "Albert Ballin" Holding 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.

74

### Ausfallrisiken

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 der Firma Atradius sowie ein zentral gesteuertes monatliches Berichtswesen zur Überwachung der Außenstände inklusive der Altersstruktur und der Richtlinien und Regelungen des Forderungsmanagements.

### Risiken durch Verschuldung

Per 31. Dezember 2010 belaufen sich die Finanzschulden der Gesellschaft auf 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 das Eigenkapital, die Liquidität, den Verschuldungsgrad und die Zinsdeckung. Zum 31. Dezember 2010 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.

**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). Vergleichbare Systeme der Besteuerung gibt es auch in anderen europäischen Ländern. 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 (inländische Bereederung) und auf hoher See oder nur im Liniendienst zwischen ausländischen Häfen eingesetzt ist.

Einige der älteren Schiffe erfüllen diese Voraussetzung nicht, daher unterliegen 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

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag, die zu einer anderen Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage geführt hätten, sind nicht eingetreten.

Aus den in Auftrag gegebenen Schiffsneubauten resultiert bis 2013 ein Finanzierungsbedarf in Höhe von 1 Mrd. USD. Hierfür liegt von den beteiligten Banken bereits die verbindliche Zusage zur Finanzierung in einem Volumen von 930 Mio. USD vor. Damit ist der mittelfristige Finanzierungsbedarf nahezu komplett gedeckt.

## PROGNOSEBERICHT

76

Die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das globale Wirtschaftswachstum und der daraus resultierende Anstieg der Welthandelsströme sind von besonderer Bedeutung für die langfristige Entwicklung der Containerschifffahrt. Angesichts der wieder sehr volatilen Entwicklung der Rohstoffpreise, insbesondere des starken Anstieges der Rohölpreise, sind die von führenden Forschungsinstituten prognostizierten Entwicklungen mit Unsicherheiten behaftet.

Verschiedene Bedingungen sind für eine zukünftige nachhaltige Entwicklung der Weltwirtschaft maßgeblich. In den Industrieländern muss der private Konsum gestärkt werden. Länder mit Außenhandelsüberschuss müssen ihre Nettoexporte abbauen und Länder mit Außenhandelsdefizit – wie die USA – ihre Nettoexporte erhöhen. Es bedarf nach Einschätzung des IWFs einer Ausbalancierung der Handelsbeziehungen. Die USA haben bereits angekündigt, dass sie ihre Exporte in den kommenden fünf Jahren verdoppeln wollen.

Der IWF prognostiziert für 2011 ein Wachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts um 4,4 Prozent, für 2012 wird ein Anstieg um 4,5 Prozent erwartet. Den etwas moderateren Wachstumserwartungen für das erste Halbjahr 2011 folgen Aussichten auf höhere Wachstumsdynamik im zweiten Halbjahr 2011, die sich 2012 fortsetzen sollen.

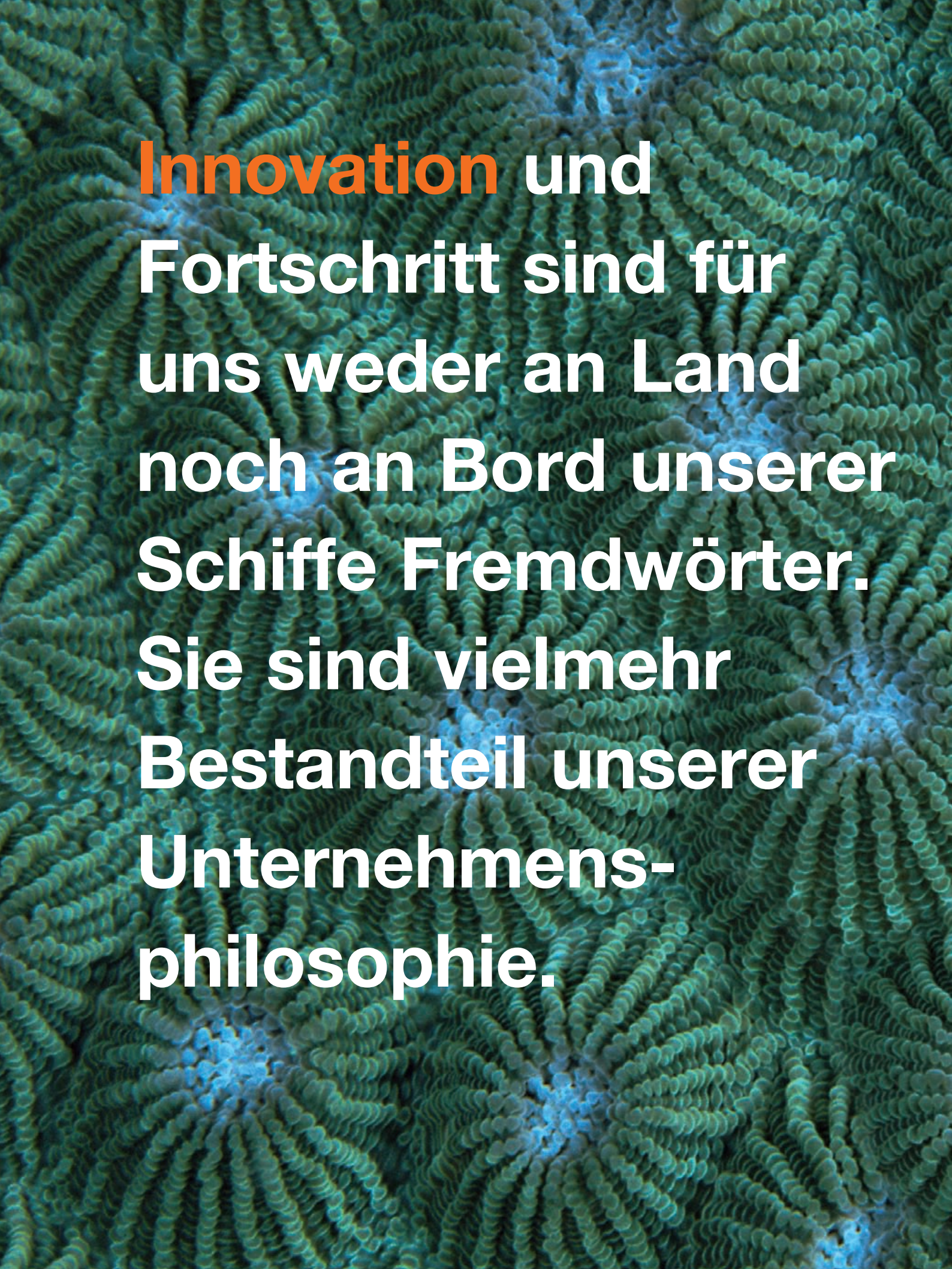
Ein besonders starkes BIP-Wachstum wird mit jeweils 6,5 Prozent für die Jahre 2011 und 2012 in den Entwicklungs- bzw. Schwellenländern erwartet. Die Industrieländer bleiben deutlich hinter diesen Prognosen zurück. Für die Europäische Union erwartet der IWF für 2011 ein Wachstum von 1,7 Prozent gefolgt von 2,0 Prozent in 2012. Für die USA wird ein BIP-Zuwachs in Höhe von 3,0 Prozent (2011) und 2,7 Prozent (2012) prognostiziert.

Der Welthandel dürfte laut IWF im Jahr 2011 um 7,1 Prozent zulegen. Für das Folgejahr werden 6,8 Prozent Wachstum erwartet. Entsprechend positiv wird die zukünftige weltweite

Containervolumenentwicklung prognostiziert. IHS Global Insight erwartet für 2011 einen Anstieg der globalen Containerverkehre um 6,8 Prozent. Für 2012 wird ein weltweites Wachstum von 7,0 Prozent prognostiziert.

Ausgehend von den prognostizierten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen strebt Hapag-Lloyd eine Steigerung des Transportvolumens in den Jahren 2011 und 2012 in Höhe des Marktwachstums an. Für die Frachtrate wird nach dem deutlichen Anstieg in 2010 für die Jahre 2011 und 2012 ein weiterer, wenn auch nur geringfügiger Anstieg erwartet. Unsicherheiten hinsichtlich der erwarteten Marktentwicklung resultieren vor allem aus dem in den letzten Wochen stark gestiegenen Rohölpreis. Des Weiteren erwarten wir auf Grund der positiven Geschäftsentwicklung in der Containerschifffahrt des vergangenen Jahres eine zeitversetzte Steigerung bei den Transportaufwendungen im Jahr 2011. Daher gehen wir davon aus, dass der Kostenanstieg des Jahres 2011 höher ausfallen dürfte als der Umsatzanstieg. Zudem ist die Ertragsentwicklung den branchenüblichen saisonalen Schwankungen unterworfen.

Unsicherheiten für die Ertragslage ergeben sich auch aus der zukünftigen USD je EUR-Entwicklung. Die hohe Staatsverschuldung vieler Volkswirtschaften des Euro-Raums schwächte den Euro im Vergleich zum US Dollar. Angesichts der Rohölverteuerung wird beim Bunkerpreis für 2011 und 2012 ein weiterer Preisanstieg über das durchschnittliche Niveau des Jahres 2010 hinaus erwartet. Zur Sicherung des organischen Wachstums in Höhe des Marktwachstums führt Hapag-Lloyd auch 2011 und 2012 wichtige Investitionen durch. Bereits in 2012 werden drei der bestellten 13.200 TEU Schiffe abgeliefert. Zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs liegen verbindliche Zusagen der beteiligten Banken vor. Nachdem die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2011 voraussichtlich von dem sich abzeichnenden überdurchschnittlichen Anstieg der Transportaufwendungen beeinflusst werden dürfte, sollte sich die positive Geschäftsentwicklung des Konzerns mittelfristig fortsetzen und ein profitables Wachstum in 2012 erreichbar sein.



**Innovation** und  
Fortschritt sind für  
uns weder an Land  
noch an Bord unserer  
Schiffe Fremdwörter.  
Sie sind vielmehr  
Bestandteil unserer  
Unternehmens-  
philosophie.

**Nachhaltigkeit ist  
dabei die Richtschnur  
unseres Handelns –  
unser Beitrag zum  
Umweltschutz.**



# Konzern- Abschluss





	<b>KONZERNABSCHLUSS</b>	<b>80</b>
	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	84
	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	85
	Konzernbilanz	86
	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung	88
	Konzerkapitalflussrechnung	90
	<b>KONZERNANHANG</b>	<b>92</b>
	Erläuterungen zu Grundlagen und Methoden des Konzernabschlusses	92
	Allgemeine Erläuterungen	92
	Segmentberichterstattung	92
	Grundsätze der Rechnungslegung	93
	Grundsätze der Konsolidierung	96
	Bilanzierung und Bewertung	100
	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUR</b>	
	<b>KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>	<b>113</b>
	Umsatzerlöse (1)	113
	Sonstige betriebliche Erträge (2)	113
	Transportaufwendungen (3)	113
	Personalaufwendungen (4)	114
	Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (5)	114
	Sonstige betriebliche Aufwendungen (6)	115
	Übriges Finanzergebnis (7)	115
	Zinsergebnis (8)	116
	Ertragsteuern (9)	116
	<b>ERLÄUTERUNGEN ZUR</b>	
	<b>KONZERNBILANZ</b>	<b>121</b>
	Immaterielle Vermögenswerte (10)	121
	Sachanlagen (11)	123
	Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen (12)	124
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen (13)	125
	Derivative Finanzinstrumente (14)	127
	Vorräte (15)	127
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (16)	128
	Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (17)	128
	Kapitalanteile der Kommanditisten und erwirtschaftetes Eigenkapital (18)	128
	Kumuliertes übriges Eigenkapital (19)	129

Hybridkapital (20)	129
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter (21)	129
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (22)	130
Sonstige Rückstellungen (23)	135
Finanzschulden (24)	136
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten (25)	138
Finanzinstrumente (26)	139

### **ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG 151**

Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit (27)	151
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit (28)	151
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit (29)	152
Entwicklung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (30)	152

### **SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN 152**

Beihilfen der öffentlichen Hand (31)	152
Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden (32)	153
Rechtsstreitigkeiten (33)	153
Sonstige finanzielle Verpflichtungen (34)	153
Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB (35)	155
Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers (36)	155
Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen (37)	155
Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag (38)	158
Anteilsbesitzliste gemäß § 315a HGB (39)	159

**KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**
**Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG  
für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2010**

Mio. EUR	Anhang	<b>01.01.-31.12. 2010</b>	01.01.-31.12. 2009 <sup>1)</sup>
Umsatzerlöse	(1)	6.204,3	3.325,9
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	131,2	90,8
Transportaufwendungen	(3)	4.811,2	3.041,8
Personalaufwendungen	(4)	345,5	247,4
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	(5)	321,2	238,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	283,2	239,3
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>574,4</b>	<b>-350,7</b>
Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	(12)	31,1	8,8
Übriges Finanzergebnis	(7)	-22,8	-
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>		<b>582,7</b>	<b>-341,9</b>
Zinserträge	(8)	7,6	29,4 <sup>2)</sup>
Zinsaufwendungen	(8)	-145,9	-91,7 <sup>2)</sup>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>444,4</b>	<b>-404,2</b>
Ertragsteuern	(9)	16,9	-2,4
<b>Konzernergebnis</b>		<b>427,5</b>	<b>-401,8</b>
Davon Ergebnisanteil der Eigenkapitalgeber der "Albert Ballin" Holding		410,6	-401,9
Davon Zinsen auf Hybridkapital III		17,0	-
Davon auf Anteile anderer Gesellschafter entfallender Gewinn	(21)	-0,1	0,1

1) inklusive 9 Monate Hapag-Lloyd Teilkonzern

2) Die Darstellung für 2009 wurde angepasst.

## KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

Konzern-Gesamtergebnisrechnung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG  
für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2010

Mio. EUR	Anhang	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009 <sup>1)</sup>
<b>Konzernergebnis</b>		<b>427,5</b>	<b>-401,8</b>
Cash Flow Hedges (kein Steuereffekt)	(19)	36,1	-
Zuführungen Wertänderungsrücklage (OCI)		49,9	12,5
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung		-13,8	-12,5
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, nach Steuern	(19)	-9,4	-6,0
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigem Fondsvermögen, vor Steuern		-8,9	-7,3
Steuereffekt		-0,5	1,3
Währungsumrechnung (kein Steuereffekt)	(19)	201,2	-223,6
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>227,9</b>	<b>-229,6</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>655,4</b>	<b>-631,4</b>
Davon Anteil der Eigenkapitalgeber der "Albert Ballin" Holding am Gesamtergebnis		638,5	-631,5
Davon Zinsen auf Hybridkapital III		17,0	-
Davon auf Anteile anderer Gesellschafter entfallendes Gesamtergebnis	(21)	-0,1	0,1

1) inklusive 9 Monate Hapag-Lloyd Teilkonzern

## KONZERNBILANZ

## Konzernbilanz der "Albert Ballin" Holding GmbH &amp; Co. KG zum 31. Dezember 2010

Mio. EUR	Anhang	31.12. 2010	31.12. 2009
<b>Aktiva</b>			
Geschäfts- oder Firmenwerte	(10)	691,2	642,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(10)	773,8	834,2
Sachanlagen	(11)	3.198,3	2.695,6
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	(12)	324,8	325,0
Sonstige Forderungen	(13)	20,5	25,4
Derivative Finanzinstrumente	(14)	36,9	0,0
Aktive latente Ertragsteuern	(9)	11,6	13,6
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>5.057,1</b>	<b>4.536,3</b>
Vorräte	(15)	144,0	94,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(13)	401,5	324,6
Sonstige Forderungen	(13)	110,1	226,1
Derivative Finanzinstrumente	(14)	85,3	1,4
Ertragsteuerforderungen	(9)	16,6	11,8
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(16)	751,8	413,3
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(17)	3,1	10,4
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>1.512,4</b>	<b>1.082,4</b>
<b>Summe Aktiva</b>		<b>6.569,5</b>	<b>5.618,7</b>

Mio. EUR	Anhang	31.12. 2010	31.12. 2009
<b>Passiva</b>			
Kapitalanteile der Kommanditisten	(18)	3.086,6	2.384,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	(18)	0,0	-401,9
Kumuliertes übriges Eigenkapital	(19)	-1,7	-229,6
Hybridkapital	(20)	357,6	697,7
<b>Den Anteilseignern der "Albert Ballin" Holding zustehendes Eigenkapital</b>		<b>3.442,5</b>	<b>2.451,0</b>
Hybridkapital	(20)	0,0	314,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	(21)	0,3	0,4
<b>Eigenkapital</b>		<b>3.442,8</b>	<b>2.765,5</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	90,4	79,3
Sonstige Rückstellungen	(23)	103,6	111,0
Finanzschulden	(24)	1.673,9	1.308,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	5,3	5,5
Passive latente Ertragsteuern	(9)	5,6	0,6
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>1.878,8</b>	<b>1.504,8</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(22)	6,8	4,9
Sonstige Rückstellungen	(23)	152,4	150,4
Ertragsteuerschuld	(9)	9,2	4,2
Finanzschulden	(24)	203,6	373,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(25)	752,1	747,1
Sonstige Verbindlichkeiten	(25)	123,8	68,2
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>1.247,9</b>	<b>1.348,4</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>6.569,5</b>	<b>5.618,7</b>

**KONZERNEIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**
**Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG  
für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2010**

Mio. EUR*	Den Anteilseignern der "Albert Ballin" Holding			
	Kapital- anteile der Komman- ditisten	Erwirt- schaftetes Konzern- eigenkapital	Cash Flow Hedges	Versicherungs- mathematische Gewinne und Verluste
Anhang	(18)	(18)		
<b>Stand 31.12.2008</b>	<b>(€ 1.000)</b>	<b>(€ -303,77)</b>	-	-
<b>Gesamtergebnis</b>	-	<b>-401,9</b>	-	<b>-6,0</b>
<b>Transaktionen mit Gesellschaftern</b>	<b>2.384,8</b>	-	-	-
davon				
Einzahlung anlässlich Unternehmens- erwerb	2.100,0	-	-	-
Kapitalerhöhung (unter Berücksichtigung von Transaktionskosten)	284,8	-	-	-
Wandlung von Darlehen (unter Berücksichtigung von Transaktionskosten)	-	-	-	-
Zugang durch Unternehmenserwerb	-	-	-	-
Ausschüttung	-	-	-	-
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>2.384,8</b>	<b>-401,9</b>	-	<b>-6,0</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	-	<b>410,6</b>	<b>36,1</b>	<b>-9,4</b>
<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>	<b>36,1</b>	<b>-15,4</b>

\* Die Beträge zum 01.01.2009 beziehen sich nur auf den Einzelabschluss der "Albert Ballin" Holding und werden in exakten EUR-Beträgen angegeben.



zustehendes Währungs- rücklage	Eigenkapital		Summe	Hybrid- kapital	Anteile nicht be- herrschender Gesell- schafter	Summe Eigen- kapital
	Kumuliertes übriges Eigen- kapital	Hybrid- kapital				
	(19)	(20)		(20)	(21)	
-	-	-	<b>(€ 696,23)</b>	-	-	<b>(€ 696,23)</b>
<b>-223,6</b>	<b>-229,6</b>	-	<b>-631,5</b>	-	<b>0,1</b>	<b>-631,4</b>
-	-	<b>697,7</b>	<b>3.082,5</b>	<b>314,1</b>	<b>0,3</b>	<b>3.396,9</b>
-	-	-	2.100,0	-	-	2.100,0
-	-	-	284,8	-	-	284,8
-	-	697,7	697,7	314,1	-	1.011,8
-	-	-	-	-	0,4	0,4
-	-	-	-	-	-0,1	-0,1
<b>-223,6</b>	<b>-229,6</b>	<b>697,7</b>	<b>2.451,0</b>	<b>314,1</b>	<b>0,4</b>	<b>2.765,5</b>
<b>201,2</b>	<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
<b>-22,4</b>	<b>-1,7</b>	<b>357,6</b>	<b>3.442,5</b>	-	<b>0,3</b>	<b>3.442,8</b>

**KONZERNKAPITALFLUSSRECHNUNG**
**Konzernkapitalflussrechnung der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG  
für die Zeit vom 01. Januar bis 31. Dezember 2010**

Mio. EUR	Anhang	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009 <sup>1)</sup>
Konzernergebnis		427,5	-401,8
Abschreibungen (+) / Zuschreibungen (-)		318,2	238,9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen (+) / Erträge (-)		-11,0	-40,7
Zinsaufwendungen (ohne Zinsaufwand aus Pensionsverpflichtungen)		137,2	85,6
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		15,9	-
Gewinn (-) / Verlust (+) aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-6,1	-17,6
Erträge aus Dividenden (-)		-9,6	-1,3
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Vorräte		-42,1	-28,6
Zunahme (-) / Abnahme (+) der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-136,5	-58,3
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Rückstellungen		-19,1	-63,2
Zunahme (+) / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)		-10,3	-42,8
<b>Mittelzufluss/ -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	(27)	<b>664,1</b>	<b>-329,8</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		14,6	14,6
Einzahlungen aus Abgängen von konsolidierten Gesellschaften (abzügl. abgegebener Finanzmittel aus Unternehmensverkäufen)		-	-
Einzahlungen aus Abgängen sonstiger langfristiger Vermögenswerte		13,3	315,0
Einzahlungen aus Dividenden		30,1	42,4
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-502,2	-134,1
Auszahlungen für Investitionen in konsolidierte Gesellschaften (abzügl. übernommener Finanzmittel)		0,0	-2.578,4
Auszahlungen für Investitionen in sonstige langfristige Vermögenswerte		-3,2	-1,6
<b>Mittelzufluss/ -abfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	(28)	<b>-447,4</b>	<b>-2.342,1</b>

Mio. EUR	Anhang	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009 <sup>1)</sup>
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen		-	2.242,3
Einzahlungen aus ausstehenden Einlagen		142,5	-
Auszahlungen aus Hybridkapital		-331,6	-
Zahlung der Dividende der Tochterunternehmen an andere Gesellschafter		-	-0,1
Einzahlungen aus der Begebung von Finanzschulden		882,4	1.779,0
Auszahlungen aus der Rückführung von Finanzschulden		-439,0	-1.215,5
Einzahlung aus Verlustübernahme		-	363,2
Auszahlungen für Zinsen		-132,6	-55,0
Einzahlungen (+) und Auszahlungen (-) aus Sicherungsgeschäften für Finanzschulden		-15,9	-
<b>Mittelzufluss / -abfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	(29)	<b>105,8</b>	<b>3.113,9</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>		<b>322,5</b>	<b>442,0</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Anfang der Periode</b>		<b>413,3</b>	<b>-</b>
Wechselkursbedingte Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		16,0	-28,7
Zahlungswirksame Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		322,5	442,0
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende der Periode</b>	(30)	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>

1) inklusive 9 Monate Hapag-Lloyd Teilkonzern

## KONZERNANHANG

### ERLÄUTERUNGEN ZU GRUNDLAGEN UND METHODEN DES KONZERNABSCHLUSSES

#### Allgemeine Erläuterungen

Die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG (im Nachfolgenden „die Gesellschaft“ oder "Albert Ballin" Holding) mit Sitz in Hamburg, Gertrudenstraße 2, ist eine Personengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg unter HRA 109117 eingetragen. Sie wurde mit Gesellschaftsvertrag vom und Eintragung in das Handelsregister am 9. Oktober 2008 gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist die direkte oder indirekte Beteiligung an Unternehmen, die weltweit mit eigenen und gecharterten Schiffen in der Containerschiffahrt tätig sind.

Die Steuerung des "Albert Ballin" Holding Konzerns ist ausschließlich auf das Geschäftsfeld Containerschiffahrt gerichtet.

Mutterunternehmen der "Albert Ballin" Holding ist die "Albert Ballin" Joint Venture GmbH & Co. KG (im Folgenden "Albert Ballin" Joint Venture). An dieser ist zum 31. Dezember 2010 die Hamburgische Seefahrtbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 50,24 % beteiligt, die TUI-Hapag Beteiligungs GmbH mit 49,76 %.

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 § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der vorliegende Abschluss umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010. In Folge der Erstkonsolidierung zum 31. März 2009 wurde die Hapag-Lloyd Gruppe in 2009 nur mit der Geschäftstätigkeit für den 9-monatigen Zeitraum vom 01. April bis 31. Dezember einbezogen. Ein Vergleich mit den Vorjahresangaben, insbesondere der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Kapitalflussrechnung, ist daher nur eingeschränkt möglich.

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

Die Gesellschafterversammlung wird den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2010 voraussichtlich am 1. April 2011 zur Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger freigeben.

#### Segmentberichterstattung

Da die Gesellschaft am 31. Dezember 2010 weder Schuld- oder 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.

## Grundsätze der Rechnungslegung

Die folgenden vom IASB veröffentlichten neuen Standards beziehungsweise 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 allerdings für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des "Albert Ballin" Holding Konzerns nicht:

- IFRS 1 Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet 2008)
- Änderung des IFRS 1 Zusätzliche Ausnahmen für Erstanwender
- Änderung des IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung
- IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet 2008) und IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse (überarbeitet 2008)
- Änderung des IAS 39 Geeignete Grundgeschäfte
- IFRIC 12 Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen
- IFRIC 15 Verträge über die Errichtung von Immobilien
- IFRIC 16 Absicherungen einer Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb
- IFRIC 17 Sachdividenden an Eigentümer
- IFRIC 18 Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden
- Verbesserungen der IFRS (2009)
- Verbesserungen der IFRS (2008)

Die **Neufassung des IFRS 1** Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards betrifft lediglich die Neustrukturierung des Standards und beinhaltet die Regelungen des vorher geltenden Standards. Weiterhin werden zusätzliche Ausnahmen zur grundsätzlich zwingenden retrospektiven Anwendung aller zum Abschlussstichtag des ersten IFRS-Abschlusses geltenden Standards und Interpretationen für Unternehmen der Öl- und Gasindustrie sowie erstmalige IFRS-Anwender, die die Übergangsbestimmungen des IFRIC 4 anwenden, eingeführt.

Die **Änderungen des IFRS 2** Anteilsbasierte Vergütung stellen die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen mit Barausgleich im Konzern für die Fälle klar, in denen das rechnungslegende Unternehmen Güter oder Dienstleistungen erhält, jedoch nicht selbst, sondern sein Mutterunternehmen oder ein anderes Konzernunternehmen die Verpflichtung zur Barzahlung hat.

Die **Änderungen des IFRS 3** Unternehmenszusammenschlüsse umfassen im Wesentlichen Bestimmungen zu Kaufpreisbestandteilen und Anschaffungsnebenkosten, sukzessiven Unternehmenserwerben, Geschäfts- oder Firmenwerten, Minderheitsanteilen und der Neubewertung von übernommenen Verträgen. IAS 27 legt fest, dass mit einem Kontrollwechsel verbundene Käufe und Verkäufe von Beteiligungen zu einer erfolgswirksamen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert der bereits im Konzern gehaltenen bzw. der dann im Konzern verbleibenden Anteile führen. Transaktionen ohne Kontrollwechsel werden jedoch erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

**Änderung des IAS 39** Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung befassen sich mit den Voraussetzungen, unter denen Inflationsrisiken im Rahmen von Sicherungsgeschäften als Grundgeschäft abgesichert werden können sowie mit der Möglichkeit, Optionen als Sicherungsinstrument zur Absicherung einseitiger Risiken zu verwenden.

**IFRIC 12** Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen erläutert die Konzessionsvereinbarungen mit Regierungen oder ähnlichen Institutionen zur Bereitstellung von öffentlichen Dienstleistungen. Es sind zwei Arten von Verträgen zu unterscheiden. Dabei wird ein finanzieller Vermögenswert angesetzt, wenn das Unternehmen eine Gegenleistung von der Regierung erhält oder ein immaterieller Vermögenswert angesetzt, wenn das Unternehmen als Gegenleistung das Recht zur Erhebung von Gebühren von den Benutzern der Dienstleistung erhält.

**IFRIC 15** Verträge über die Errichtung von Immobilien, legt fest, unter welchen Bedingungen Unternehmen, die sich mit der Immobilienfertigung befassen, IAS 11, Fertigungsaufträge, bzw. IAS 18 Umsatzerlöse, anzuwenden haben. Darüber hinaus wird der Frage nachgegangen, zu welchem Zeitpunkt Erträge aus der Immobilienfertigung zu realisieren sind.

**IFRIC 16** Absicherungen einer Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb stellt klar, dass eine Risikoposition nur aus der Umrechnung der funktionalen Währung des Tochterunternehmens in die funktionale Währung des Mutterunternehmens entstehen kann und nicht aus der Umrechnung in die Darstellungswährung des Mutterunternehmens.

**IFRIC 17** Sachdividenden an Eigentümer behandelt Bilanzierungsfragen im Zusammenhang mit unbaren Ausschüttungen an Anteilseigner beim ausschüttenden Unternehmen.

**IFRIC 18** Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden enthält Regelungen zur Bilanzierung von Vermögenswerten, die ein Unternehmen von seinen Kunden erhält, um den Kunden Zugang zu einem Netzwerk oder dauerhaften Zugang zu Dienstleistungen oder die Lieferung von Gütern zu verschaffen.

Im Rahmen der **Verbesserung der IFRS 2009** wurden Änderungen mit dem Ziel der Anpassungen von Formulierungen in einzelnen IFRS zur Klarstellung der bestehenden Regelungen sowie Änderungen, die Auswirkungen auf die Bilanzierung, den Ansatz und die Bewertung haben, vorgenommen.

Im Rahmen der **Verbesserung der IFRS 2008** wurde IFRS 5 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte dahingehend geändert, dass bei der Bekanntmachung eines Plans zur Veräußerung einer Beteiligung an einem Tochterunternehmen mit Verlust der Beherrschung alle Vermögensgegenstände und Schulden als „zur Veräußerung gehalten“ zu klassifizieren sind, sofern die Kriterien gemäß IFRS 5.6 bis 5.8 erfüllt sind.

Aus diesen Vorschriften ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Konzerns.

Darüber hinaus hat die „Albert Ballin“ Holding die Erleichterungsvorschriften bezüglich „government-related entities“ der Abschnitte 25 bis 27 des ab 1. Januar 2011 anzuwendenden neuen IAS 24 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.

Die folgenden im Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses bereits durch das IASB verabschiedeten und von der EU übernommenen, überarbeiteten bzw. neu erlassenen Standards und Interpretationen waren im Geschäftsjahr 2010 noch nicht verpflichtend anzuwenden:

Standard/Interpretation	Anwendungs- pflicht für Geschäftsjahre beginnend ab	Auswirkungen
IAS 12 Änderungen zu IAS 12: Latente Steuern auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	1.1.2012	Die künftige Anwendung unterliegt einer Prüfung durch das Management
IAS 24 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	1.1.2011	Die Erleichterungsvorschrift bezüglich government-related entities wird bereits in Anspruch genommen, die künftige Anwendung der restlichen Vorschriften unterliegt einer Prüfung durch das Management
IAS 32 Änderungen zu IAS 32: Klassifizierung von Bezugsrechten	1.2.2010	Die künftige Anwendung unterliegt einer Prüfung durch das Management
IFRIC 14 Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen	1.1.2011	Die künftige Anwendung unterliegt einer Prüfung durch das Management
IFRIC 19 Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente	1.7.2010	Die künftige Anwendung unterliegt einer Prüfung durch das Management
Diverse Annual Improvements Project 2010 - Verbesserungen der IFRS	in Abhängigkeit vom Standard	Die künftige Anwendung unterliegt einer Prüfung durch das Management

Dabei handelt es sich ausschließlich um Regelungen, die erst ab dem Geschäftsjahr 2011 oder später anzuwenden sind.

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 Buchwerts im Normalfall durch Veräußerung erfolgt.

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.

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

Die **Änderungen des IFRIC 14** Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen betreffen Versorgungspläne, welche eine Mindestdotierungsverpflichtung vorsieht und das Unternehmen Beitragsvorauszahlungen auf diese leistet. Der wirtschaftliche Nutzen aus diesen Beitragsvorauszahlungen, die künftige Beitragszahlungen auf Grund der Mindestdotierungsverpflichtung vermindern, als Vermögenswert aktiviert.

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

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

96

### **Änderung der Gewinn- und Verlustrechnung**

Im Geschäftsjahr 2010 werden in der Gewinn- und Verlustrechnung die Zinserträge und Zinsaufwendungen unsaldiert ausgewiesen. Die Darstellung für 2009 wurde entsprechend angepasst.

## **GRUNDSÄTZE DER KONSOLIDIERUNG**

### **Konsolidierungsgrundsätze und -methoden**

In den Konzernabschluss sind alle wesentlichen in- und ausländischen Unternehmen einbezogen, bei denen die "Albert Ballin" 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 und Joint Venture) 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 Tochter-



unternehmen 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 Firmenwerts 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 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). Diese Wertminderungen werden in der 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.

Für die Erstellung des Konzernabschlusses werden die Einzelabschlüsse der "Albert Ballin" 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 Abgangzeitpunkt in der 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 ertragssteuerlichen Auswirkungen angesetzt.

Nicht beherrschende Anteile am Ergebnis und am Eigenkapital von Tochterunternehmen werden separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und innerhalb des Konzerneigenkapitals 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.

Die Akquisition der Hapag-Lloyd Gruppe im Vorjahr erfolgte nach IFRS 3 (2005) Unternehmenserwerbe.

### Konsolidierungskreis

Im Konsolidierungskreis des Konzerns sind neben der "Albert Ballin" Holding insgesamt 54 Gesellschaften folgendermaßen einbezogen:

	Vollkonsolidierung		Equity-Methode		Gesamt
	inländische	ausländische	inländische	ausländische	
31.12.2009	4	44	2	2	52
Zugänge	1	-	-	1	2
Abgänge	-	-	-	-	-
31.12.2010	5	44	2	3	54

Mit dem Unternehmenserwerb der Hapag-Lloyd Gruppe im Vorjahr wurden 48 Gesellschaften sowie im Laufe des Geschäftsjahres 2009 vier weitere Gesellschaften erstmalig einbezogen. In den Konzernabschluss werden vier inländische und sechs 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 % der Anteile an der Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok. Aufgrund der wirtschaftlichen Beherrschung wird diese Gesellschaft vollkonsolidiert. Im November 2010 wurde die Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH gegründet, die im Konzern vollkonsolidiert wird.

Weiterhin wurden 40 % der Anteile der Spence Shipping Pvt. Ltd., Sri Lanka erworben. Die Gesellschaft wird nach der Equity-Methode einbezogen und hat ein vom Konzern abweichendes Wirtschaftsjahr mit Bilanzstichtag zum 31. März.

Bei allen anderen Unternehmen stimmt das Wirtschaftsjahr mit dem der "Albert Ballin" Holding überein.

Eine vollständige Aufstellung der Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des "Albert Ballin" Holding Konzerns ist unter Anmerkung (39) aufgeführt.

### Unternehmenserwerbe und -veräußerungen

#### Zugang der Hapag-Lloyd Gruppe

Zum 31. März 2009 hatte die "Albert Ballin" Holding sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd Gruppe erworben.

Der sich aus der Akquisition ergebende Geschäfts- oder Firmenwert ermittelte sich zum Erstkonsolidierungszeitpunkt wie folgt:

Mio. EUR	
Kaufpreis für die Akquisition ohne Schuldübernahme	2.948,0
Gemäß Kostenerstattungsvereinbarung erstattete und aktivierungsfähige Kosten	11,3
Sonstige direkt der Akquisition zurechenbare Kosten	9,3
<b>Gesamte Anschaffungskosten</b>	<b>2.968,6</b>
Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens (ohne Anteile anderer Gesellschafter)	2274,2
<b>Geschäfts- oder Firmenwert</b>	<b>694,4</b>

Da die funktionale Währung der Hapag-Lloyd Gruppe der US-Dollar ist, ergaben sich in der Konzernberichtswährung Euro Schwankungen des Geschäfts- oder Firmenwerts in Höhe von 48,7 Mio. EUR (2009: 51,9 Mio. EUR). Somit ergibt sich in der Bilanz ein Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 691,2 Mio. EUR (2009: 642,5 Mio. EUR).

Im Rahmen des Erwerbs wurde der Kundenstamm als separierbarer Vermögenswert identifiziert, da das Geschäft von Hapag-Lloyd durch längerfristige Kundenbeziehungen im B2B-Umfeld geprägt ist.

Als immaterieller Vermögenswert mit unbestimmter Nutzungsdauer wurde die Marke „Hapag-Lloyd“ berücksichtigt. Hapag-Lloyd betreibt den weltweiten Containerlinienverkehr ausschließlich unter dieser Marke. Die unbegrenzte Nutzungsdauer der Marke „Hapag-Lloyd“ beruht maßgeblich auf ihrer voraussichtlich unbegrenzten Nutzung durch die Gesellschaft sowie dem rechtlichen Schutz der Marke im In- und Ausland.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen positiven oder negativen Zeitwert erkennen lassen. Hierunter fallen insbesondere Charter- und Leasingverträge sowie Transport- und Lieferverträge. Darüber hinaus zählt das Orderbuch für Schiffe zu diesen Verträgen. Dies führte zum Ansatz von immateriellen Vermögenswerten sowie von Rückstellungen für unvorteilhafte Verträge.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurde weiterhin eine von Hapag-Lloyd selbst erstellte Individualsoftware mit einem positiven Zeitwert versehen.

99

### **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 des Hapag-Lloyd Teilkonzerns ist der US Dollar. Funktionale Währung der übrigen in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften ist der Euro.

Für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der „Albert Ballin“ Holding werden die Vermögenswerte und Schulden des Hapag-Lloyd Teilkonzerns mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag (Stichtagskurs) in Euro umgerechnet. Für Aufwendungen, Erträge sowie das Ergebnis erfolgt die Umrechnung mit dem Durchschnittskurs des Berichtszeitraums. Die aus der Translation entstehenden Differenzen werden erfolgsneutral im Eigenkapital 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.

**Wechselkurse für bedeutende Währungen**

je EUR	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
US-Dollar	1,3386	1,4400	1,3268	1,4234
Britische Pfund Sterling	0,8618	0,8890	0,8582	0,8853
CAD-Dollar	1,3360	1,5098	1,3665	1,5733
Yen	108,8200	133,0700	116,4551	133,0329
Singapur-Dollar	1,7165	2,0183	1,8080	2,0405

**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 Erlösschmälerungen ausgewiesen.

Erlöse für nicht beendete Schiffsreisen werden anteilig entsprechend dem Reiserfortschritt am Bilanzstichtag erfasst. Der Reiserfortschritt 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.

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 gezeigt.

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.

**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 unbestimmbaren 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	25
Selbsterstellte Computersoftware der Hapag-Lloyd AG	8
Sonstiges	divers

101

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. Orderbuch sind Verträge für neue Schiffe. Vor diesem Hintergrund entspricht die Nutzungsdauer der Nutzungsdauer für Schiffe und die Abschreibung beginnt erst ab Auslieferung dieser Schiffe.

### 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 Vermögenswerten stehen, werden für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes, in die Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen. Der im Fall der konzerninternen Finanzierung zugrundegelegte Finanzierungskostensatz beträgt 6,42 % p. a. für das laufende Geschäftsjahr und 6,22 % 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
Schiffe	25
Container, Container-Sattelaufleger	13
Übrige Anlagen	3-10

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 Schrottwerts 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“.

102

### 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 Leasing-Gegenstand wird beurteilt, ob dem Leasing-Nehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasing-Geber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Finance Lease Verträge liegen im „Albert Ballin“ Holding Konzern nicht vor.

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

Tritt der Konzern als Leasinggeber im Rahmen von Operating Lease 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 erfasst.

Gewinne oder Verluste aus Sale and Lease back Transaktionen, die zu Operating Lease Verträgen führen, werden sofort vereinnahmt, wenn die Transaktion zu Marktwerten durchgeführt wurde. 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 gegenüber gestellt. Übersteigt der

Buchwert eines Vermögenswertes den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung erfasst. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden anlassbezogen, jedoch zumindest jährlich auf Wertminderungen getestet. Das betrifft insbesondere die Marke der Hapag-Lloyd für die der erzielbare Betrag mittels Lizenzpreis analogieverfahren 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 des Geschäfts- oder Firmenwerts sowie der Marke wird im Konzern 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 Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 691,2 Mio. EUR und die Marke in Höhe von 188,2 Mio. EUR sind jeweils der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Containerschiffahrt zugeordnet.

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 Betrags für die Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwerts und der Marke erfolgt durch die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten mit Hilfe 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 erwartet einen Anstieg der globalen Containerverkehre für 2011 um 6,8 Prozent und für 2012 von 7,0 Prozent. Die Gesellschaft strebt eine Steigerung des Transportvolumens in Höhe des Marktwachstums an. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Frachtraten nur leicht steigen werden und einem Anstieg der Transportaufwendungen sowie der Bunkerpreise gegenüberstehen.

Die Abzinsung der geplanten Nach-Steuer-Cashflows 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 4,5 % (Vj. 4,3 %) und einen Risikozuschlag bestimmt. Der Risikozuschlag ergibt sich durch die Multiplikation der Marktrisikoprämie 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 % (0,75 %) berücksichtigt. Der für die Abzinsung herangezogene Kapitalkostensatz nach Ertragsteuern beträgt für den Planungszeitraum 9,41 % (Vj. 8,59 %) und für die Fortschreibung der nachhaltigen Periode aufgrund des Wachstumsabschlags 8,41 % (Vj. 7,84 %). Der Vorsteuerkalkulationszinssatz entspricht 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 zu Grunde gelegt. Bei einer Kapitalisierungsrate von 12,5 % ergab sich kein Wertminderungsbedarf.

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

### **Werthaltigkeitsprüfung Schiffsportfolio**

Vor dem Hintergrund eines beabsichtigten Verkaufs eines Schiffsportfolios wurde im laufenden Geschäftsjahr ein individueller Werthaltigkeitstest für die bezeichneten Schiffe durchgeführt. Der erzielbare Betrag bestimmt sich bei diesen Schiffen im Wesentlichen aus den geplanten Abgangserlösen. Als Wertindikatoren des Fair Value Less Cost to Sell wurden dabei aktuelle Verkaufstransaktionen als Wertmaßstab berücksichtigt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde ein Wertminderungsbedarf für das bezeichnete Portfolio in Höhe von 3,9 Mio. EUR und ein Zuschreibungsbedarf in Höhe von 3,0 Mio. EUR bezogen auf einzelne Schiffe erfasst. Insbesondere die zunehmende Marktaktivität für gebrauchte Schiffe führte zu einer Neueinschätzung.



## 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 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 gemäß 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 2010 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 unter anderem 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.

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 "Albert Ballin" Holding 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 Zeitwerts werden bis zum Abgang der Vermögenswerte erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Einer nachhaltigen Minderung des beizulegenden Zeitwerts 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 fortgeführten 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 Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in die funktionale Währung werden grundsätzlich als Korrektur zu den Transportaufwendungen erfasst. Währungsdifferenzen aus der Umrechnung von Forderungen und Verbindlichkeiten, die nicht im Rahmen des normalen Leistungsprozesses anfallen, werden unter den sonstigen betrieblichen Erträgen oder sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

107

### **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 gemäß IAS 39 als zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) klassifiziert. Die Methode zur Erfassung von Gewinnen und Verlusten ist davon abhängig, 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 Zeitwerts 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 gemäß 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 Zeitwerts oder der Zahlungsströme der Grundgeschäfte hocheffektiv kompensieren. Derivative Finanzinstrumente werden entsprechend ihrer Restlaufzeit den finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten zugeordnet.

Der effektive Teil von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die als Cash Flow Hedge für eine Absicherung von Zahlungsströmen bestimmt sind, wird im sonstigen Gesamtergebnis erfasst. Der ineffektive Teil derartiger Wertänderungen wird dagegen direkt ergebniswirksam im übrigen Finanzergebnis erfasst. Im Rahmen von optionalen Sicherungsbeziehungen sind die Zeitwertänderungen ebenfalls direkt ergebnis-

wirksam zu erfassen, da diese von der Hedge Beziehung ausgeschlossen wird. Im sonstigen Gesamtergebnis abgegrenzte Beträge werden in der Periode in die 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 Gesamtergebnis kumulierte Gewinn bzw. Verlust im sonstigen Gesamtergebnis 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 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 direkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Sicherungsmaßnahmen, die nicht die strengen Anforderungen des IAS 39 an die Anwendung des Hedge Accounting 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 gemäß 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 Anschaffungs- oder Herstellungskosten 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 die Bunkerbestände an Brennstoffen (insbesondere Diesel und Schweröl).

### **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 Buchwerts, wird eine Wertminderung erfolgswirksam erfasst. Im Folgenden werden zur Veräußerung bestimmte, langfristige Vermögenswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben.

Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts 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 gemäß 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 Gesamtergebnis, d.h. außerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung, erfasst. Sie werden auch in Zukunft nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert, wird der Teil der Leistungsänderung, der sich auf vergangene Perioden bezieht (nachzuerrechnender 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 Erfüllungsbetrags angesetzt und berücksichtigen zukünftige Kostensteigerungen. Für Rückstellungen mit einer Laufzeit von

mehr als 12 Monaten wird der Barwert angesetzt. Im Zeitablauf werden die Rückstellungen neuen Erkenntnisgewinnen angepasst. Auflösungen von Rückstellungen werden in dem GuV-Posten erfasst, in dem der ursprüngliche Aufwand gezeigt wurde.

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.

### **Latente Steuern**

110

Latente Steuern werden 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 sind bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt worden.

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 versteuerndes 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 "Albert Ballin" 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. Der Aufwand aus Tonnagesteuer wird als sonstige Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (siehe Anmerkung (6)) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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 gesellschafts-

bezogenen Steuersätze ermittelt. Ertragsteuerrückstellungen werden mit entsprechenden Steuererstattungsansprüchen saldiert, wenn sie in demselben Steuerhoheitsgebiet bestehen und hinsichtlich Art und Fristigkeit gleichartig sind.

## 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 Lease klassifiziert.

Im Rahmen der Abgrenzung zwischen Fremd- und Eigenkapital gemäß IAS 32 wurde das Hybridkapital II 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 gemäß 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 Vermögenswerte“ bzw. „Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen 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 weiter oben 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 historischer Forderungsausfälle 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 unter anderem 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).

Für Verbindlichkeiten 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).

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, so dass aus gegenwärtiger Sicht keine wesentliche Anpassung der angesetzten Vermögenswerte und Schulden im Geschäftsjahr 2010 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 6.204,3 Mio EUR wurden im Wesentlichen aus der Erbringung von Transportdienstleistungen generiert.

In den Umsatzerlösen sind infolge der Abgrenzung nicht beendeter Schiffsreisen zum Bilanzstichtag anteilig zu erfassende Erlöse in Höhe von 160,7 Mio. EUR (2009: 132,5 Mio. EUR) enthalten.

**(2) Sonstige betriebliche Erträge**

Mio. EUR	<b>01.01.-31.12. 2010</b>	01.01.-31.12. 2009
Kursgewinne	71,3	45,5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	17,8	0,0
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	4,6	18,7
Erträge aus Zuschreibungen	3,0	0,0
Übrige Erträge	34,5	26,6
<b>Gesamt</b>	<b>131,2</b>	<b>90,8</b>

113

Die Kursgewinne enthalten im Wesentlichen Kurseffekte aus Devisenoptionen und Fremdwährungsbewertungen.

Die Erträge aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten resultieren insbesondere aus dem Verkauf von Chassis und Containern sowie drei Seeschiffen.

Im Geschäftsjahr wurden Zuschreibungen auf Seeschiffe in Höhe von 3,0 Mio. EUR vorgenommen.

**(3) Transportaufwendungen**

Mio. EUR	<b>01.01.-31.12. 2010</b>	01.01.-31.12. 2009
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.063,0	521,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.748,2	2.519,9
<b>Gesamt</b>	<b>4.811,2</b>	<b>3.041,8</b>

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

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen umfassen Hafен- und Terminalkosten, Containertransportkosten, Charter, Leasing und Containermieten, Instandhaltungs- und Reparaturkosten sowie sonstige Leistungen.

#### (4) Personalaufwendungen

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Löhne und Gehälter	289,0	197,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	56,5	49,8
<b>Gesamt</b>	<b>345,5</b>	<b>247,4</b>

In den Aufwendungen für Altersversorgung ist unter anderem 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).

114

#### Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter setzt sich wie folgt zusammen:

	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Seepersonal	1.168	1.138
Landpersonal	5.463	5.804
Auszubildende	222	219
<b>Gesamt</b>	<b>6.853</b>	<b>7.161</b>

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

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Planmäßige Abschreibung	317,3	228,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	75,9	53,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	241,4	174,7
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	3,9	10,6
<b>Gesamt</b>	<b>321,2</b>	<b>238,9</b>

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen vorteilhafte Verträge (2010: 51,2 Mio. EUR, 2009: 36,0 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen entfielen insbesondere auf Seeschiffe (2010: 159,6 Mio. EUR, 2009: 106,0 Mio. EUR) sowie Container und Container-Sattelaufleger (2010: 75,4 Mio. EUR, 2009: 63,4 Mio. EUR).

Die Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen 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	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Kursverluste und Bankgebühren	89,4	75,0
EDV-Kosten	46,8	34,5
Miet- und Pacht aufwendungen	29,1	22,0
Vertriebsaufwendungen	28,1	28,7
Aufwendungen für Gebühren, Honorare, Beratung und Gutachten	20,7	31,0
Sonstige Steuern	11,4	8,6
Sonstige soziale Sach- und Personalkosten	11,3	9,3
Verwaltungsaufwendungen	10,5	6,2
Übrige betriebliche Aufwendungen	35,9	24,0
<b>Gesamt</b>	<b>283,2</b>	<b>239,3</b>

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen, deren Beträge im Einzelnen unwesentlich sind, beinhalten unter anderem Fahrt- und Reisekosten, Prüfungsgebühren, Versicherungsleistungen sowie Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen.

#### (7) Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet das Ergebnis aus Wertänderungen von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von -22,9 Mio. EUR (2009: -0,3 Mio. EUR) sowie laufende Erträge aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2009: 0,3 Mio. EUR).

**(8) Zinsergebnis**

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	<b>01.01.-31.12. 2010</b>	01.01.-31.12. 2009
Zinserträge	7,6	29,4
Zinserträge aus Fondsvermögen zur Finanzierung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	4,0	2,3
Übrige Zinsen und ähnliche Erträge	3,6	27,1
Zinsaufwendungen	145,9	91,7
Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	8,1	6,1
Übrige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	137,8	85,6
<b>Gesamt</b>	<b>-138,3</b>	<b>-62,3</b>

116

Bei den übrigen Zinsen und ähnlichen Erträgen handelt es sich insbesondere um Erträge aus der Verzinsung von Bankguthaben. Darüber hinaus sind Zinserträge aus der Darlehensabzinsung aufgrund einer Zinsstundung bis zum 30. September 2010 enthalten.

Die übrigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen setzen sich im Wesentlichen aus Zinsen auf Bankdarlehen, Darlehenszinsen für gewährte Gesellschafterdarlehen zusammen. Im Geschäftsjahr waren einmalige Aufwendungen für Gebühren der im Vorjahr beantragten Staatsbürgerschaft, des staatsverbürgten Kredits und des Standstill Agreements enthalten. Diese Finanzierungen wurden im Geschäftsjahr beendet beziehungsweise 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 eine Körperschaftsteuer in Höhe von 15 % sowie ein Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % der geschuldeten Körperschaftsteuer an. Zusätzlich unterliegen diese Gesellschaften sowie im Inland ansässige Gesellschaften in der Rechtsform einer Personengesellschaft der Gewerbeertragsteuer, deren Höhe sich entsprechend des gemeindespezifischen Hebesatzes im Konzern auf 16,5 % beläuft. Weiterhin werden für im Ausland ansässige Tochtergesellschaften vergleichbare ertragsabhängige Steuern ausgewiesen, die im Konzern zwischen 12,5 % und 42,1 % liegen.

Außerdem wurden in dieser Position gemäß 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. Der Aufwand aus Tonnagesteuer wird grundsätzlich nicht unter den Steuern vom Einkommen und Ertrag nach IAS 12 ausgewiesen und somit als sonstige Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (siehe Anmerkung (6)) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	9,4	1,6
davon Inland	4,2	0,5
davon Ausland	5,2	1,1
Latenter Steuerertrag /-aufwand	7,5	-4,0
davon aus zeitlichen Differenzen	1,7	1,6
davon aus Verlustvorträgen	5,8	-5,6
<b>Gesamt</b>	<b>16,9</b>	<b>-2,4</b>

In den tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Steuer- aufwendungen in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2009: Ertrag 0,3 Mio. EUR) enthalten.

Bei den inländischen der Körperschaftsteuer unterliegenden Gesellschaften wurde für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15,0 % (2009: 15 %) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurden ein Solidaritätszuschlag von 5,5 % (2009: 5,5 %) auf die Körperschaftsteuer sowie eine Gewerbeertragsteuer von 16,5 % (2009: 16,5 %). Für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei diesen Gesellschaften insgesamt ein Steuersatz von 32,3 % (2009: 32,3 %). Als Personengesellschaft unterliegt die Muttergesellschaft des "Albert Ballin" Holding Konzerns jedoch keiner Körperschaftsteuer.

Der sich für die Berechnung ihrer latenten Steuern ergebende Steuersatz beträgt damit lediglich 16,5 % (2009: 16,5 %).

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 2010 zwischen 16,5 % und 42,1 % (2009 zwischen 16,5 % und 42,1 %).

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 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert, da der wesentliche Teil des Konzernergebnisses in der Hapag-Lloyd AG generiert wurde.

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Ergebnis vor Ertragsteuern	444,4	-404,2
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand (+) /-ertrag (-) (Steuersatz 32,3 %)</b>	<b>143,4</b>	<b>-130,4</b>
Unterschiede aus abweichenden Steuersätzen	9,0	20,0
Effekte aus nicht der Ertragsteuer unterliegenden Einkünften	-143,1	59,9
Nicht abzugsfähige Aufwendungen sowie gewerbsteuerliche Hinzurechnungen und Kürzungen	1,5	43,6
Ansatzkorrekturen latenter Steuern	1,3	24,2
Effektive periodenfremde Steueraufwendungen und -erträge	0,1	-0,3
Steuereffekt aus nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	-0,8	-2,2
Sonstige Abweichungen	5,5	-17,2
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+) / -ertrag (-)</b>	<b>16,9</b>	<b>-2,4</b>

118

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 abgegoltene 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 1,5 Mio. EUR (2009: 23,9 Mio. EUR) enthalten, die auf den Nichtansatz von latenten Steuern auf Verlustvorträge entfallen.

Die Auswirkungen der Währungsumrechnungen der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften sowie der Hapag-Lloyd AG stellen den wesentlichen Effekt der sonstigen Abweichungen in der Überleitungsrechnung dar.

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

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	Aktivisch	Passivisch	Aktivisch	Passivisch
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei Sachanlagevermögen und sonstigen langfristigen Vermögenswerten	2,6	5,8	2,5	2,6
Ansatzunterschiede bei Forderungen und sonstigen Vermögenswerten	0,3	1,3	0,6	0,7
Marktbewertung von Finanzinstrumenten	-	-	0,1	-
Bewertung von Pensionsrückstellungen	2,9	0,2	2,8	0,2
Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei übrigen Rückstellungen	3,1	0,0	1,5	-
Sonstige Transaktionen	3,7	0,0	2,8	0,1
Aktivierte Steuerersparnisse aus zukünftig realisierbaren Verlustvorträgen	0,7	-	6,3	0,0
Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern	-1,7	-1,7	-3,0	-3,0
<b>Bilanzansatz</b>	<b>11,6</b>	<b>5,6</b>	<b>13,6</b>	<b>0,6</b>

119

Der latente Steuerertrag des Geschäftsjahres resultiert aus der Bildung von aktiven latenten Steuern für Verlustvorträge in Höhe von 0,3 Mio. EUR (2009: 5,9 Mio. EUR) sowie aus temporären Differenzen in Höhe von 4,1 Mio. EUR (2009: 1,5 Mio. EUR). Aus temporären Differenzen ergibt sich im Geschäftsjahr ein latenter Steueraufwand in Höhe von 5,8 Mio. EUR (2009: 3,1 Mio. EUR), aus der Umkehr von aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von 6,1 Mio. EUR (2009: 0,3 Mio. EUR).

Die im Eigenkapital erfolgsneutral erfassten aktiven latenten Steuern in Höhe von 0,9 Mio. EUR (2009: 1,4 Mio. EUR) und passiven latenten Steuern in Höhe von 0,1 Mio. EUR (2009: 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 192,7 Mio. EUR (2009: 65,0 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	31.12.2010	31.12.2009
<b>Verlustvorträge, für die eine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>2,5</b>	<b>37,8</b>
<b>Verlustvorträge, für die keine aktive latente Steuer angesetzt wurde</b>	<b>180,7</b>	<b>156,0</b>
davon innerhalb eines Jahres verfallbare Verlustvorträge	0,2	0,2
davon zwischen 2 und 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge	0,3	2,0
davon in mehr als 5 Jahren verfallbare Verlustvorträge (ohne unverfallbare Verlustvorträge)	0,6	0,8
Unverfallbare Verlustvorträge	179,6	153,0
davon Gewerbebeertragsteuerliche Verlustvorträge	30,4	26,0
davon Zinserträge	32,7	0,0
<b>Gesamtsumme noch nicht genutzter Verlustvorträge</b>	<b>183,2</b>	<b>193,8</b>

Latente Steuern auf Verlustvorträge werden nicht angesetzt, da die zukünftige Nutzbarkeit durch Veränderungen in der Konzernstruktur fraglich ist.



## 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 01.01.2009	-	-	-	-	-	-	-
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	694,4	309,9	375,6	189,0	79,1	3,6	1.651,6
Zugänge	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Abgänge	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen							
Wechselkursdifferenzen	-51,9	-23,1	-26,9	-14,1	-5,8	-0,3	-122,1
<b>Stand zum 31.12.2009</b>	<b>642,5</b>	<b>286,8</b>	<b>348,7</b>	<b>174,9</b>	<b>73,5</b>	<b>3,3</b>	<b>1.529,7</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand zum 01.01.2009	-	-	-	-	-	-	-
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	-	-	-	-	-	-
Zugänge	-	9,7	36,0	-	7,9	-	53,6
Abgänge	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-
Wechselkursdifferenzen	-	-0,1	-0,4	-	-0,1	-	-0,6
<b>Stand zum 31.12.2009</b>	<b>-</b>	<b>9,6</b>	<b>35,6</b>	<b>-</b>	<b>7,8</b>	<b>-</b>	<b>53,0</b>
<b>Buchwerte 31.12.2009</b>	<b>642,5</b>	<b>277,2</b>	<b>313,1</b>	<b>174,9</b>	<b>65,7</b>	<b>3,3</b>	<b>1.476,7</b>
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>							
Stand zum 01.01.2010	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 01.01.2010	-	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>

Für die Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung des Geschäfts- und Firmenwerts wurde zum Abschluss des Geschäftsjahres 2010 für die gesamte zahlungsmittelgenerierende Einheit Containerschifffahrt ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Wir verweisen auf den Absatz Werthaltigkeitsprüfung im Abschnitt Bilanzierung und Bewertung. Es wurde kein Wertminderungsbedarf ermittelt.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen den Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 691,2 Mio. EUR sowie die Marke Hapag-Lloyd in Höhe von 188,2 Mio. EUR, die infolge des Erwerbs des Hapag-Lloyd Konzerns anzusetzen waren.

Als vorteilhafte Verträge wurden bestehende Verträge identifiziert, deren Vertragskonditionen zum Zeitpunkt des Erwerbs des Hapag-Lloyd Konzerns im Vergleich mit den aktuellen Marktkonditionen einen positiven Marktwert haben. Hierunter fallen insbesondere Charter- und Leasingverträge sowie Transport- und Lieferverträge.

Die nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten für selbst erstellte Software beliefen sich auf 4,0 Mio. EUR (2009: 2,5 Mio. EUR) und wurden im Aufwand erfasst.

**(11) Sachanlagen**

Mio. EUR	Schiffe	Container, Container- Sattelauf- lieger	Übrige Anlagen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten</b>					
Stand 1.1.2009	-	-	-	0,1	0,1
Erwerb durch Unterneh- menszusammenschlüsse	2.105,5	424,1	43,2	426,9	2.999,7
Zugänge	6,8	0,8	1,1	118,5	127,2
Abgänge und Umgliede- rungen in held-for-sale	22,6	5,2	1,1	0,2	29,1
Wechselkursdifferenzen	-156,8	-31,6	-3,2	-31,8	-223,4
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>1.932,9</b>	<b>388,1</b>	<b>40,0</b>	<b>513,5</b>	<b>2.874,5</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand 1.1.2009	-	-	-	-	-
Zugänge	106,0	63,4	5,3	-	174,7
Wertminderungen	10,6	-	-	-	10,6
Abgänge und Umgliede- rungen in held-for-sale	4,3	-	-	-	4,3
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Wechselkursdifferenzen	-1,3	-0,8	-0,0	-	-2,1
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>111,0</b>	<b>62,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-</b>	<b>178,9</b>
<b>Buchwerte 31.12.2009</b>	<b>1.821,9</b>	<b>325,5</b>	<b>34,7</b>	<b>513,5</b>	<b>2.695,6</b>
<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 Umgliede- rungen 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 Umgliede- rungen in held-for-sale	1,6	0,6	1,5	-	3,7
Umbuchungen	-	-	-	-	-
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>

Mit Wirkung zum 22. Dezember 2010 wurde die Immobilie Ballindamm zu einem Kaufpreis von 88 Mio. EUR erworben. Es wurden Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 4 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 2.484,5 Mio. EUR (2009: 2.249,3 Mio. EUR). Diese Eigentumsbeschränkungen betreffen im Wesentlichen marktübliche Verfügungsbeschränkungen aus bestehenden Finanzierungsverträgen für Schiffe und Container sowie die Hypothek auf die Immobilie Ballindamm.

Im Konzern wurden bei den Schiffen Zuschreibungen in Höhe von 3,0 Mio. EUR (2009: 0 EUR) vorgenommen. Die Wertminderungen betragen 3,9 Mio. EUR (2009: 10,6 Mio. EUR) und werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Position Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ausgewiesen.

Die Abgänge des laufenden Geschäftsjahres enthalten die Umgliederung der zur Veräußerung gehaltenen Schiffe nach IFRS 5 mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 3,1 Mio. EUR (2009: 10,4 Mio. EUR). Dabei handelt es sich um ein Schiff, dessen Veräußerung in 2011 geplant ist.

Im Geschäftsjahr 2010 belief sich die Aktivierung der direkt zurechenbaren Fremdkapitalkosten auf 1,4 Mio. EUR (2009: 4,0 Mio. EUR). Zusätzlich wurden im Geschäftsjahr 19,0 Mio. EUR (2009: 15,6 Mio. EUR) Fremdkapitalkosten aus der allgemeinen Fremdfinanzierung aktiviert. Der gewogene Durchschnitt der Fremdkapitalkosten der allgemeinen Aufnahme von Fremdmitteln (Fremdkapitalkostensatz) beträgt für das Geschäftsjahr 2010 6,42 % p.a. (2009: 6,22 % p.a.).

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

Mio. EUR	2010	2009
<b>Anteil 01.01.</b>	<b>325,0</b>	<b>-</b>
Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse	-	359,6
Abgänge	-	-295,9
Zugänge	-	321,5
Anteiliges Ergebnis nach Steuern	27,7	7,7
Dividendenzahlungen	-28,1	-41,1
Ergebnisneutrale Veränderung	-	-
Wechselkursdifferenzen	0,2	-26,8
<b>Anteil 31.12.</b>	<b>324,8</b>	<b>325,0</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 den nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen von 2,0 Mio. EUR (2009: 1,3 Mio. EUR) blieben unberücksichtigt, weil diese über dem Wert des Beteiligungsanteils lagen und keine Nachschussverpflichtung besteht. Aus diesem Unternehmen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Ergebnis aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen Erträge aus Dividenden in Höhe von 3,4 Mio. EUR (2009: 1,1 Mio. EUR) ausgewiesen.

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

#### Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Umsatzerlöse	334,1	319,9
Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	56,5	69,8

#### Angaben zur Bilanz

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Vermögenswerte	665,2	640,7
Schulden	520,6	430,0

#### (13) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	401,5	-	324,6	-
davon gegen fremde Dritte	399,4	-	324,3	-
davon gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,1	-	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,0	-	0,3	-
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	130,6	20,5	251,5	25,4
Vereinbarte Kapitaleinlagen	-	-	142,5	-
Übrige Vermögenswerte und Abgrenzungen	102,4	14,5	75,8	23,9
Ansprüche aus der Erstattung sonstiger Steuern	28,0	5,8	31,7	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0,2	0,2	1,5	1,5
<b>Gesamt</b>	<b>532,1</b>	<b>20,5</b>	<b>576,1</b>	<b>25,4</b>

Es bestehen zum 31. Dezember 2010 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 2010 (2009) erfolgten 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:

126

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>31.12.2009</b>							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	324,6	229,7	85,4	8,0	0,4	0,4	0,7
Sonstige Forde- rungen und Vermögenswerte	154,3	154,3	-	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>478,9</b>	<b>384,0</b>	<b>85,4</b>	<b>8,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>
<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>

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands 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	2010	2009
<b>Wertberichtigungen zum 01.01. (Vorjahr 31.03.)</b>	<b>-18,5</b>	<b>-17,2</b>
Zuführungen	-14,6	-7,4
Inanspruchnahmen	11,2	5,5
Auflösung	2,6	0,7
Wechselkursdifferenzen	-1,2	-0,1
<b>Wertberichtigungen zum 31.12.</b>	<b>-20,5</b>	<b>-18,5</b>

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zahlungszuflüsse in Höhe von 0,4 Mio. EUR (2009: 0,3 Mio. EUR) aus wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

127

**(14) Derivative Finanzinstrumente**

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	122,2	36,9	1,4	-
davon Derivate im Hedge Accounting	80,7	-	-	-
davon Derivate nicht im Hedge Accounting	41,5	36,9	1,4	-

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

**(15) Vorräte**

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	144,0	94,8
<b>Gesamt</b>	<b>144,0</b>	<b>94,8</b>

Bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen handelt es sich weitgehend um Brennstoff- und Schmierölbestände (141,6 Mio. EUR; 2009: 92,7 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Brennstoffbeständen auf Vorräte in Höhe von 0,04 Mio. EUR (2009: 0,1 Mio. EUR) als Aufwand erfasst. Wertaufholungen wurden nicht vorgenommen.

**(16) Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Wertpapiere	0,5	1,0
Guthaben bei Kreditinstituten	745,5	405,4
Kassenbestand und Schecks	5,8	6,9
<b>Gesamt</b>	<b>751,8</b>	<b>413,3</b>

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unterliegen zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 0 EUR (2009: 14,1 Mio. EUR) Verfügungsbeschränkungen.

**(17) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte**

Drei ältere Schiffe, die in 2009 aufgrund einer bestehenden Verkaufsabsicht nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen wurden, sind im zweiten Quartal 2010 verkauft worden.

Weiterhin hat der Vorstand der Hapag-Lloyd AG der Veräußerung eines weiteren Schiffes in 2011 zugestimmt. Aus diesem Grund wurden Vermögenswerte mit einem Buchwert von 3,1 Mio. EUR nach IFRS 5 in die Position als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgliedert.

**(18) Kapitalanteile der Kommanditisten und erwirtschaftetes Eigenkapital**

Das eingezahlte Kommanditkapital der "Albert Ballin" Holding beträgt zum Bilanzstichtag 3.086,6 Mio. EUR (2009: 2.242,3 Mio. EUR). Der Anstieg ergibt 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 Hybridkapital I in Höhe von 348,8 Mio. EUR in die Kapitalrücklage des Kommanditkapitals eingestellt.

Das im Handelsregister des Amtsgerichts Hamburg eingetragene Haftkapital der "Albert Ballin" Holding beläuft sich auf 1 TEUR.

Die Kommanditanteile an der "Albert Ballin" Holding sind gemäß IAS 32 als kündbare Finanzinstrumente zu klassifizieren. Auf diese Kommanditanteile entfallen aufgrund der gesellschaftsvertraglichen Regelungen derzeit die folgenden Beträge:

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Kapitalanteile der Kommanditisten	3.086,6	2.384,8
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	0,0	-401,9
<b>Kündbare Finanzinstrumente</b>	<b>3.086,6</b>	<b>1.982,9</b>



Eine Kündigung dieser Beträge und somit voraussichtliche Mittelabflüsse werden derzeit nicht erwartet. Bei einer Kündigung wäre ein Abfindungsbetrag zur Erfüllung einer Rückzahlung des Kommanditkapitals nach anerkannten Bewertungsmethoden zu ermitteln.

Das erwirtschaftete Konzerneigenkapital umfasst die Ergebnisse des Geschäftsjahres oder früherer Jahre.

#### **(19) Kumuliertes übriges Eigenkapital**

Die direkt mit dem Eigenkapital zu verrechnenden Ergebnisse aus Cash Flow Hedges wirkten sich im Berichtsjahr mit 36,1 Mio. EUR (2009: 0,0 Mio. EUR) positiv auf das Eigenkapital aus. Die Änderung der Rücklage für versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (Veränderung in 2010: -9,4 Mio. EUR; 2009: -6,0 Mio. EUR) resultiert aus erfolgsneutral bilanzierten Gewinnen und Verlusten 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 (2010: 201,2 Mio. EUR; 2009: -223,6 Mio. EUR) enthalten Differenzen aus der Währungsumrechnung von Abschlüssen von Tochterunternehmen in ausländischer Währung sowie aus der Umrechnung von in fremder Währung geführten Geschäfts- oder Firmenwerten.

#### **(20) Hybridkapital**

Von dem zum 31. Dezember 2009 bestehenden Hybridkapital der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH bei der "Albert Ballin" Holding in Höhe von nominal 700 Mio. EUR wurden 350 Mio. EUR am 30. Dezember 2010 im Wege eines Forderungsverzichts in Kommanditkapital gewandelt. Ab dem 1. Oktober 2010 wurde das Hybridkapital mit 5 % p.a. verzinst.

Die zum 31. Dezember 2010 noch nicht ausbezahlten Zinsen in Höhe von 8,7 Mio. EUR erhöhen entsprechend das Hybridkapital.

Das zum 31. Dezember 2009 bestehende Hybridkapital der Hamburgischen Seefahrtbeteiligung "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 Mio. EUR in 2010 vollständig zurückgezahlt.

Da die Vereinbarungen zum Hybridkapital 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.

#### **(21) Anteile nicht beherrschender Gesellschafter**

Die Anteile anderer Gesellschafter (2010: 0,3 Mio. EUR; 2009: 0,4 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	<b>31.12.2010</b>	31.12.2009
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	180,2	153,9
Abzüglich beizulegender Zeitwert des Planvermögens	83,0	69,6
<b>Finanzierungsstatus</b>	<b>97,2</b>	<b>84,3</b>
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen	-	-0,1
Auf Grund der Begrenzung des IAS 19.58b nicht als Vermögenswert angesetzter Betrag	-	-
<b>Bilanzbetrag (Saldo)</b>	<b>97,2</b>	<b>84,2</b>
Davon in: Übrige Vermögenswerte	-	-
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	97,2	84,2

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

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
<b>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 01.01.</b>	<b>153,9</b>	<b>-</b>
Laufender Dienstzeitaufwand	4,5	5,5
Zinsaufwand	8,1	6,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,2
Versicherungsmathematische (Gewinne)/Verluste	11,1	12,5
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/(-erträge)	2,9	0,1
Plankürzungen	-	-0,3
Planabgeltungen	0,1	-
Geleistete Pensionszahlungen	-6,1	-3,6
Wechselkursveränderungen	5,3	2,2
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-	131,2
<b>Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31.12.</b>	<b>180,2</b>	<b>153,9</b>
Davon mit Planvermögen	84,0	71,3
Davon ohne Planvermögen	96,2	82,6
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 01.01.</b>	<b>69,6</b>	<b>-</b>
Erwartete Erträge aus Planvermögen	4,0	2,3
Versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	2,5	5,2
Tatsächliche Erträge/(Aufwendungen) des Planvermögens	6,5	7,5
Beiträge des Arbeitgebers	4,2	4,1
Beiträge der Teilnehmer des Plans	0,4	0,2
Planabgeltungen	-0,3	-
Geleistete Pensionszahlungen	-2,8	-2,0
Wechselkursveränderungen	4,5	1,1
Zugänge zum Konsolidierungskreis	-	58,7
Umgliederung	0,9	-
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.</b>	<b>83,0</b>	<b>69,6</b>
Davon Dividendenpapiere	23,3	19,9
Davon Anleihen	36,5	24,8
Davon Sachanlagen	1,1	0,9
Davon Barmittel	1,1	2,1
Davon Sonstiges	21,0	21,9

In Taiwan wurden die Anwartschaften aus dem dortigen leistungsorientierten Pensionsplan im Geschäftsjahr 2010 abgegolten. Die Mitarbeiter sind seit dem 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	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Laufender Dienstzeitaufwand	4,5	5,5
Zinsaufwand	8,1	6,1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-4,0	-2,3
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	2,9	0,1
<b>Laufende Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)</b>	<b>11,5</b>	<b>9,4</b>
Plankürzungen und Planabgeltungen	0,0	-0,3
<b>Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)</b>	<b>11,5</b>	<b>9,1</b>

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

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Personalaufwendungen	7,4	5,3
Zinsergebnis	4,1	3,8
<b>Gesamt</b>	<b>11,5</b>	<b>9,1</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 der Marktverhältnisse des Währungsraums, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Die "Albert Ballin" 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 zum 31. Dezember 2010 verwendet:

%-Punkte	31.12.2010	31.12.2009
Abzinsungsfaktoren	4,70 %	5,20 %
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,50 %	2,50 %
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80 %	1,80 %
Fluktuationsraten	1,00 %	2,00 %

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

Die Fortschreibung der inländischen Pensionsaufwendungen basiert auf den folgenden Faktoren vom 31. Dezember 2009:

%-Punkte	<b>01.01.-31.12. 2010</b>	01.01.-31.12. 2009
Abzinsungsfaktoren	5,20 %	6,00 %
Erwartete langfristige Renditen auf das Planvermögen	4,50 %	4,50 %
Erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungsraten	2,50 %	3,00 %
Erwartete Rentensteigerungsraten	1,80 %	2,40 %
Fluktuationsraten	2,00 %	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>01.01.-31.12. 2010</b>	01.01.-31.12. 2009
Abzinsungsfaktoren für die Pensionsverpflichtungen		
- Vereinigtes Königreich	5,40 %	5,60 %
- Niederlande	4,70 %	5,20 %
- Kanada	4,75 %	5,50 %
Erwartete langfristige Renditen auf das Planvermögen		
- Vereinigtes Königreich	6,70 %	6,80 %
- Niederlande	6,00 %	5,00 %
- Kanada	5,00 %	5,00 %

133

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 Risikoaufschlags extrapoliert und der Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeit der Verpflichtung bestimmt. Die langfristig erwarteten Renditen der Planvermögen werden aus der Anlagen-Allokation der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Anlagen-Klassen abgeleitet. Hierzu werden von den Anlageausschüssen der Hapag-Lloyd Gruppe Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögens-verwaltern herangezogen. Der allokatonsgewichtete 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 2010 bzw. zum 31. Dezember 2009, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Barwert der Verpflichtungen	2,4	-1,6
Zeitwert des Planvermögens	-2,5	5,1

Der im sonstigen Gesamtergebnis erfasste Betrag der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen vor Steuern beträgt zum 31. Dezember 2010 vor Berücksichtigung latenter Steuern -8,9 Mio. EUR (2009: -7,3 Mio. EUR). Der kumulierte Betrag der im sonstigen Gesamtergebnis erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste beträgt nach Steuern zum 31. Dezember 2010 -15,4 Mio. EUR (2009: -6,0 Mio. EUR).

Für das Jahr 2011 plant der Konzern Zahlungen an die Pensionsplanvermögen in Höhe von 4,4 Mio. EUR (2010: 3,7 Mio. EUR) vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2011 voraussichtlich 2,4 Mio. EUR (2010: 2,0 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 2010 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 15,2 Mio. EUR (2009: 8,2 Mio. EUR).

In diesem Betrag ist ein Aufwand in Höhe von 2,6 Mio. EUR (2009: 2,3 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 kann, wird dieser Plan seit dem als beitragsorientierter Plan bilanziert. Aufgrund von Beitragsnachforderungen bzw. -erstattungen im Zusammenhang mit diesem Plan wird eine Nettoverbindlichkeit in Höhe von 0,9 Mio. EUR (2009: 0,9 Mio. EUR) ausgewiesen.

**(23) Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

Mio. EUR	Stand zum 01.01.2010	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>

135

Rückstellungen für Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken bestanden 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 Gruppe 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 des zu Grunde liegenden Vertrags 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 Archivierungsrückstellungen (3,7 Mio EUR; 2009: 3,1 Mio EUR) sowie Rückstellungen für Prüfungs- und Beratungskosten (0,9 Mio EUR; 2009: 1,5 Mio EUR).

Die Erhöhung des abgezinsten Betrags während des Geschäftsjahres aufgrund des Zeitablaufs ist unwesentlich. Die abgezinsten Rückstellungen haben sich im Berichtsjahr aufgrund der Änderung des Abzinsungssatzes um 0,5 Mio. EUR erhöht.

Die Fristigkeiten der sonstigen Rückstellungen stellen sich wie folgt dar:

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt	Restlaufzeit über 1 Jahr
Risiken aus schwebenden Geschäften	69,3	59,1	117,1	67,6
Garantie-, Gewährleistungs- und Haftungsrisiken	70,6	33,9	62,2	33,0
Personalbereich	61,5	5,4	31,5	5,4
Restrukturierung	2,5	1,1	9,1	0,9
Versicherungsprämien	12,1	-	8,7	-
Rückstellungen für sonstige Steuern	3,9	-	1,5	0,3
Übrige Rückstellungen	36,1	4,1	31,3	3,8
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>256,0</b>	<b>103,6</b>	<b>261,4</b>	<b>111,0</b>

136

Die Restlaufzeit der langfristigen sonstigen Rückstellungen geht bis auf die Rückstellungen für Risiken aus schwebenden Geschäften grundsätzlich nicht über fünf Jahre hinaus.

#### (24) Finanzschulden

Mio. EUR	31.12.2010				31.12.2009			
	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	1.053,6	206,9	539,6	307,1	893,9	20,6	560,6	312,7
Anleihen	646,8	-2,6	466,6	182,8	-	-	-	-
Sonstige Finanzschulden	177,1	-0,7	177,8	-	788,1	353,0	435,1	-
<b>Gesamt</b>	<b>1.877,5</b>	<b>203,6</b>	<b>1.184,0</b>	<b>489,9</b>	<b>1.682,0</b>	<b>373,6</b>	<b>995,7</b>	<b>312,7</b>

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

Finanzschulden nach Währungsexposure:

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Auf USD lautende Finanzschulden (vor IFRS-Anpassungen)	1.052,7	753,7
Auf EUR lautende Finanzschulden (vor IFRS-Anpassungen)	856,6	970,3
Berücksichtigung von Transaktionskosten	-31,8	-42,0
<b>Gesamt</b>	<b>1.877,5</b>	<b>1.682,0</b>



Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten im Wesentlichen Darlehen zur Finanzierung der bestehenden Schiffsflotte sowie der bestellten Schiffsneubauten. Darüber hinaus sind zwei Darlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (Anstalt des öffentlichen Rechts), Frankfurt am Main, sowie ein Darlehen aus der Containerfinanzierung unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen.

Das Darlehen zur Containerfinanzierung steht in Verbindung mit einem Container-Leasingvertrag, der gemäß 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 an den Containern nach der Zahlung der letzten Rate für die Container. Entsprechend werden die Container weiterhin im Konzern bilanziert und abgeschrieben. Die Verzinsung des Darlehens wird im Zinsaufwand erfasst.

Wesentliche Teile der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Schiffshypotheken besichert.

Von den Gesellschafterdarlehen in den sonstigen Finanzschulden wurde am 31. März 2010 ein Betrag in Höhe von 353,0 Mio. EUR in Eigenkapital umgewandelt.

Im Rahmen der Rekapitalisierungsmaßnahmen wurde im Geschäftsjahr 2009 ein vorläufiges Stillhalteabkommen (sogenanntes Provisional Standstill Agreement) mit den finanzierenden Banken vereinbart, welches am 30. April 2010 durch ein langfristiges Stillhalteabkommen abgelöst wurde (sogenanntes Long-Term Standstill Agreement). Das Stillhalteabkommen umfasste die Nichtausübung von Kündigungsrechten sowie die Aussetzung von regulär fälligen Tilgungsleistungen.

Am 22. September 2010 wurde der Antrag auf die Bundes- und Landesbürgschaft zur Sicherung einer Kreditlinie in Höhe von 1,2 Mrd. EUR von der "Albert Ballin" Holding und der Hapag-Lloyd AG zurückgenommen (siehe Anmerkung (31)). Gleichzeitig wurde der Rahmenvertrag für diese Kreditlinie beendet. Mit Beendigung des Kreditrahmenvertrags endete ebenfalls das vereinbarte Stillhalteabkommen (Long-Term Standstill Agreement), infolgedessen die gestundeten Tilgungsleistungen und Zinsen im Oktober 2010 zur Auszahlung kamen.

Am 28. September 2010 wurden bei gleichzeitiger Tilgung von 12,9 Mio. USD (9,6 Mio. EUR) im Rahmen der K-Sure I Finanzierung 303,6 Mio. USD (225,9 Mio. EUR) in Anspruch genommen.

Weiterhin wurde am 1. Oktober 2010 im Rahmen eines Facility Agreements eine Kreditlinie in Höhe von 360 Mio. USD (268,9 Mio. EUR) als Liquiditätsreserve für die Hapag-Lloyd AG und die "Albert Ballin" Holding gewährt, welche bislang nicht in Anspruch genommen wurde. Zur weiteren Finanzierung wurden zwei Anleihen, bestehend aus einer Euro-Tranche in Höhe von 330 Mio. EUR, einer USD-Tranche in Höhe von 250 Mio. USD (186,8 Mio. EUR) sowie einer zweiten Euro-Tranche über 150 Mio. EUR, begeben. Der Ausweis der Anleihen erfolgt unter Berücksichtigung von Transaktionskosten in Höhe von insgesamt 19,9 Mio. EUR.

**(25) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten**

Mio. EUR	31.12.2010				31.12.2009			
	Gesamt	Restlaufzeiten			Gesamt	Restlaufzeiten		
		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	752,1	752,1	-	-	747,1	747,1	-	-
davon gegen fremde Dritte	749,1	749,1	-	-	744,1	744,1	-	-
davon gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3,0	3,0	-	-	3,0	3,0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	129,1	123,8	4,3	1,0	73,7	68,2	4,0	1,5
Sonstige Verbindlichkeiten gegen verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,2	0,2	-	-	0,2	0,2	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen	6,8	6,8	-	-	-	-	-	-
Übrige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	35,4	33,0	2,2	0,2	16,5	14,1	1,9	0,5
Übrige Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	6,9	6,9	-	-	2,8	2,8	-	-
Übrige Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	8,2	5,3	2,1	0,8	7,5	4,4	2,1	1,0
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern	1,9	1,9	-	-	3,4	3,4	-	-
Erhaltene Anzahlungen	69,7	69,7	-	-	43,3	43,3	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>881,2</b>	<b>875,9</b>	<b>4,3</b>	<b>1,0</b>	<b>820,8</b>	<b>815,3</b>	<b>4,0</b>	<b>1,5</b>

## (26) Finanzinstrumente

### FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN UND RISIKOMANAGEMENT

#### Grundsätze Risikomanagement

Die "Albert Ballin" Holding 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. Diese findet analoge Anwendung auf die "Albert Ballin" Holding. 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 obliegt die Umsetzung, das Reporting sowie das laufende finanzwirtschaftliche Risikomanagement.

#### Marktrisiko

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

Die Ursachen für die bestehenden Marktpreisisiken, 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 mit Hilfe der Sensitivitätsanalysen ermittelten Beträge stellen hypothetische und somit risikobe-

haftete 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 Währungskursrisiken 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 Währungskursschwankungen. 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 Exposure in Höhe von bis zu 80 % vor. Zur Absicherung der Risiken werden 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 % auf- oder abgewertet würden. Die Darstellung der Analyse erfolgt entsprechend in US-Dollar.

Mio. USD	31.12.2010		31.12.2009	
	Ergebnis- effekt	Wertänderungs- rücklage (EK)	Ergebnis- effekt	Wertänderungs- rücklage (EK)
<b>USD/EUR</b>				
EUR +10 %	-70,5	72,7	8,9	-
EUR -10 %	70,9	-21,8	-5,4	-
<b>USD/CAD</b>				
+10 %	-3,2	-	-2,3	-
-10 %	3,2	-	2,3	-
<b>USD/GBP</b>				
+10 %	1,1	-	0,8	-
-10 %	-1,1	-	-0,8	-

Risiken auf Ebene des Konzernabschlusses der "Albert Ballin" 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 (s. Anmerkung „Währungsrechnung“) analog im Konzernabschluss der "Albert Ballin" Holding wider.

### Treibstoffpreisrisiken

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

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

Zur Darstellung der Treibstoffpreisrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die eine hypothetische Marktpreisänderungen von +/- 10 % 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. Zum 31.12.2009 lagen keine Geschäfte zur Absicherung von Treibstoffrisiken vor.

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	10 %	-10 %	10 %	-10 %
Wertänderungsrücklage	54,3	-19,8	-	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	-15,3	-6,6	-	-

141

### 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 2010 nicht eingesetzt. Zur Darstellung der Zinsänderungsrisiken gemäß IFRS 7 wurde eine Sensitivitätsanalyse herangezogen, mit welcher die Effekte aus hypothetischen Marktzinsänderungen auf die Zinserträge und Zinsaufwendungen dargestellt werden. Das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2010 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 1.001,0 Mio. EUR (2009 1.474,4 Mio. EUR). Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieses Exposure auch für das kommende Geschäftsjahr eine repräsentative Größe darstellt. Die Vorjahresangabe berücksichtigt das vereinbarte Standstill Agreement, aufgrund dessen von einer geringeren Zinsbelastung ausgegangen wurde.

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte	+100 Basispunkte	-100 Basispunkte
Veränderung variables Zinsniveau				
Ergebnis vor Ertragsteuern	-10,0	4,3	-7,6	6,8

### **Ausfallrisiken**

Neben den zuvor beschriebenen Marktpreisrisiken ist der Konzern Ausfallrisiken ausgesetzt. Das Ausfallrisiko stellt das Risiko dar, das ein Vertragspartner seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen kann. Es betrifft sowohl das operative Geschäft der Hapag-Lloyd AG 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 bzgl. 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.

Um die Zahlungsfähigkeit jederzeit zu gewährleisten, wird der Liquiditätsbedarf mittels mehrjähriger Finanzplanung und einer monatlich rollierenden Liquiditätsvorschau ermittelt und zentral gesteuert. Die Zahlungsfähigkeit war im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.

Zur Stärkung der mittelfristigen Liquidität wurde im Oktober 2010 ein High Yield Bond begeben. Insgesamt wurden zwei EUR Tranchen in Höhe von 330 bzw. 150 Mio. EUR sowie eine

USD Tranche in Höhe von 250 Mio. USD platziert. Zuvor hat die Gesellschaft einen vereinbarten staatsverbürgten Konsortialkreditvertrag über 1.200 Mio. EUR beendet und die damit im Zusammenhang stehende Bürgschaft seitens der Bundesrepublik Deutschland und der Freien und Hansestadt Hamburg zurückgegeben. Der Konsortialkreditvertrag wurde zu keinem Zeitpunkt in Anspruch genommen.

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 (31.12.2010)

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2011	2012	2013-2015	ab 2015
<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 Operate Leasing)	-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>

143

### Zahlungsströme Finanzinstrumente (31.12.2009)

Mio. EUR	Mittelzu- und -abflüsse			
	2010	2011	2012-2014	ab 2014
<b>Originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-61,0	-60,1	-504,4	-504,4
Sonstige Finanzschulden (ohne Operate Leasing)	-	-	-483,6	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-747,1	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	-13,1	-3,1	-	-
<b>Summe originäre finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>-821,2</b>	<b>-63,2</b>	<b>-988,0</b>	<b>-504,4</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>				
Sicherungsgeschäfte - Zuflüsse	-	-	-	-
Sicherungsgeschäfte - Abflüsse	-	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente - Zuflüsse	179,4	-	-	-
Sonstige derivative Finanzinstrumente - Abflüsse	-178,0	-	-	-
<b>Summe derivative Finanzinstrumente</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Einbezogen wurden alle Instrumente zum Stichtag 31. Dezember 2010, 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.

Währungskursrisiken werden derzeit durch den Einsatz von Devisenoptionen und Devisentermingeschäften 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 Grundgeschäfts erfolgsneutral in der Wertänderungsrücklage ausgewiesen und bei Abwicklung des gesicherten Grundgeschäfts erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zum 31.12.2010 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 2010 wurden aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der in Sicherungsbeziehungen eingebundenen derivativen Finanzinstrumente resultierende Gewinne von insgesamt 49,9 Mio. EUR im Eigenkapital erfasst (Vorjahr: 12,5 Mio. EUR). Diese Wertänderungen stellen den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung dar.

Aus der Wertänderungsrücklage wurden im Berichtszeitraum 13,8 Mio. EUR (Vorjahr: 12,5 Mio. EUR) ergebniswirksam reklassifiziert. Davon entfallen 8,0 Mio. EUR auf Commodity-Sicherungen, deren Ergebnisbeitrag im Transportaufwand gezeigt wird, und 5,8 Mio. EUR auf Währungskurssicherungen, die als sonstiger betrieblicher Ertrag berücksichtigt wurden. In der Berichtsperiode sowie in 2009 sind 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.



Die nachfolgende Tabelle stellt die Nominalwerte der derivativen Finanzinstrumente dar:

Mio. EUR	31.12.2010			31.12.2009	
	Restlaufzeiten		Gesamt	Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		über 1 Jahr	Gesamt
Devisenoptionen	503,7	480,0	983,7	-	-
Devisentermingeschäfte	179,4	-	179,4	-	179,4
Commodityoptionen	530,1	-	530,1	-	-

Der beizulegende Zeitwert von derivativen Finanzinstrumenten entspricht grundsätzlich dem Marktwert. Der für die derivativen Finanzinstrumente ermittelte Marktpreis 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 von abgeschlossenen Optionsgeschäften 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 als Forderungen bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente.

Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	Forde- rungen	Verbind- lichkeiten	Forde- rungen	Verbind- lichkeiten
Sicherungsinstrumente zur Absicherung von Zahlungsströmen				
Devisenoptionen	28,2	-	-	-
Commodityoptionen	52,5	-	-	-
<b>Sicherungsgeschäfte</b>	<b>80,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Sonstige derivative Finanzinstrumente				
Devisenoptionen	36,9	-	-	-
Devisentermingeschäfte	4,6	-	1,4	-
<b>Sonstige derivative Finanzinstrumente</b>	<b>41,5</b>	<b>-</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>
<b>Gesamt</b>	<b>122,2</b>	<b>-</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>

**Finanzinstrumente – Zusätzliche Angaben Buchwerte und beizulegende Zeitwerte**

Der beizulegende Zeitwert (Fair Value) eines Finanzinstruments 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 Finanzinstruments 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.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31. Dezember 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)		-	-	-	-	-	-	-

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Klassen und Bewertungskategorien zum 31.12.2009:

Mio. EUR	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2009	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	250,0	152,8	-	-	-	152,8	152,8
	AfS	1,5	-	0,2	1,3	-	1,5	1,5
Derivative Finanz- instrumente								
Derivate ohne Hedge-Beziehung (Held for Trading)	FAHfT	1,4	-	-	-	1,4	1,4	1,4
Derivate mit Hedge-Beziehung (Hedge Accounting)	n.a.	-	-	-	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	324,6	324,6	-	-	-	324,6	324,6
Finanzmittel	LaR	413,3	413,3	-	-	-	413,3	413,3
<b>Passiva</b>								
Finanzschulden	FLAC	1.682,0	1.682,0	-	-	-	1.682,0	1.669,1
sonstige Verbindlichkeiten	FLAC	73,7	16,2	-	-	-	16,2	16,2
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	747,1	747,1	-	-	-	747,1	747,1
<b>Davon aggregiert nach Bewertungskategorien des IAS 39:</b>								
Loans and Receivables (LaR)		890,7	890,7	-	-	-	-	-
Held-to-Maturity Investments (HtM)		-	-	-	-	-	-	-
Available-for-Sale Financial Assets (AfS)		1,5	-	0,2	1,3	-	-	-
Financial Assets Held for Trading (FAHfT)		1,4	-	-	-	1,4	-	-
Financial Liabilities Measured at Amortized Cost (FLAC)		2.445,3	2.445,3	-	-	-	-	-
Financial Liabilities Held for Trading (FLHfT)		-	-	-	-	-	-	-

Die in den sonstigen Forderungen enthaltenen Finanzinstrumente der Kategorie „Available-for-Sale“ beinhalten unter anderem nicht börsennotierte Beteiligungen, für die keine auf einem aktiven Markt notierten Marktpreise existieren. Eine verlässliche Ermittlung des Marktwerts 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 Vermögenswerts oder der finanziellen Verbindlichkeit (nicht beobachtbare Inputfaktoren).

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

Mio. EUR	31.12.2009			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Sonstige Forderungen (AfS)	1,3	-	-	1,3
Derivative Finanzinstrumente (Trading)	-	1,4	-	1,4

### Ergebniseffekte

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

Mio. EUR	31.12.2010			31.12.2009		
	aus Zinsen	übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis	aus Zinsen	übriges Netto-ergebnis	Netto-ergebnis
Kredite und Forderungen	3,1	-47,5	-44,4	5,6	12,9	18,5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	0,3	0,3
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-	-10,1	-10,1	-	16,9	16,9
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-101,1	51,2	-49,9	-64,0	-64,1	-128,1
<b>Gesamt</b>	<b>-98,0</b>	<b>-6,4</b>	<b>-104,4</b>	<b>-58,4</b>	<b>-34,0</b>	<b>-92,4</b>

150

Neben den Zinserträgen und Aufwendungen 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 Wertberichtigungen.

### 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 % 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). Das Eigenkapital und die Bilanzsumme des Konzerns werden dabei um unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Währungsrücklage im Rahmen der Konsolidierung von Tochtergesellschaften sowie aus der Marktbewertung von Sicherungsgeschäften für zukünftige Zahlungsströme (Cash Flow Hedges) bereinigt, um stichtagsbezogene Bewertungseffekte aus der Bestimmung zu eliminieren.

Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Konzern-Eigenkapital	3.442,8	2.765,5
+/- unrealisierte Verluste/Gewinne aus der Währungsumrechnung im Rahmen der Konsolidierung von Tochtergesellschaften	22,4	223,6
+/- unrealisierte Verluste/Gewinne aus in der Rücklage für Cash Flow Hedges erfassten Bewertungsergebnisse aus derivativen Finanzinstrumenten	-36,1	0,0
<b>Bereinigtes Konzern-Eigenkapital</b>	<b>3.429,1</b>	<b>2.989,1</b>
<b>Bereinigte Bilanzsumme</b>	<b>6.555,8</b>	<b>5.842,3</b>
in % der Bilanzsumme	52,3 %	51,2 %

Darüber hinaus bestehen auf Ebene des Hapag-Lloyd Teilkonzerns finanzielle Kreditkündigungs-klauseln (Financial Covenants bzgl. Eigenkapital und Minimumliquidität), nach welchen zusätzlich gesteuert wird. Die Einhaltung der Kennzahlen ist vierteljährlich an die kreditgebenden Banken zu berichten. Im Berichtszeitraum wurden die Financial Covenants zu allen Berichtsterminen eingehalten.

151

## 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 3,2 Mio. EUR (2009: 5,9 Mio. EUR) vereinbart. Im Zusammenhang mit Ertragsteuern ergaben sich im Geschäftsjahr 2010 Mittelzuflüsse von 0,3 Mio. EUR (2009: 0,0 Mio. EUR) und Mittelabflüsse von 2,7 Mio. EUR (2009: 0,9 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 Ergebnisanteil aus nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen.

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

Aus der Investitionstätigkeit sind im laufenden Jahr insgesamt 447,4 Mio. EUR an Mitteln abgeflossen (2009: 2.342,1 Mio. EUR). Die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen enthalten im Wesentlichen Abschlusszahlungen für sechs neue Containerschiffe sowie geleistete Anzahlungen für vier weitere Schiffsneubauten und für sechs noch nicht ausgelieferte in 2007 bestellte Schiffsneubauten.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit für die Vorjahresperiode enthält insbesondere auch – verrechnet mit den erworbenen Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten – die Zahlungen für den Erwerb der Anteile an der Hapag-Lloyd AG durch die “Albert Ballin“ Holding. Die durch die Käufe erworbenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beliefen sich auf 401,8 Mio. EUR.

Die Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit enthalten aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 20,4 Mio. EUR (2009: 19,6 Mio. EUR) auf Containerschiffe sowie aktivierte geleistete Anzahlungen für Containerschiffe.

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

Die Zahlungsströme aus der Finanzierungstätigkeit enthalten neben den Zahlungsmittelflüssen aufgrund von aufgenommenen bzw. getilgten Finanzschulden auch die im Geschäftsjahr gezahlten Zinsen in Höhe von 132,6 Mio. EUR (2009: 55,0 Mio. EUR) sowie die Rückzahlung von Hybridkapital, inklusive Zinsen in Höhe von 331,6 Mio. EUR.

152

#### **(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 2010 unterlagen keine Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente Verfügungsbeschränkungen (2009: 14,1 Mio. EUR).

### **SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN**

#### **(31) Beihilfen der öffentlichen Hand**

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2010 war die Finanzierung des Konzerns neben Sanierungsbeiträgen der Gesellschafter insbesondere durch die Zusage eines staatsverbürgten Konsortialkredits in Höhe von 1,2 Mrd. EUR sicher gestellt. Die Bundesrepublik Deutschland und die Freie Hansestadt Hamburg hatten am 6. Oktober 2009 die Erteilung einer Bürgschaft zu Gunsten der Hapag-Lloyd AG und der “Albert Ballin“ Holding zugesagt (government assistance). Die Höhe der Bürgschaft betrug 90 % der zum jeweiligen Zeitpunkt zugesagten Kredite bzw. Kreditlinien in Höhe von insgesamt 1,2 Mrd. EUR. Die gewährte Bundesbürgschaft, unter Einbindung einer parallelen Landesbürgschaft, hatte eine Laufzeit bis maximal 30. November 2021. Der Konsortialkreditvertrag wurde am 22. September 2010 von der Hapag-Lloyd AG und der “Albert Ballin“ Holding beendet und der Bürgschaftsantrag zurückgenommen.



### **(32) Haftungsverhältnisse und andere Eventualschulden**

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

Zum 31. Dezember 2010 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 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. Am 21. Januar 2010 und 26. Februar 2010 sind die Bescheide eingegangen. Diese verpflichten die Gesellschaft zu Körperschaftsteuer- und Umsatzsteuernachzahlungen sowie zur Zahlung von Strafgeldern und Zuschlägen für Inflation und sonstige Gebühren. Des Weiteren fordert die Steuerbehörde, die Mitarbeiter der Gesellschaft an den ermittelten Mehrgewinnen zu beteiligen. Die beauftragten Rechtsanwälte sind der Überzeugung, dass die Steuerbescheide nicht rechtmäßig sind. Die Gesellschaft hat gegen die Steuerbescheide 2002 und 2003 Einspruch eingereicht.

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 Vermögenslage des Konzerns haben.

### **(34) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen des "Albert Ballin" Holding Konzerns enthalten insbesondere das Bestellobligo für Investitionen in Containerschiffe, Charter- und Leasingverträge für Schiffe und Container sowie Mieten für Geschäftsgebäude, insbesondere für einen Teil der zentralen Verwaltung in der Rosenstraße. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und 20 Jahren und beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Geschäftsjahr 2010 wurden Mietzahlungen in Höhe von 586,5 Mio. EUR (2009: 492,4 Mio. EUR) aufwandswirksam erfasst.

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Verträgen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. EUR	31.12.2010 Restlaufzeiten					31.12.2009 Restlaufzeit	
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	5-10 Jahre	über 10 Jahre	Gesamt	über 1 Jahr
Schiffe und Container	1.143,9	330,7	613,9	199,3	-	1.389,0	1.087,9
Verwaltungsgebäude	130,0	18,9	50,8	27,6	32,7	173,7	149,4
Sonstiges	123,0	37,1	85,1	0,8	-	150,3	117,7
Miete	1.396,9	386,7	749,8	227,7	32,7	1.713,0	1.355,0
Bestellobligo	807,8	88,6	719,2	-	-	667,5	369,3
<b>Gesamt</b>	<b>2.204,7</b>	<b>475,3</b>	<b>1.469,0</b>	<b>227,7</b>	<b>32,7</b>	<b>2.380,5</b>	<b>1.724,3</b>
<b>Beizulegender Zeitwert</b>	<b>1.953,8</b>	<b>464,1</b>	<b>1.306,5</b>	<b>163,9</b>	<b>19,3</b>	<b>2.075,3</b>	<b>1.435,9</b>

154

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der sonstigen finanziellen Verpflichtungen erfolgte anhand der Diskontierung der zukünftigen Ausgaben unter Verwendung eines marktüblichen Zinssatzes von 4,70 % p.a. (2009: 5,25 % p.a.).

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

#### Einzahlungen aus Operating Lease Verträgen

Mio. EUR	31.12.2010 Restlaufzeiten					31.12.2009 Restlaufzeit	
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	5-10 Jahre	über 10 Jahre	Gesamt	über 1 Jahr
Schiffe	5,8	5,8	-	-	-	0,3	-
Verwaltungsgebäude	0,2	0,2	0,0	-	-	0,9	0,2
<b>Gesamt</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,2</b>

#### Einzahlungen aus Untermietverhältnissen

Mio. EUR	31.12.2010 Restlaufzeiten					31.12.2009 Restlaufzeit	
	Gesamt	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	5-10 Jahre	über 10 Jahre	Gesamt	über 1 Jahr
Verwaltungsgebäude	3,2	0,6	1,8	0,8	-	3,9	3,1
<b>Gesamt</b>	<b>3,2</b>	<b>0,6</b>	<b>1,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>3,9</b>	<b>3,1</b>

Bei den überlassenen Vermögenswerten im Rahmen der Operating Lease Verträgen handelt es sich im Wesentlichen um drei im Eigentum befindliche Schiffe und Slotcharter. Zum Stichtag 31.12.2010 beträgt der Bruttobuchwert der vercharterten Schiffe 252,5 Mio. EUR, die kumulierten Abschreibungen belaufen sich auf 32,0 Mio. EUR und die Abschreibungen der Periode auf 13,8 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden keine bedingten Mietzahlungen erfolgswirksam erfasst.

**(35) Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB**

Die folgenden Kapitalgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der "Albert Ballin" Holding sind und für die der Konzernabschluss der "Albert Ballin" Holding der befreiente Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB hinsichtlich der Offenlegung in Anspruch:

- Hapag-Lloyd AG, Hamburg
- Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg
- Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg.

Darüber hinaus nimmt die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG selbst die Befreiungsmöglichkeit des § 264b HGB in Anspruch.

**(36) Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers**

Für das Geschäftsjahr 2010 betrug das Honorar des Abschlussprüfers, KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, innerhalb des weltweiten KPMG Verbundes 0,9 Mio. EUR, davon 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 "Albert Ballin" Holding. Des Weiteren wurden sonstige Beratungsleistungen in Höhe von 0,4 Mio. EUR erbracht.

Im Vorjahr betrug das Honorar des Abschlussprüfers, PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft, sowie der Prüfungsgesellschaften des weltweiten Verbundes 1,4 Mio. EUR, davon im Inland 0,5 Mio. EUR.

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

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

Zum 31. Dezember 2010 sind die folgenden Unternehmen mittelbare Gesellschafter an der "Albert Ballin" Holding.

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

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	
	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Assoziierte Unternehmen	25,5	0,0	82,0	60,5
Mittelbare Gesellschafter	274,1	129,9	107,3	129,3
Sonstige Beteiligungsunternehmen	5,4	5,0	1,2	2,6
<b>Gesamt</b>	<b>305,0</b>	<b>134,9</b>	<b>190,5</b>	<b>192,4</b>

156

Mio. EUR	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen	0,0	0,2	0,2	-
Assoziierte Unternehmen	0,3	0,0	9,8	6,0
Mittelbare Gesellschafter	312,5	270,7	486,1	966,7
Sonstige Beteiligungsunternehmen	0,7	0,7	0,4	0,4
<b>Gesamt</b>	<b>313,5</b>	<b>271,6</b>	<b>476,5</b>	<b>973,1</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 (278,1 Mio. EUR; 2009: 128,4 Mio. EUR), Erträgen aus Beteiligungen (25,4 Mio. EUR; 2009: 0,0 Mio. EUR), Zinserträgen (1,0 Mio. EUR; 2009: 6,5 Mio. EUR) sowie sonstigen Lieferungen und Leistungen (0,5 Mio. EUR; 2009: 0,0 Mio. EUR). Die Erträge aus erbrachten Dienstleistungen entfallen weitgehend auf Erträge aus Geschäftsbeziehungen mit der Kühne Holding Gruppe.

Die oben ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen entfallen mit 98,6 Mio. EUR (2009: 79,1 Mio. EUR) auf operative Dienstleistungen, mit 48,1 Mio. EUR (2009: 32,1 Mio. EUR) auf Miet- und Leasingverhältnisse, mit 39,4 Mio. EUR (2009: 78,9 Mio. EUR) auf Finanzierungsverhältnisse sowie mit 4,4 Mio. EUR (2009: 2,3 Mio. EUR) auf sonstige Lieferungen und Leistungen. 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. Die Zinsaufwendungen sind im Wesentlichen verursacht durch die Bereitstellung von finanziellen Mitteln durch TUI. Ein weiterer wesentlicher Beitrag resultiert aus der Finanzierung durch die HSH Nordbank. In den Miet- und Leasingaufwendungen sind Mieten für die zentralen Verwaltungsgebäude der „Albert Ballin“ Holding (Ballindamm und Rosenstraße, Hamburg) enthalten, die im Berichtsjahr von einer Tochtergesellschaft der TUI AG gemietet wurden.

Weiterhin wurde mit Wirkung zum 22. Dezember 2010 die Immobilie Ballindamm zu einem Kaufpreis von 88,0 Mio. EUR von der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH zurück erworben. Im Berichtsjahr wurden Tilgungen auf Gesellschafterdarlehen und Zinsverbindlichkeiten aus 2009 gezahlt sowie Hybridkapital an die Gesellschafter zurückgezahlt (siehe auch Anmerkungen 20 und 24):

Mio. EUR	
<b>Hybrid III</b>	
TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	226,3
Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG	105,3
<b>Darlehen</b>	
TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	238,9
HSH Nordbank AG	21,6
<b>Zinsen 2009</b>	
TUI-Hapag Beteiligungs GmbH	31,9
Hamburgische Seefahrtsbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG	2,2

Zusätzlich erfolgten im Berichtsjahr 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 "Albert Ballin" Holding ist. An die HGV, deren Tochterunternehmen sowie deren assoziierten Unternehmen wurden im Wesentlichen Hafens- und Liegeplatzgebühren in Höhe von 2,6 Mio. EUR gezahlt.

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

Die gemäß IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG. Die "Albert Ballin" Holding selbst beschäftigt kein Personal.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands der Hapag-Lloyd AG wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Kurzfristig fällige Leistungen	7,7	1,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,7	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,4	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>8,8</b>	<b>1,4</b>

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

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen gegenüber Vorstandsmitgliedern beträgt 12,0 Mio. EUR.

Der beizulegende Zeitwert des Planvermögens für Vorstandsmitglieder beträgt 9,8 Mio. EUR.

Die aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats der Hapag-Lloyd AG wurden wie folgt vergütet:

Mio. EUR	01.01.-31.12. 2010	01.01.-31.12. 2009
Kurzfristig fällige Leistungen	1,3	0,7
<b>Gesamt</b>	<b>1,3</b>	<b>0,7</b>

Die Geschäftsführung der "Albert Ballin" Holding erhält für ihre Geschäftsführungstätigkeit keine separate Vergütung von der Gesellschaft.

### (38) Wesentliche Transaktionen nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag gab es keine Ereignisse, die eine wesentliche Veränderung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des "Albert Ballin" Holding Konzerns bewirkt hätten.

**(39) Anteilsbesitzliste gemäß § 315a 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	1.087.631	**)
Hapag-Lloyd Grundstücksholding GmbH, Hamburg	100,00	EUR	25.979	-46
“Albert Ballin“ Terminal Holding GmbH, Hamburg	100,00	EUR	1.859	8.502
Hamburg-Amerika Linie GmbH, Hamburg	100,00	EUR	58	2
Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	26	**)
Hapag-Lloyd Spain S.L., Barcelona	90,00	EUR	636	59
Hapag-Lloyd (Italy) S.R.L., Milano	100,00	EUR	2.051	143
Hapag-Lloyd Portugal LDA, Lisboa	100,00	EUR	432	7
Hapag-Lloyd Africa PTY Ltd., Durban	100,00	ZAR	2.000	228
Oy Hapag-Lloyd Finland AB, Helsinki	100,00	EUR	59	-237
Hapag-Lloyd (Ireland) Ltd., Dublin	100,00	EUR	329	26
Hapag-Lloyd (UK) Ltd., London	100,00	GBP	3.107	210
Hapag-Lloyd (Sweden) AB, Göteborg	100,00	SEK	3.746	262
Hapag-Lloyd Nederland B.V., Rotterdam***)	100,00	EUR	3.665	0
Hapag-Lloyd Belgium N.V., Antwerpen	100,00	EUR	5.394	88
Hapag-Lloyd (France) S.A.S., Paris	100,00	EUR	7.798	79
Hapag-Lloyd (Austria) GmbH, Wien	100,00	EUR	2.401	19
Hapag-Lloyd Polska Sp.z.o.o., Gdynia	100,00	PLN	531	42
Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Basel	100,00	CHF	182	34
Hapag-Lloyd (Thailand) Ltd., Bangkok	49,90	THB	7.199	125
Hapag-Lloyd (Japan) K.K., Tokio	100,00	JPY	217.129	6.470
Hapag-Lloyd (Korea) Ltd., Seoul	100,00	KRW	1.257.582	33.556
Hapag-Lloyd (China) Ltd., Hong Kong	100,00	HKD	3.973	637
Hapag-Lloyd (Eastwind) Pte. Ltd., Singapore	100,00	USD	9.007	16
Hapag-Lloyd (China) Shipping Ltd., Shanghai	100,00	CNY	37.213	4.345
Hapag-Lloyd (Taiwan) Ltd., Taipei	100,00	TWD	83.660	1.183
Hapag-Lloyd (Asia) Pte.Ltd., Singapore	100,00	SGD	6.001	255
Hapag-Lloyd Crew Management Pte.Ltd., Singapore	100,00	USD	81	-6
Hapag-Lloyd (Singapore) Pte.Ltd., Singapore	100,00	SGD	1.289	88
Hapag-Lloyd (South East Asia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	100,00	MYR	6.623	20
Hapag-Lloyd (Malaysia) Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	100,00	MYR	4.801	75
Hapag-Lloyd (Australia) Pty. Ltd., Sydney	100,00	AUD	2.459	-72
Hapag-Lloyd (New Zealand) Ltd., Auckland	100,00	NZD	629	54
Hapag-Lloyd Vietnam Ltd., Ho Chi Minh City	51,00	VND	5.515.947	23.946.797
Hapag-Lloyd Global Services Pvt. Ltd., Mumbai	100,00	INR	347.649	40.506
Hapag-Lloyd India Private Ltd., Mumbai	100,00	INR	138.955	16.242
Hapag-Lloyd Venezuela C.A., Caracas	100,00	VEB	327	50
Hapag-Lloyd Costa Rica S.A., San Jose	100,00	CRC	123.176	-1.397
Hapag-Lloyd Argentina S.R.L., Buenos Aires	100,00	ARS	2.919	-519
Hapag-Lloyd Brasil Agenciamento Maritimo Ltda., Sao Paulo	100,00	BRL	12.262	175
Hapag-Lloyd Chile Agencia Maritima Ltda., Santiago	100,00	CLP	51.849	25.381
Hapag-Lloyd (Peru) S.A.C., Lima	100,00	PEN	2.845	7.875
Hapag-Lloyd Colombia Ltda., Bogota	100,00	COP	222.427	-11.810
Hapag-Lloyd Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,00	MXN	401.452	26.255
Servicios Corporativos Portuarios S.A. de C.V., Mexico City	100,00	MXN	11.853	2.504
Hapag-Lloyd (Canada) Inc., Montreal	100,00	CAD	1.627	317
Hapag-Lloyd (America) Inc., Piscataway	100,00	USD	5.361	722
Hapag-Lloyd USA LLC, Tampa	100,00	USD	173.051	60.947
Florida Vessel Management LLC, Tampa	75,00	USD	54	-4

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	4.642	10.630
Montreal Gateway Terminals Ltd. Partnership, Montreal	20,00	CAD	75.130	-21.649
Spence Shipping (PVT) Ltd., Colombo ****)	40,00	LKR	2.417	81.700
<b>Verbundene nicht konsolidierte Unternehmen</b>				
Zweite Hapag-Lloyd Schiffsvermietungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	26	**)
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft mbH, Hamburg	100,00	EUR	58	2
Hapag-Lloyd Ship Funding GmbH, Hamburg	100,00	EUR	25	0
Norddeutscher Lloyd GmbH, Bremen	100,00	EUR	29	1
Hapag-Lloyd Special Finance Limited, Dublin	100,00	EUR	-16	-11
Hapag-Lloyd Ships Ltd., London	100,00	GBP	92	11
Hapag-Lloyd GP Inc., Montreal	100,00	CAD	-8	-2
Hapag-Lloyd (Westwind) Pte.Ltd., Singapore	100,00	USD	-1	-4
C Truck Italy S.R.L., Milano***)	100,00	EUR	20	-0,3
Hapag-Lloyd Guatemala S.A., Guatemala	100,00	GTQ	-227	-232

\*) TWE = zum 31.12.2010 in Tausend Währungseinheiten

\*\*) Ergebnisabführungsvertrag

\*\*\*) in Liquidation

\*\*\*\*) Jahresabschluss zum 31.03.2010



Hamburg, den 2. März 2011

“Albert Ballin“ Holding GmbH & Co. KG  
Verwaltung “Albert Ballin“ Holding GmbH  
Die Geschäftsführung

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Görge'.

Martin Görge

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Peter Ganz'.

Peter Ganz

**BESTÄTIGUNGSVERMERK****Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers**

Wir haben den von der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG, Hamburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a 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.

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 auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a 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, 4. März 2011

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gutsche  
Wirtschaftsprüfer

Heckert  
Wirtschaftsprüfer

## CORPORATE GOVERNANCE

Die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG hält 100 % der Anteile an der Hapag-Lloyd AG, deren Corporate-Governance-Strukturen im folgenden dargestellt werden.

163

### VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Hapag-Lloyd AG und ihre Organe haben sich einer guten und verantwortungsvollen Unternehmensführung verpflichtet. Dieses Selbstverständnis wird von der "Albert Ballin" Holding und deren mittelbaren Eigentümern mitgetragen.

Da die Hapag-Lloyd 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, integerem 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, höchste 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-lloyd.com/de/about\\_us/environment\\_policy.html](http://www.hapag-lloyd.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 Container-Linien 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-lloyd.com/de/about\\_us/environment\\_overview.html](http://www.hapag-lloyd.com/de/about_us/environment_overview.html)**

## **VORSTAND UND AUFSICHTSRAT**

Der Vorstand führt die Geschäfte der Hapag-Lloyd AG und vertritt die Gesellschaft. Er leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Der Vorstand entwickelt die Unternehmensstrategie und steuert und überwacht deren Umsetzung. Er sorgt zudem 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. Sie bedürfen einer einfachen Mehrheit. Bei Stimmgleichheit 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.

Die Mitglieder des Vorstandes wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten bestellt. Bei keinem der Vorstandsmitglieder beträgt die Bestelldauer mehr als drei Jahre.

<b>Michael Behrendt</b> Jahrgang 1951	<b>Chief Executive Officer / CEO</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 1999 Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2002
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 30. Juni 2013
<b>Peter Ganz</b> Jahrgang 1967	<b>Chief Financial Officer / CFO</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009
<i>Aktuelle Bestellung:</i>	bis zum 31. März 2012
<b>Roland Kirch</b> Jahrgang 1972	<b>Chief Commercial Officer / CCO</b>
<i>Erste Bestellung:</i>	Mitglied des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG seit 2009 bis 2010
<b>Ulrich Kranich</b> Jahrgang 1950	<b>Chief Operation Officer / 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>Chief Commercial Officer / 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 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 Geschäfts-

entwicklung, der Risikolage, des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems und der Compliance. Der Vorstandsvorsitzende befindet sich auch zwischen den Aufsichtsrats-sitzungen in regelmäßigem Informationsaustausch mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates.

Hapag-Lloyd hat für die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates eine Vermögens-schaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) abgeschlossen. Für die Vorstandsmit-glieder ist hierbei ein Selbstbehalt von zehn Prozent des Schadens bis zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des jeweiligen Vorstandsmitgliedes vereinbart worden.

Der Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und überwacht dessen Geschäftsführung. Auch ist er für die Bestellung der Mitglieder des Vorstandes und die Feststellung des Jahresabschlusses zuständig. Für seine Arbeit hat sich der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung gegeben.

**166**

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen. Die zehn Vertreter der Anteils-eigner werden von der Hauptversammlung, die zehn 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, wie in den Vorjahren auch, keine ehemaligen Mitglieder des Vorstandes an. Mindestens ein unabhängiges Mitglied verfügt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung.

Die Amtsperiode des Aufsichtsrates beträgt grundsätzlich fünf Jahre. Im Dezember 2010 wurde beschlossen, den Aufsichtsrat mit Wirkung zum 31. März 2011 gemäß den Regel-ungen des Mitbestimmungsgesetzes auf zwölf Mitglieder (jeweils sechs Vertreter der Anteils-eigner und der Arbeitnehmer) zu verkleinern.

**AUF SICHTSRAT****Die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat  
bis zum 31. März 2011 sind:****Barbara Ruthmann**

*(stellvertretende Vorsitzende  
des Aufsichtsrates)*

Gewerkschaftssekretärin  
ver.di - Vereinte  
Dienstleistungsgewerkschaft,  
Berlin

**Arnold Lipinski**

*Leiter Personal See*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Dieter Lübke**

*Betriebsratsvorsitzender*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Renate Commerell**

*Kaufm. Angestellte*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Wolfgang Rose**

*Landesbezirksleiter*

ver.di - Vereinte  
Dienstleistungsgewerkschaft,  
Hamburg

167

**Jutta Diekamp**

*Stellv. Vorsitzende des Seebetriebsrates*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Uwe Zimmermann**

*Kaufm. Angestellter*

Hapag-Lloyd AG, Düsseldorf

**Karl-Heinz Biesold**

*Gewerkschaftssekretär*

ver.di - Vereinte  
Dienstleistungsgewerkschaft, Berlin

**Oliver Bringe**

*Vorsitzender des Seebetriebsrates*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Peter Graeser**

*Leiter Maschinenanlage*

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

**Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat  
bis zum 31. März 2011 sind:**

**Dr. Michael Frenzel**

*(Vorsitzender des Aufsichtsrates)*  
Vorsitzender des Vorstandes  
TUI AG, Hannover

**Dr. Dietmar Kuhnt**

*(seit dem 16.2.2010)*  
Ehem. Vorsitzender des Vorstandes  
RWE AG, Essen

**Horst Baier**

*Mitglied des Vorstandes*  
TUI AG, Hannover

**Ulrich Leitermann**

*Mitglied des Vorstandes*  
SIGNAL IDUNA, Hamburg

**Rainer Feuerhake**

*Ehem. Mitglied des Vorstandes*  
TUI AG, Hannover

**Prof. Dr. Dirk Jens Nonnenmacher**

*(seit dem 1.6.2010)*  
Vorsitzender des Vorstandes  
HSH Nordbank AG, Hamburg/Kiel

**Dr. Heiko Fischer**

*(seit dem 16.2.2010)*  
Vorstandsvorsitzender  
VTG AG, Hamburg

**Dr. Christian Olearius**

*Persönlich haftender Gesellschafter*  
M.M. Warburg & Co. KGaA,  
Hamburg

**Karl Gernandt**

*Delegierter des Verwaltungsrates*  
Kühne Holding AG, Schindellegi,  
Schweiz

**Dr. Andreas Reuß**

*Geschäftsführer*  
HGV Hamburger Gesellschaft  
für Vermögens- und  
Beteiligungsmanagement mbH,  
Hamburg

**Heino Greve**

*(bis zum 16.2.2010)*  
*Geschäftsführer*  
HGV Hamburger Gesellschaft  
für Vermögens- und  
Beteiligungsmanagement mbH,  
Hamburg

**Dr. Peter Rieck**

*(bis zum 31.5.2010)*  
*Ehem. Mitglied des Vorstandes*  
HSH Nordbank AG, Hamburg/Kiel

**Dr. Jürgen Krumnow**

*(bis zum 15.2.2010)*  
*Ehem. Mitglied des Vorstandes*  
Deutsche Bank AG,  
Frankfurt am Main



### **Ausschüsse des Aufsichtsrates**

Der Aufsichtsrat hat zur effizienten Wahrnehmung seiner Aufgaben insgesamt fünf 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 Präsidialausschuss, einen Finanz- und Investitionsausschuss, einen Prüfungsausschuss, einen Ernennungsausschuss und den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz, als ständige Ausschüsse eingerichtet.

Der Präsidialausschuss koordiniert die Aufsichtsrats- und Ausschussarbeit. Er bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrates vor und überwacht die Durchführung der vom Aufsichtsrat gefassten Beschlüsse. Der Präsidialausschuss hält laufenden Kontakt zum Vorstand.

Mitglieder:

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz), Barbara Ruthmann, Dr. Andreas Reuß, Jutta Diekamp, Dieter Lübke mann, Dr. Christian Olearius.

169

Der Finanz- und Investitionsausschuss des Aufsichtsrates befasst sich mit der Finanzplanung und prüft Investitionsvorhaben der Hapag-Lloyd AG. Er bereitet grundsätzlich die Beschlüsse des Aufsichtsrates über die zustimmungsbedürftigen Rechtsgeschäfte vor.

Mitglieder:

Dr. Andreas Reuß (Vorsitz), Horst Baier, Oliver Bring e, Dieter Lübke mann, Dr. Christian Olearius.

Dem vom Aufsichtsrat eingerichteten Prüfungsausschuss obliegt die Vorprüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss. 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 Prüfungsausschuss 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-Managementsystems sowie des internen Revisionssystems zuständig.

Mitglieder:

Karl Gernandt (Vorsitz), Horst Baier, Rainer Feuerhake, Prof. Dr. Dirk Jens Nonnenmacher, Uwe Zimmermann.

Der Ernennungsausschuss bereitet die Entscheidungen des Aufsichtsrates über die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie über Abschluss, Änderung oder Beendigung der Anstellungsverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes vor.

Mitglieder:

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz), Barbara Ruthmann, Jutta Diekamp, Rainer Feuerhake, Karl Gernandt, Ulrich Leitermann.

Darüber hinaus ist ein Vermittlungsausschuss gemäß § 27 MitbestG eingerichtet.

Mitglieder:

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz), Barbara Ruthmann, Dieter Lübke, Dr. Christian Olearius.

170

### **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. Der Aufsichtsrat erhält derzeit ausschließlich eine fixe Vergütung.

Um die bestehenden Modelle weiter zu optimieren, werden sowohl das Vergütungssystem des Vorstandes als auch die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrates derzeit grundlegend überprüft und fortentwickelt.

### **Aktionäre**

Die Obergesellschaft des Hapag-Lloyd Konzerns ist die "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG ("Albert Ballin" Holding) mit Sitz in Hamburg. Mittelbare Gesellschafter der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG waren am 31. Dezember 2010 die Hamburgische Seefahrtbeteiligung "Albert Ballin" GmbH & Co. KG mit 50,2 Prozent sowie der TUI Konzern mit 49,8 Prozent. Die Gesellschaft hat am 23. März 2009 sämtliche Anteile an der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, erworben.

### **Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

Der Jahresabschluss und der dazu gehörige Lagebericht der Hapag-Lloyd AG wird 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.

Die Hapag-Lloyd AG wird ihrerseits in den Konzernabschluss der "Albert Ballin" Holding GmbH & Co. KG einbezogen.

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss der Hapag-Lloyd AG wurde wie auch der Konzernabschluss der "Albert Ballin" Holding durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die Prüfungen erfolgten nach deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgelegten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung. Ergänzend wurden die International Standards on Auditing beachtet.

### **Mandate von Mitgliedern des Aufsichtsrates in anderen Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien**

#### **Dr. Michael Frenzel**

AWD Holding AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 AXA Konzern AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUIfly GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 TUI Cruises GmbH · *Mitglied des Gesellschafterausschusses*  
 TUI Deutschland GmbH · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Volkswagen AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUI China Travel Co. Ltd. · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 TUI Travel PLC · *Non-Executive Chairman*

171

#### **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*

#### **Rainer Feuerhake**

TUI Deutschland GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUIfly GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUI Info Tec GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 TUI Travel PLC · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Amalgamated Metal Corporation · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Femern A/S · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 GP Günter Papenburg AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Dr. Heiko Fischer**

Transwaggon-Gruppe, Schweiz · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 „Brückenhaus“ Grundstücksgesellschaft m.b.H. · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Kommanditgesellschaft „Brückenhaus“  
 Grundstücksgesellschaft m.b.H. & Co. · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Transwaggon AG, Schweiz · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Waggon Holding AG, Schweiz · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Karl Gernandt**

Kühne Holding AG · *Delegierter des Verwaltungsrates*  
 Kühne + Nagel International AG · *Delegierter des Verwaltungsrates*  
 Kühne Stiftung · *Stiftungsrat*  
 Kühne Logistics University · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 HCI Capital AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

172

**Dr. Dietmar Kuhnt**

TUI AG · *(bis 9.2.2011) Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 GEA AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Ulrich Leitermann**

Signal Iduna Bauspar AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 HANSAINVEST Hanseatische Investment-Gesellschaft mbH  
*Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Donner & Reuschel AG · *(bis 30.9.2010 Conrad Hinrich Donner Bank AG)*  
*Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Balance Vermittlungs- und Beteiligungs AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 3. Verwaltungs-AG · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 ADLER Verwaltungs-AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 DEURAG Deutsche Rechtsschutz-Versicherung AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 SDV Serviepartner der Versicherungsmakler AG · *Mitglied 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*

**Prof. Dr. Dirk Jens Nonnenmacher**

DekaBank Deutsche Girozentrale · *Mitglied des Verwaltungsrates*  
 DekaBank Deutsche Girozentrale · *Mitglied des Prüfungsausschusses*

**Dr. Christian Olearius**

M.M. Warburg & Co. Hypothekenbank AG, Hamburg · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 M.M. Warburg Bank (Schweiz) AG, Zürich · *Präsident des Verwaltungsrates*  
 Bankhaus Hallbaum AG, Hannover · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 MARCARD, STEIN & Co. AG, Hamburg · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Bankhaus Löbbbecke AG, Berlin · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Bankhaus Carl F. Plump & Co. GmbH & Co. KG, Bremen  
*Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 M.M. Warburg & CO Geschäftsführungs-AG, Hamburg · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 Degussa Bank GmbH, Frankfurt · *Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 GEDO Grundstücksentwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH & Co KG,  
 Grünwald · *Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates*  
 KanAM Grund Kapitalanlagegesellschaft mbH, Frankfurt · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 VTG Aktiengesellschaft, Hamburg · *Mitglied des Aufsichtsrates*

173

**Dr. Andreas Reuß**

P+R Betriebsgesellschaft mbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 SGG Städtische Gebäudereinigung GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Hamburger Wasserwerke GmbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Gesellschaft zur Beseitigung von Sonderabfällen mbH · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 SpriAG Sprinkenhof AG · *Mitglied des Aufsichtsrates*

**Wolfgang Rose**

Asklepios Kliniken Hamburg · *Mitglied des Aufsichtsrates*  
 Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) · *Mitglied des Aufsichtsrates*

## VORLÄUFIGER FINANZKALENDER

### März 2011

Veröffentlichung Konzernjahresabschluss / Geschäftsbericht 2010

### Mai 2011

Veröffentlichung Zwischenbericht 1. Quartal 2011

### August 2011

Veröffentlichung Zwischenbericht 2. Quartal / 1. Halbjahr 2011

### November 2011

Veröffentlichung Zwischenbericht 3. Quartal / 9 Monate 2011

174

## IMPRESSUM

Hapag-Lloyd AG  
Ballindamm 25  
20095 Hamburg

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

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

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



