



März 2007

# CustomerNEWS

Sehr geehrter Hapag-Lloyd Kunde,

wir freuen uns, Ihnen die März-Ausgabe der Customer News präsentieren zu können, mit der wir Sie über die jüngsten Entwicklungen bei Hapag-Lloyd informieren.

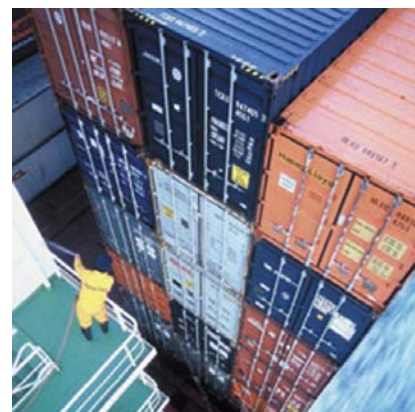
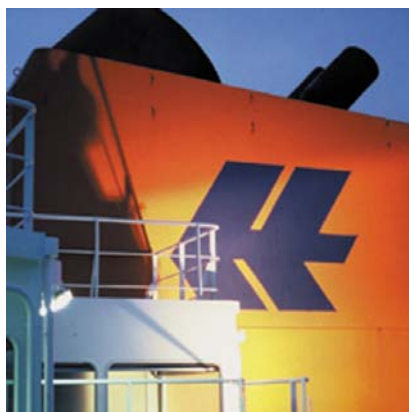
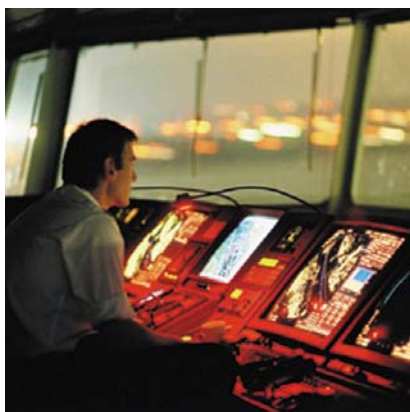
Die vorliegende Ausgabe der Customer News behandelt folgende Themen:

- Veränderungen des Service-Netzwerkes
- Geänderte Sicherheitsvorschriften
- Gestärkte Position im Reefer-Segment
- Übernahme der „Osaka Express“
- Verkauf von Montreal Gateway Terminals
- 150 Jahre Norddeutscher Lloyd

Wenden Sie sich bitte an Ihre Hapag-Lloyd Niederlassung vor Ort oder besuchen Sie unsere Website unter [www.hapag-loyd.com](http://www.hapag-loyd.com), wenn Sie weitere Informationen wünschen oder Fragen haben.

Mit freundlichen Grüßen

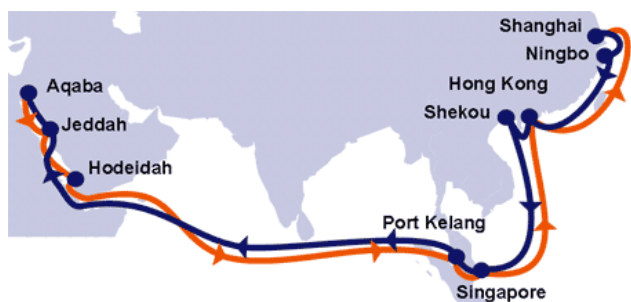
Hapag-Lloyd





### ■ Neuer Dienst: Schnellere Verbindung zwischen China und dem Roten Meer

Anfang Februar 2007 nahm Hapag-Lloyd einen neuen wöchentlichen Liniendienst mit festen Abfahrtstagen auf. Der neue Dienst zwischen Zentralchina und dem Roten Meer, Central China Red Sea Service (CRS), ersetzt den eingestellten Far East Red Sea Service (FRS) und bietet kürzere Transitzeiten zwischen China und dem Roten Meer sowie eine Direktverbindung nach Hodeidah, Jemen. Damit wird die Position von Hapag-Lloyd in diesem Marktsegment weiter gestärkt.



Bei dem gemeinsam mit Wan Hai Lines betriebenen CRS Dienst werden sechs Schiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von 1.700 TEU bei folgender Hafenerotation eingesetzt: Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Shekou, Singapur und Port Kelang, Jeddah, Aqaba, Hodeidah sowie Port Kelang.

### ■ Verbesserter Dienst: MXP-Dienst auf zwei Routen

Der Mexiko Chile Dienst (MXP) wurde im Januar 2006 mit einer vierzehntäglichen Verbindung von Mexiko zur Westküste Südamerikas (SAWC) gestartet. Der MXP Dienst verbindet Asien mit der Westküste Südamerikas und bietet in Süd-Nord-Richtung auch Kühltransporte von Chile nach Asien, Mexiko und Nordamerika an.

Ab Juni 2006 wurde die Abfahrtsfrequenz des MXP Dienstes mit dem Einsatz eines dritten Schiffes auf zehn Tage erhöht. Anfang 2007 wurde der MXP Dienst von Hapag-Lloyd mit einem vierten Schiff weiter verstärkt und bietet nun wöchentliche Verbindungen. Außerdem wurde der Dienst umstrukturiert und bietet unseren Kunden nun zwei verschiedene Routen.



Route 1 bedient Manzanillo, Puerto Quetzal, Buenaventura, Callao, Valparaiso, San Vicente, Callao und Puerto Quetzal, während auf Route 2 Manzanillo, Mazatlan, Manzanillo, Puerto Caldera, Callao, Valparaiso, San Vicente und Callao angelaufen werden.

Mit dem verbesserten MXP Dienst hat Hapag-Lloyd nun wöchentliche Verbindungen von bzw. nach Asien und von der bzw. zur nordamerikanischen Westküste im Programm.

### ■ Geänderte Dienste

Seit der letzten Ausgabe der Customer News hat Hapag-Lloyd verschiedene Änderungen bei seinen Diensten vorgenommen, um die Einhaltung der Fahrpläne zu verbessern und unser Dienstangebot effizienter zu gestalten. Alle geänderten Dienste sind in Anlage 1 aufgeführt.



## ■ Geänderte Sicherheitsvorschriften

### – Neue Zollvorschriften in Japan / 24 Stunden-Regelung

Seit Februar 2007 gelten neue japanische Zollvorschriften. Alle Verfrachter müssen dem Zoll ihre Entladedaten spätestens 24 Stunden vor der fahrplanmäßigen Ankunft des Schiffes übermitteln. Gemäß dieser neuen Regelung können beim Namen des Abladers oder des Empfängers sowie bei Ware, Stückzahl, Gewicht, Volumen und Siegelnummer nur noch geringfügige Änderungen vorgenommen werden. Auch wenn derartige Änderungen grundsätzlich zulässig sind, können übermäßige Korrekturen vom Zoll mit einer Geldbuße geahndet werden. Bei Nichtbefolgung dieser Vorschriften kann der Zoll das Löschen der Ladung verbieten.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das nächstgelegene Hapag-Lloyd Büro.

### – Terminalsicherheitsgebühr in kroatischen Häfen

Zum 16. Februar 2007 wurden in den kroatischen Häfen Ploce, Rijeka und Split die ISPS-Gebühren für jeden für den Import oder Export bestimmten 20' und 40' Container auf 6,00 US-Dollar erhöht. Ausgenommen sind Container, die lediglich umgeladen werden.

Eine Liste aller Terminalsicherheitsgebühren kann auf unserer Website [www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com) im Bereich Kundeninformationen - Sicherheit - ISPS – Carrier und Terminal Sicherheitszuschläge - Übersicht abgerufen werden.

## ■ Gestärkte Position im Reefer-Segment

Durch die Integration von CP Ships hat Hapag-Lloyd seine Position im Bereich Kühltransporte gestärkt und verfügt nun weltweit über die zweitgrößte Flotte an Reefercontainern.

Unsere moderne Flotte hat ihre Kühlcontainerkapazitäten mehr als verdoppelt. Mittlerweile stehen ca. 61.000 TEU zur Verfügung, davon 6.000 in 20 Fuß Containern und 27.500 in 40 Fuß Containern.

Neben Standardkühlcontainern bietet Hapag-Lloyd seinen Kunden eine Reihe von speziellen Reefer-Containern an, die für den Transport von Produkten mit besonderen Anforderungen ausgelegt sind. Dazu gehört der sogenannte „Magnum-Reefer“, der die Ware bei -35 °C befördern kann und damit eine Transporttemperatur bietet, die deutlich unter der Temperatur der normalerweise am Markt verfügbaren Container liegt.

Der Magnum-Reefer wird z. B. für den Transport von hochwertigem Speiseeis eingesetzt, da sich bei diesen Temperaturen keine Eiskristalle bilden. Die Containerflotte umfasst außerdem „Non-Food-Reefer“, mit denen beispielsweise Chemikalien und Gefahrgut transportiert werden. Dadurch wird sichergestellt, dass keine Nahrungsmittel in einem Container befördert werden, in dem vorher Chemikalien transportiert wurden.



Eine weitere Besonderheit bei Hapag-Lloyd ist der Einsatz von Kühlcontainern, bei denen nicht nur die Temperatur, sondern auch die Zusammensetzung des Gasgemischs im Container geregelt werden kann („modified“ oder „controlled atmosphere“). Die Bedingungen in den Containern werden ständig überwacht und protokolliert.



Diese Container werden z. B. genutzt, um Früchte während des Transports in eine Art Schlafzustand zu versetzen und dadurch den Reifungsprozess zu unterbrechen oder zu verlangsamen.

Immer mehr Waren, die vorher nur auf dem Luftweg befördert werden konnten, können dank der technischen Fortschritte im Kühlcontainerbereich nun problemlos ohne Qualitätseinbußen per Containerschiff transportiert werden.

Unsere Kunden können sich darauf verlassen, dass die Produktqualität nicht beeinträchtigt wird, da die Temperatur und die atmosphärischen Bedingungen über die ganze Transportkette hinweg konstant gehalten werden können. Eine ununterbrochene Kühlkette vom Hersteller zum Empfänger ist sichergestellt. Selbstverständlich wird die Temperatur aller Kühlcontainer sowohl an Land als auch an Bord konstant überwacht.

Der Transport im Kühlcontainer wird angesichts sinkender oder gar nicht mehr anfallender Kapital- und Lagerkosten zunehmend attraktiv. Der Kunde muss keine kompletten Schiffsladungen mehr ordern und kann dank des engmaschigen Liniendienstnetzwerkes fast täglich mit Lieferungen rechnen.

Um unseren Kunden umfassende Beratung und einen maßgeschneiderten Service zu bieten, stehen in den Hapag-Lloyd Regionszentralen speziell geschulte Fachkräfte zur Verfügung, die eng mit den Vertriebsteams vor Ort zusammenarbeiten. Die gesamte Hapag-Lloyd Organisation ist daher mit den lokalen Gegebenheiten bestens vertraut. Unsere Mitarbeiter wissen, welcher Container für welches Produkt geeignet ist, und können unsere Kunden über das Liniennetzwerk informieren und in allen Logistikfragen beraten.

## ■ Übernahme der „Osaka Express“

Hapag-Lloyd hat ein weiteres Großcontainerschiff mit einer Kapazität von 8.750 TEU in Dienst gestellt. Das von Hyundai Heavy Industries in Korea gebaute Schiff wurde am 15. Februar 2007 in Hong Kong auf den Namen „Osaka Express“ getauft. Taufpatin war Catherine Desbois, Ehefrau von Gérard Desbois, CEO der JF Hillebrand Group AG.



Die „Osaka Express“ wird im Loop 3 / EU 3 eingesetzt, der Nordeuropa mit Singapur, Port Kelang, Hong Kong sowie Süd- und Zentralchina verbindet.

Das Schiff ist ungefähr so groß wie drei Fußballfelder: es ist 335 Meter lang und 43 Meter breit und die Höhe vom Kiel bis zu den Aufbauten beträgt 60 Meter. Die „Osaka Express“ verfügt über eine Kapazität für 8.750 TEU (Standardcontainer) und über 730 Anschlüsse für Kühlcontainer. Mit 25 Knoten Höchstgeschwindigkeit braucht das Schiff für die Route zwischen Europa und Asien und wieder zurück 56 Tage.

Um unseren Kunden stets adäquate Schiffskapazitäten bieten zu können, hat Hapag-Lloyd in den letzten Jahren umfangreiche Investitionen vorgenommen und wird dies auch künftig tun.



## ■ Verkauf des Montreal Gateway Terminals

Wie die TUI am 22. Februar 2007 bekannt gab, wird Morgan Stanleys Infrastruktur Investment Gruppe 80 Prozent der mit dem Kauf der CP Ships erworbenen kanadischen Container-Terminal Aktivitäten des Montreal Gateway Terminals übernehmen. Hapag-Lloyd wird weiterhin 20 Prozent des Montreal Gateway Terminals (MGT) halten.

„Montreal ist ein strategisch wichtiges Drehkreuz nicht nur für Verbindungen nach Kanada, sondern auch für Verbindungen in den mittleren Westen der USA. Diese Funktion wollen wir langfristig ausbauen. Es ist daher nur logisch, dass wir weiterhin einen Anteil des Montreal Gateway Terminals halten, einem hervorragend gemanagten, äußerst produktiven Unternehmen. Obwohl Terminals nicht zu unserem Kerngeschäft gehören, werden wir uns in diesem Bereich weiterhin stark engagieren.“

Hapag-Lloyd wird der wichtigste Kunde von MGT und somit des Hafens von Montreal bleiben. Wir freuen uns darauf, unsere gute Zusammenarbeit mit dem erfolgreichen Management und den engagierten Mitarbeitern fortzusetzen“, betonte Hapag-Lloyd Vorstandsmitglied Adolf Adrion. Mit seinem weiteren Engagement bei dem kanadischen Container-Terminal bietet Hapag-Lloyd seinen Kunden auch in Zukunft entscheidende Infrastrukturvorteile.

## ■ 150 Jahre Norddeutscher Lloyd

Am 20. Februar 1857 wurde der Norddeutsche Lloyd vom legendären H.H. Meier aus der Taufe gehoben. Seit der Fusion 1970 ist er ein Teil von Hapag-Lloyd.

Der Norddeutsche Lloyd war eine Institution. Er bestimmte den Alltag ebenso wie die Außenwirtschaft, war Inbegriff von Handel und Wandel, des Aufstiegs von Bremen und Bremerhaven, war Motor der industriellen Entwicklung und der Gründung der Stadt Nordenham. Zudem legte der Norddeutsche Lloyd den Grundstein für einen über Jahrzehnte florierenden bremischen Schiffbau.

Der Norddeutsche Lloyd spielte ebenfalls eine Hauptrolle bei der großen europäischen Auswanderung in die Neue Welt, wurde er doch in erster Linie gegründet, um Emigranten mit modernen Dampfern schnell und sicher nach New York zu transportieren. Von 1830 bis 1947 drängte es mehr als 7 Millionen Frauen, Männer und Kinder aus Deutschland und Europa nach Bremerhaven, um von dort aus nach Übersee aufzubrechen. Ein großer Teil von ihnen reiste mit dem Norddeutschen Lloyd.

## Konsequenzen des Containerverkehrs

Als Ende der 60er Jahre der Containerverkehr hohe Investitionen in neue Schiffe und Container erforderte, entschlossen sich die Verantwortlichen beider Reedereien zur Fusion. 1970 entstand die Hapag-Lloyd AG. „Es war ein kluger Schritt. Dies hat die weitere Entwicklung eindrucksvoll bewiesen“, machte Dr. Michael Frenzel, Vorsitzender des Vorstands der TUI AG und Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG, in seiner Festrede deutlich. Heute sei Hapag-Lloyd die Nummer 5 in der Welt, erzielte 2006 ein Transportaufkommen von gut 5 Mio. Standardcontainern und habe in den vergangenen zehn Jahren, seit dem Einstieg der TUI, fast zwei Milliarden € in Schiffe und Container investiert.



Nicht eingerechnet der Erwerb von CP Ships, der mit weiteren 1,7 Mrd. € zu Buche schlug und der einen großen Schritt in Richtung Zukunftssicherung in einem sich konsolidierenden Markt bedeutete“, fügte Frenzel an.

### **Neuer Containerjumbo „Bremen Express“**

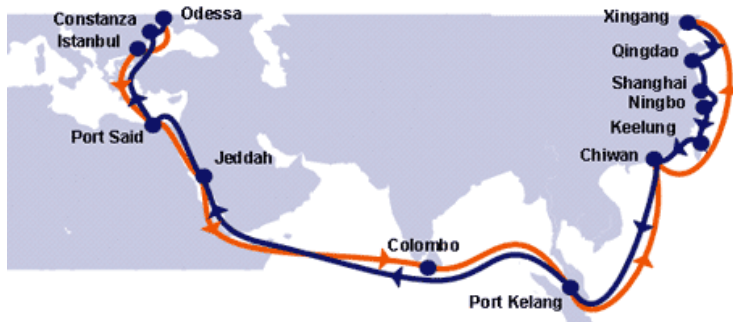
In der Geschichte des Norddeutschen Lloyd gab es eine Tradition: Immer wieder hieß ein Spitzenschiff „Bremen“. Zum 150. Gründungsjahr des Norddeutschen Lloyd soll demnächst wieder eine große „Bremen“ im Liniendienst fahren. Im Januar 2008 wird Hapag-Lloyd in Bremerhaven einen Neubau mit einer Kapazität von 8.750 TEU auf den Namen „Bremen Express“ taufen.



## Anlage 1: Serviceänderungen

### Asien - Europa

#### Asia Black Service / ABS



- Im Januar 2007 kamen Xingang und Qingdao als Anlaufhäfen dazu.

### Nordatlantik

#### Mediterranean Gulf Express / MGX



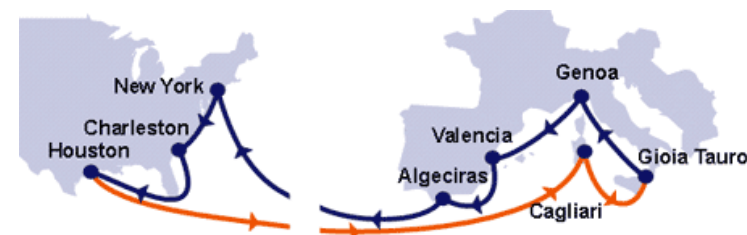
- Der Anlaufhafen Miami wurde im Januar 2007 durch Port Everglades ersetzt.

#### Atlantic Mediterranean Express / AMX



- Im Januar 2007 wurden Algeciras durch Cagliari und Charleston durch Savannah ersetzt.

#### Mediterranean North America Express / MNX



- Im Januar 2007 wurde der italienische Anlaufhafen von La Spezia auf Genua umgestellt.
- In West-Ost-Richtung wurde Anfang Februar Cagliari in die Streckenführung aufgenommen. Gleichzeitig wurde in West-Ost-Richtung Algeciras als Anlaufhafen aufgegeben.



## Nordamerika – Lateinamerika

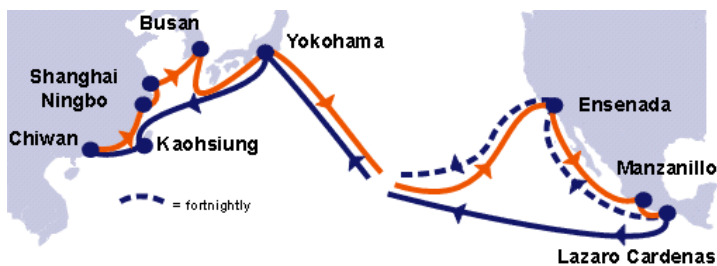
### US Gulf - South America Eastcoast Loop 1 / GS 1



- Der Anlaufhafen Miami wurde im Januar 2007 durch Port Everglades ersetzt.
- In Süd-Nord-Richtung kam Ende Februar Caucedo als Anlaufhafen dazu und Paranagua wurde aus der Streckenführung genommen. Caucedo wird alle 14 Tage im Wechsel mit Rio de Janeiro angelaufen.

## Transpazifik

### Asia Mexico Express / AME



- In Ost-West-Richtung wurde im Januar 2007 der Hafen von Ensenada in die Streckenführung aufgenommen, der alle 14 Tage angelaufen wird.

## Afrika

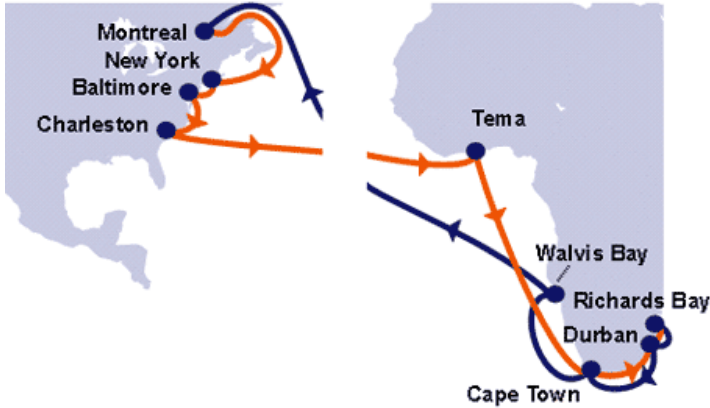
### West Africa Service / WAX



- Im Januar 2007 kam Abidjan als Anlaufhafen dazu.



**North America - Africa Service / NAA**



- Ende Februar 2007 kam der Anlaufhafen Walvis Bay dazu, während Sorel aufgegeben wurde.

**Nordeuropa – Südeuropa**

**European Express Service / EEX**



- Im Januar 2007 wurde der Anlaufhafen Thamesport durch Southampten ersetzt. Gleichzeitig wurde Gioia Tauro aus der Streckenführung genommen.

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dr. Michael Frenzel  
 Vorstand: Michael Behrendt (Vorsitzender), Adolf Adrion, Ulrich Kranich  
 Handelsregister-Nr.: Amtsgericht Hamburg HRB 97937