

Zusammengefasster Lagebericht

Im zusammengefassten Lagebericht wird der Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns sowie der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) analysiert.

Der Konzern im Überblick



Holding/Übrige

- || Strategische Konzernentwicklung
- || Funktionale Führung des Segments Container
- || Steuerung von Ressourcen und Prozessen
- || Bündelung interner Serviceleistungen
- || Betrieb von Schwimmkränen
- || Entwicklung und Vermietung von Hafenlogistik-Immobilien

Teilkonzern

Hafenlogistik

Börsennotierte A-Aktien

Teilkonzern

Immobilien

Nicht börsennotierte S-Aktien

Segment Container

- || Containerumschlag
- || Containertransfer zwischen Verkehrsträgern (Schiff, Bahn, Lkw)
- || Containernahe Dienstleistungen (z.B. Lagerung, Wartung, Reparatur)

Segment Intermodal

- || Containertransporte mittels Bahn und Lkw im Seehafen hinterland
- || Be- und Entladung von Verkehrsträgern
- || Betrieb von Inlandterminals

Segment Logistik

- || Spezialumschlag von Massengut, Stückgut, Kfz, Früchten u.a.
- || Beratung und Training

Segment Immobilien

- || Geschäftsaktivitäten rund um die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und den Fischmarkt Hamburg-Altona
- || Entwicklung
- || Vermietung
- || Facility-Management

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt 72.753.334 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 70.048.834 A-Aktien
– börsennotiert –

31,6%

■ **Streubesitz**
22.128.334 A-Aktien

68,4%

■ **Freie und Hansestadt Hamburg**
Aktienbestand: 47.920.500 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

davon 2.704.500 S-Aktien
– nicht börsennotiert –

100%

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender europäischer Hafen- und Transportlogistikkonzern. Gesteuert wird das Unternehmen als strategische Management-Holding und ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Die dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien bilden eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten ab. Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 32 inländischen und 14 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 85 An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2016 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Führungsstruktur

Als Aktiengesellschaft deutschen Rechts verfügt die HHLA mit Vorstand und Aufsichtsrat über eine zweigeteilte Struktur. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, berät und kontrolliert die Arbeit des Vorstands. Dem Vorstand der HHLA gehörten im Geschäftsjahr 2016 fünf Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind.

Die Verantwortung für das Segment Container trägt der HHLA-Vorstand gemeinsam. Angela Titzrath hat zum 1. Januar 2017 den Vorstandsvorsitz bei der Hamburger Hafen und Logistik AG übernommen. Sie wurde zum 1. Oktober 2016 in den Vorstand des Unternehmens berufen.

Der Aufsichtsrat der HHLA umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus jeweils sechs Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 49, Seite 153

Geschäftstätigkeit

Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistikanbieter erbringt der **Teilkonzern Hafenlogistik** Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit optimaler Anbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und im baltischen Raum. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert.

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an Umsatz und Ergebnis der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit in diesem Segment setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen (dem Laden und Löschen von Containern) und dem Verladen der Container auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie einen weiteren Containerterminal im ukrainischen

Organisationsübersicht

Aufsichtsrat				
Vorstand				
Klaus-Dieter Peters Vorstandsvorsitzender (bis 31. Dezember 2016)	Angela Titzrath ¹ Vorstandsvorsitzende (seit 1. Januar 2017)	Dr. Stefan Behn	Heinz Brandt	Dr. Roland Lappin
Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Unternehmensentwicklung	Unternehmensentwicklung	Container Vertrieb	Personalmanagement	Finanzen und Controlling
Unternehmenskommunikation	Unternehmenskommunikation	Container Betrieb	Einkauf und Materialwirtschaft	(einschließlich Organisation)
Nachhaltigkeit	Nachhaltigkeit	Container Technik	Arbeitsschutzmanagement	Investor Relations
Segment Intermodal	Segment Intermodal	Informationssysteme	Recht und Versicherungen	Revision
Segment Logistik	Segment Logistik		(einschließlich Compliance)	Segment Immobilien

¹ Vorstandsmitglied seit 1. Oktober 2016

Hafen Odessa (CTO). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist das nach Umsatz und Ergebnis zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterlandverkehr und zunehmend auch im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Die Bahngesellschaften METRANS und POLZUG bieten regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland an. Darüber hinaus betreiben die beiden Bahngesellschaften Inlandterminals und stellen somit ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereit. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen übernimmt die Lkw-Speditionstochter CTD den Containertransport auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von ergänzenden Dienstleistungen in den Bereichen Umschlag und Beratung. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne Logistikdienstleistungen als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählen der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte. Außerdem bietet das Unternehmen in diesem Segment Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft an. Einen Teil der Logistikdienstleistungen erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

Der Bereich **Holding/Übrige** ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) jedoch kein eigenständiges Segment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der funktionalen Führung des Segments Container, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen und der Erbringung von Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet.

Das **Segment Immobilien** entspricht dem **Teilkonzern Immobilien**. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, die Vermietung sowie kaufmännisches und technisches Facility-Management von Immobilien am Hamburger Hafendrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt seit 2015 zum UNESCO-Welterbe. Auf rund 300.000 m² bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage an. Weitere hochwertige

Objekte mit rund 63.000 m² werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im exklusiven Umfeld des Fischereihafenareals am nördlichen Elbufer bewirtschaftet.

Weiterführende Informationen zur jeweiligen Segmententwicklung ► siehe auch Segmententwicklung, Seite 13

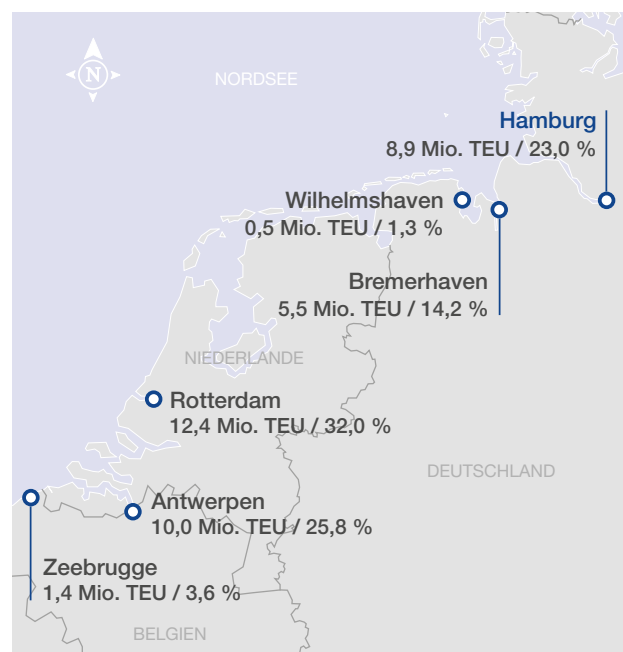
Markt und Wettbewerb

Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Dieser bietet langfristig Wachstumsperspektiven. Denn wesentliche zentraleuropäische Länder haben ihre Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiter steigenden Außenhandel und Konsum geschaffen. Auch der osteuropäische Raum, insbesondere die Russische Föderation und die Ukraine, bieten Wachstumspotenziale. Ob diese sich positiv entwickeln, hängt von der Lösung regionaler Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

Für die Europäische Union deuten die relevanten Wirtschaftsindekatoren auf einen anhaltenden Anstieg des Bruttoinlandsprodukts hin. Bedingt durch die unverändert hohe Verschuldungsrate, ist eine höhere Dynamik allerdings nur mittel- und langfristig zu erwarten. Kurzfristig wirken sich äußere Bedingungen sowie ungelöste strukturelle Problemlagen auf das containerisierte Handels- und Transportvolumen aus.

Umschlag in den Nordrange-Häfen

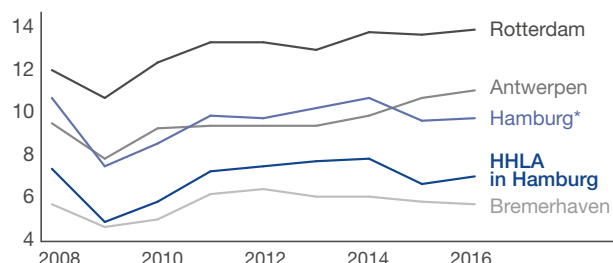
Volumen und Marktanteile 2016



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



Quelle: Port Authorities; *inkl. HHLA

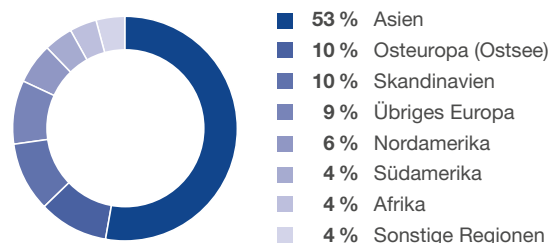
Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (die sogenannte Nordrange) weist eine hohe Hafendichte auf. Im Wettbewerb stehen insbesondere die vier großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, Bremerhaven sowie Rotterdam und Antwerpen. Weitere Umschlagplätze wie Wilhelmshaven oder Zeebrugge sind gemessen an ihrer Kapazität und/oder ihrem derzeitigen Ladungsaufkommen deutlich kleiner. Die Häfen in der Ostsee werden zurzeit vor allem von Zubringerverkehren (Feederdienste) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Aber auch Direktanläufe von Überseeschiffen, wie z. B. nach Gdansk oder Göteborg, haben sich in den vergangenen Jahren etabliert und bilden eine zunehmende Konkurrenz zu diesem Verbundsystem.

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus. Eine hohe Bedeutung hat das lokale Ladungsaufkommen im direkten Einzugsbereich des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren bestimmen die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung, der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen sowie die Leistungsfähigkeit der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme ins Hinterland (u. a. Frequenz, Fahrplantage, Preis) die Marktposition.

In Antwerpen wurde in 2016 durch Umzug und Ausbau eines Terminals neue Kapazität geschaffen, während in Zeebrugge ein weiteres Terminal geschlossen wurde. Der Wettbewerb ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen abhängig sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen großen Effekt auf die Umschlagvolumina. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet angebunden sind, weitestgehend stabil, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat.

See-Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2016



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

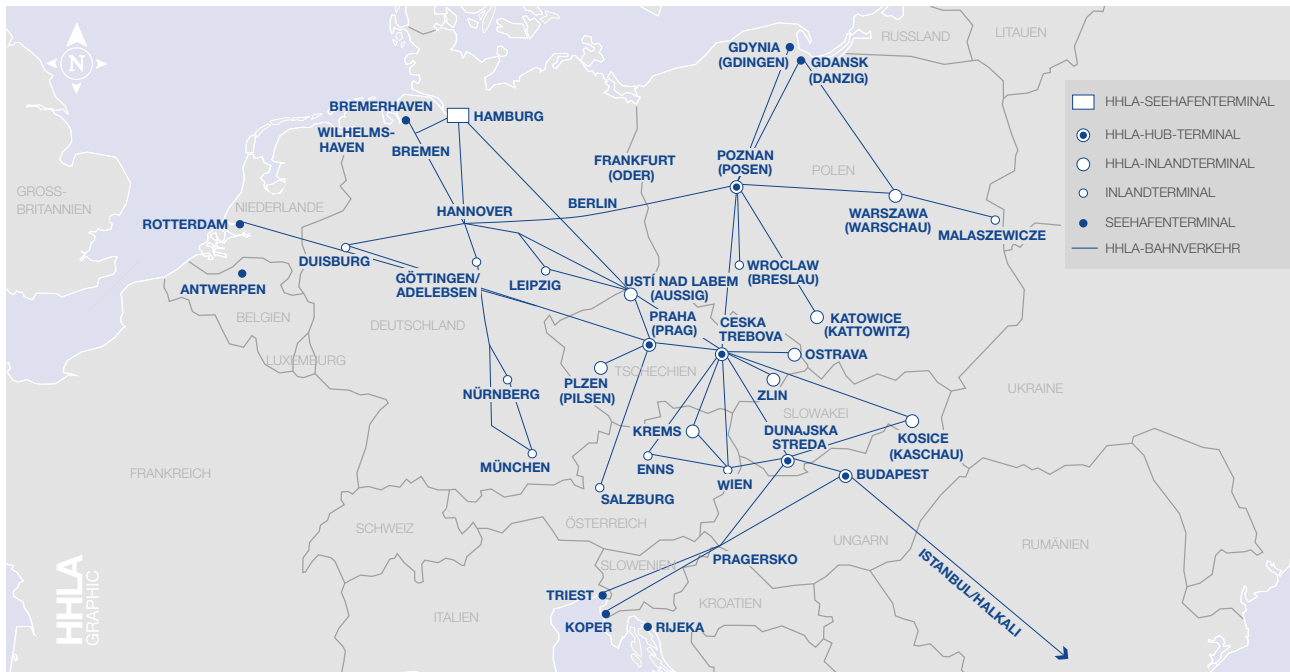
Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als östlichster Nordseehafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 8,9 Mio. TEU rangiert Hamburg 2016 weltweit unter den Häfen voraussichtlich an Platz 18 und ist damit der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen.

In Hamburg behauptete die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,5 Mio. TEU im Jahr 2016 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden wie im Vorjahr rund 73 % der Containerverkehre im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Bedeutendste Fahrtgebiete waren weiterhin Asien, Osteuropa und Skandinavien.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas rund 2,4 Mio. TEU jährlich umschlägt. Darüber hinaus sind weitere an der Nord- und Ostsee sowie an der nördlichen Adria gelegene Häfen in das Intermodalnetzwerk der HHLA eingebunden, das zunehmend auch Kontinentalverkehre beinhaltet. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch die Höhe der Nutzungsentgelte. Neben der Dichte des angebotenen Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplantage und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei eigene Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz sowie eine effektive Bündelung hafenbezogener Schienengütertransporte mit leistungsstarker Verteilung rund um zentrale Umschlagplätze zu ermöglichen. In der Mehrheit der erschlossenen Regionen besetzt die HHLA relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg.

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchturnschlag für den nordeuropäischen Raum. Im Beratungsgeschäft wird weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten gearbeitet.

Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,8 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität des Portfolios in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer/Fischereihafenareal wird durch die einzigartige Bausubstanz und die Lagegunst begründet. Das unternehmensintern aufgebaute Entwicklungs- und Realisierungs-Know-how ist auf einen Ausgleich von marktorientierten Mieterbedürfnissen sowie

denkmalgerechtem Umgang mit Welterbe geschützter Bausubstanz ausgerichtet. Dabei stehen die Objekte im Wettbewerb zu nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

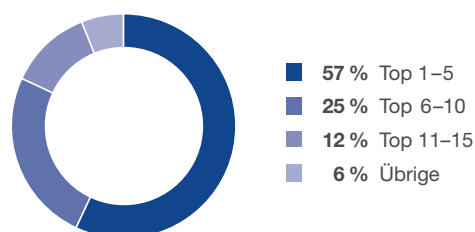
Kundenstruktur und Vertrieb

Der Kundenstamm in den **Segmenten Container** und **Intermodal** setzt sich hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im **Segment Logistik** richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen, von Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung). Das **Segment Immobilien** vermietet seine Büro- und Gewerbeflächen an nationale und internationale Kunden aus unterschiedlichen Branchen, von Logistik- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis hin zu Modefirmen, Gastronomie- und Hotelbetreibern sowie Unternehmen aus der Kreativwirtschaft.

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA-Containerterminals arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien neutral zusammen („Multi-User-Prinzip“) und sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt. 2016 hat sich der Kundenkreis der HHLA durch die Konsolidierungswelle in der Containerschifffahrt stark verändert. Prägend waren insbesondere der Zusammenschluss von China Shipping Container Lines und COSCO Container Lines sowie der Kauf von APL durch CMA CGM. Hinzu kam die Insolvenz von Hanjin. Im

Umsatzverteilung nach Kunden

im Segment Container am Hauptstandort Hamburg 2016



Dezember 2016 kündigte zudem die dänische Containerreederei Mærsk die Übernahme der Hamburger Reederei Hamburg Süd an. Im Berichtsjahr zählten alle der Top-15-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch den zukünftigen Anforderungen der Reederkundschaft gerecht zu werden. ► siehe auch Prognosebericht, Seite 41

Die Vertriebsaktivitäten im Segment Container sind als Key-Account-Management organisiert. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden sie in der Regel dezentral durch die Einzelgesellschaften gesteuert. Alle Aktivitäten folgen so weit wie möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. Im Segment Immobilien bietet der Vertrieb potenziellen Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer/Fischereihafenareal wie auch für die Logistikimmobilien im und am Hafen.

Top-15-Containerreedereien

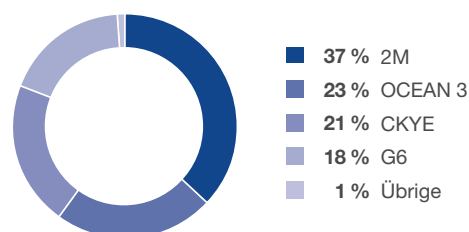
nach Transportkapazität zum 31. Dezember 2016

Reederei	Allianz 2016 / ab April 2017	Tsd. TEU
1. APM-Mærsk	2M / 2M	3.273
2. MSC	2M / 2M	2.839
3. CMA CGM	OCEAN 3 / OCEAN ALLIANCE	2.131
4. COSCO Shipping	CKYE / OCEAN ALLIANCE	1.621
5. Evergreen	CKYE / OCEAN ALLIANCE	993
6. Hapag-Lloyd	G6 / THE Alliance	950
7. Hamburg Süd	–	604
8. OOCL	G6 / OCEAN ALLIANCE	576
9. Yang Ming	CKYE / THE Alliance	570
10. UASC	OCEAN 3 / THE Alliance	527
11. NYK	G6 / THE Alliance	519
12. MOL	G6 / THE Alliance	495
13. Hyundai M. M.	G6 / (2M-assoziiert)	456
14. PIL	–	366
15. K Line	CKYE / THE Alliance	351

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2017

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31. Dezember 2016



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2017

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA ist im Geschäftsjahr 2016 erneut leicht gestiegen auf 57 % (im Vorjahr: 55 %). Ebenso leicht angestiegen entfielen auf die zehn wichtigsten Kunden im Vergleich zum Vorjahr mit 82 % (im Vorjahr: 80 %) etwas mehr und auf die 15 wichtigsten Kunden unverändert 94 % (im Vorjahr: 94 %) des Umsatzes der HHLA-Containerterminals in Hamburg. Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen Rahmenverträge ab, indem sowohl das Leistungsspektrum als auch die Entgelte fixiert werden. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert, daher kann bei der Inanspruchnahme spezifischer Leistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z. B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen.

In Bezug auf die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Grundstücke im Hafen ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur (allgemein und nutzerspezifisch) übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von

der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenimmobilien (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), nach den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Sämtliche Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Umschlagflächen, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere soweit sie mit Stoffen umgehen, die schädliche Einwirkungen auf Menschen oder Umwelt haben können. Dazu gehören z. B. Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören aber auch Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Für die Geschäftsaktivitäten der HHLA gelten überwiegend die Vorschriften des deutschen und europäischen Wettbewerbsrechts. Die Preisbildung erfolgt daher über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Bedingt durch die internationale Terrorismusgefahr gelten in Häfen grundsätzlich strenge Sicherheitsanforderungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code). Der ISPS-Code verlangt die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroristischer Angriffe auf Seeschiffe und Hafenanlagen. Für die Betreiber von Hafenanlagen bedeutet die Umsetzung, dass neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten sind. Im Bereich des Hamburger Hafens dient das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) der Umsetzung und Konkretisierung der vorgenannten internationalen Bestimmungen.

Das regulatorische Umfeld der Geschäftsaktivitäten im **Segment Intermodal** wird maßgeblich durch die EU-Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (RiLi 2012/34/EU) und die nationalen Umsetzungsvorschriften bestimmt. Diese enthalten insbesondere Regelungen zur Zulassung als Eisenbahnunternehmen, zur Nutzung der Bahninfrastruktur und zu den hierfür zu zahlenden Entgelten sowie zum Bahnbetrieb. Die maßgeblichen Regelwerke in Deutschland sind das Allgemeine Eisenbahngesetz, das die Anforderungen an den Bahnbetrieb regelt, sowie das Eisenbahnregulierungsgesetz, das seit September 2016 die bisherige Eisenbahn-Infrastrukturverordnung abgelöst hat und insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisge-

staltung enthält. Ergänzend gelten weitere nationale, europäische und – insbesondere für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – internationale Regelungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene fortlaufend angepasst, u. a. an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein. Potenziell bedeutsame Gesetzgebungsvorhaben im Berichtszeitraum waren auf europäischer Ebene die Arbeiten an einer EU-Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz von Häfen (das sogenannte Port Package III) nebst Anpassungen der EU-Beihilferegulungen für Häfen und auf nationaler Ebene die Arbeiten an der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“, die je nach Ausgestaltung in Zukunft Auswirkungen auf die HHLA haben können. Im Geschäftsjahr 2016 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substantiellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

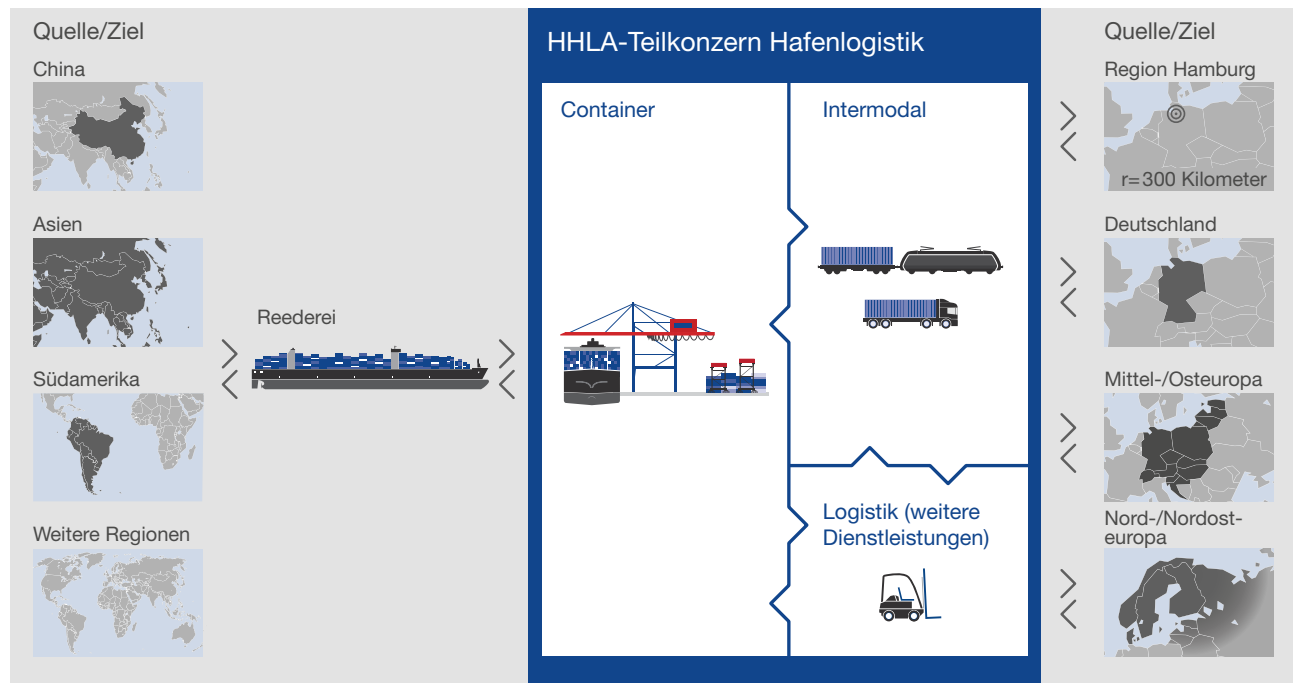
Die Strategie der HHLA ist darauf ausgerichtet, eine führende Stellung als **Hafenlogistikkonzern** einzunehmen und damit eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erzielen. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland sieht sich die HHLA aussichtsreich positioniert, um am erwarteten Handelswachstum partizipieren zu können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Hamburgs Funktion als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, vor allem China und Indien, und den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie sind Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens. Im Fokus stehen dabei die Organisation ökologischer Transportketten, insbesondere durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Bahn, der klima- und flächenschonende Betrieb von Terminals und der Ressourcenschutz.

In ihrem nicht börsennotierten Teilkonzern **Immobilien** verfolgt die HHLA den Ansatz der langfristig ausgerichteten, nachfrageorientierten Entwicklung von Quartieren und Objekten. Dabei liegt der Fokus auf der Entwicklung von oftmals denkmalgeschützten Bestandsimmobilien.

Um die Marktstellung des Konzerns zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA im börsennotierten Teilkonzern **Hafenlogistik** die nachfolgenden strategischen Leitlinien:

Vertikale Integration

Das strategische Fundament der HHLA



Auf- und Ausbau der Qualitäts- und Effizienzführerschaft

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA soll durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig verbessert werden. Im Mittelpunkt stehen sowohl die Bindung des breiten Kundenportfolios als auch die Akquisition neuer Kunden.

Im **Segment Container** wird die HHLA die neutrale Zusammenarbeit mit möglichst vielen Reedereien bei der Abfertigung von Schiffen und der Koordination von Liegeplätzen konsequent weiterverfolgen. Alle Kunden erhalten so eine hohe Servicequalität. Für die HHLA sichert das den langfristigen Bestand eines ausgeglichenen Kundenportfolios, die bestmögliche Auslastung der Kapazitäten und die Rentabilität der Serviceleistung. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu steigern und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Die Grundlage hierfür bildet eine konsequente Orientierung von Design und Betrieb der Anlagen an der Flächen-, Mitarbeiter- und Kapitalproduktivität. Auch bei den Aktivitäten im **Segment Intermodal** strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an, indem weiter in eigene Anlagen wie zum Beispiel Inlandterminals, Containertragwagen und Lokomotiven investiert wird. Durch den konsequenten Auf- und Ausbau der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme und deren Integration in maritime Transportketten wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten.

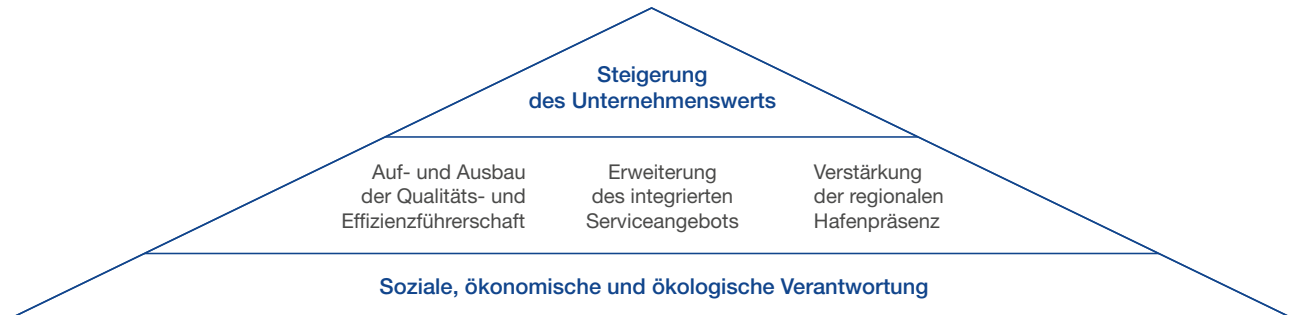
Erweiterung des integrierten Serviceangebots

Durch den Ausbau kombinierter Verkehre zwischen Übersee-hafen und Hinterland soll das Serviceangebot der HHLA kontinuierlich verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine Erhöhung ihrer Wertschöpfungstiefe. Der Ansatz ist darauf ausgerichtet, die vorteilhafte verkehrsgeografische Lage des Hamburger Hafens durch Synergien zwischen Umschlag- und Transportleistungen effektiv zu nutzen und durch komplementäre Dienstleistungen (Containerreparatur, Leercontainerlager etc.) zu ergänzen. So verstärken sich die Aktivitäten der HHLA gegenseitig: Umschlagwachstum im Hamburger Hafen führt zu steigenden Mengen im Hinterlandtransport und wachsender Nachfrage nach logistischem Service. Umgekehrt bringt das Angebot leistungsfähiger Transportsysteme und hochwertiger Logistikdienstleistungen zusätzliche Ladung auf die Containerterminals der HHLA.

Aus diesem Grund beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodalgesellschaften weiter auszubauen mit dem geografischen Fokus auf die Wachstumsmärkte in Mittel-, Ost- und Südosteuropa sowie Deutschland und Österreich. Hier soll vor allem in Binnenterminals und ihre Anbindung mittels Direktverbindungen zu den Überseehäfen investiert werden. Die schrittweise Erhöhung der Wertschöpfungstiefe durch eigenes rollendes Material (Containertragwagen) und Ausbau der Eigen-traktion (Lokomotiven) ermöglicht dabei ein weitgehend unabhängiges Agieren am Markt. Diese Maßnahmen werden durch

Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts



den Ausbau von Lkw-Speditionsdienstleistungen flankiert, die ein flächendeckendes Netz für die Zustellung und Abholung von Seecontainern auf der „letzten Meile“ im Binnenland bieten.

Verstärkung der regionalen Hafenpräsenz

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA die Möglichkeit von Zukäufen. Im Fokus potenzieller Akquisitionen und Beteiligungen liegen dabei Hafenprojekte und Beteiligungen in attraktiven Wachstumsmärkten. Orientiert an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiteren Potenzials, liegt das Interesse der HHLA in erster Linie auf dem Einzugsgebiet zwischen Ostseeraum, nördlicher Adria und dem Schwarzen Meer. Allerdings werden auch Projekte und Beteiligungen in anderen wachstumsstarken Regionen geprüft. Ansatzpunkte können sich sowohl aus der internationalen Beratungstätigkeit des Konzerns ergeben als auch aus der kontinuierlichen Arbeit der Unternehmensentwicklung. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben dem strategischen Fit die Wachstumsperspektiven, die mittel- und langfristig zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie das unternehmerische Chancen- und Risikoprofil.

Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2016 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

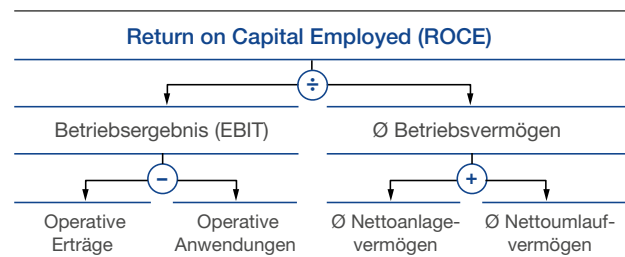
Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentralen operativen Steuerungsgrößen im HHLA-Konzern sind das Betriebsergebnis (EBIT) sowie das durchschnittliche Betriebsvermögen (eingesetzte Kapital). Für die unterjährige und kurzfristige Steuerung sind sowohl das EBIT als auch die Investitionen als wesentlicher Treiber des durchschnittlichen Betriebsvermögens maßgeblich. Für die langfristige wertorientierte Steuerung wird die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE)

ermittelt, die zugleich die Grundlage für den jährlichen Wertbeitrag bildet. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem Betriebsergebnis (EBIT) und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Gesamtkapitalverzinsung die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2016 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 8,5 %. Diese Mindestverzinsung reflektiert den mittel- und langfristigen Verzinsungsanspruch des Vorstands, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2016 einen Anstieg des Betriebsergebnisses (EBIT) um 4,8 % auf 164,0 Mio. € (im Vorjahr: 156,5 Mio. €).

► siehe auch Konzernentwicklung, Seite 42 Bei einem leicht angestiegenen durchschnittlichen Betriebsvermögen von 1.317,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.303,1 Mio. €) erhöhte sich die Rendite auf das eingesetzte Kapital gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 12,4 %. Die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % wurde um 3,9 Prozentpunkte deut-

lich übertroffen. Somit erwirtschaftete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2016 einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 52,0 Mio. € (im Vorjahr: 45,7 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Operative Erträge	1.241,9	1.191,0	4,3 %
Operative Aufwendungen	- 1.077,9	- 1.034,5	4,2 %
EBIT	164,0	156,5	4,8 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.211,1	1.213,3	- 0,2 %
Ø Nettoumlaufvermögen	106,5	89,8	18,6 %
Ø Betriebsvermögen	1.317,6	1.303,1	1,1 %
ROCE in %	12,4	12,0	0,4 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	112,0	110,8	1,1 %
Wertbeitrag in %	3,9	3,5	0,4 PP
Wertbeitrag	52,0	45,7	13,7 %

¹ Davon abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nicht finanzielle Steuerungsgrößen

Wesentliche nicht finanzielle Steuerungsgrößen sind die Containerumschlag- und Containertransportmengen. Als Frühindikatoren für die Mengenentwicklung und das operative Geschäft nutzt die HHLA – neben dem kontinuierlichen Dialog mit ihren Kunden – vor allem makroökonomische Prognosen, wie die erwartete Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts wichtiger Handelspartner, und daraus abgeleitete Schätzungen für Außenhandel, Im- und Exportströme sowie Containerverkehre auf relevanten Fahrtrelationen sowie die Entwicklung der Korrelation zwischen Bruttoinlandsprodukt und containerisiertem Handelsvolumen.

Forschung und Entwicklung

Eine strategische Zielsetzung der HHLA besteht darin, die Effizienz ihrer operativen Systeme und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung anwendungsorientierter Technologien stetig zu verbessern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf ingenieurwissenschaftlichen und IT-orientierten Innovationsprojekten. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Im Geschäftsjahr 2016 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten im Wesentlichen auf die Fortsetzung der Forschung im Bereich batteriebetriebener Containerfahrzeuge für den Horizontaltransport.

Batteriebetriebene Containerfahrzeuge

Im nachhaltigen Geschäftsmodell der HHLA ist die Erforschung und Entwicklung ökoeffizienter Antriebe ein Kernthema. Im Berichtsjahr wurde erfolgreich das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Forschungsprojekt für Elektromobilität BESIC (Batterieelektrische Schwerlastfahrzeuge im intelligenten Containerterminalbetrieb) abgeschlossen, das in Zusammenarbeit mit Gottwald Port Technology, Vattenfall Europe Innovation und mehreren Forschungsinstituten von der HHLA am Container Terminal Altenwerder (CTA) durchgeführt wurde. Im Rahmen des Projekts wurde ein Batterieverwaltungssystem entwickelt, das durch gezielten Datenaustausch zwischen Energielieferant und Terminal dafür sorgt, dass die Batterien für die batteriebetriebenen Automated Guided Vehicles (AGVs) immer zum sowohl operativ als auch ökologisch optimalen Zeitpunkt geladen werden.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation ihrer Leistungsfähigkeit führten der CTA und der CTT im Berichtsjahr erneut die Zertifizierung nach dem Standard Container Terminal Quality Indicator (CTQI) durch. Der vom Global Institute of Logistics und vom Germanischen Lloyd entwickelte Standard prüft Kriterien wie die Sicherheit, das Leistungsniveau und die Effizienz eines Terminals auf der Wasser- und der Landseite sowie dessen Anbindung an Vor- und Nachlaufsysteme. Mit der erfolgreichen Zertifizierung konnten die Terminals abermals ein hohes Leistungsniveau und die Einhaltung aller Qualitätsstandards bestätigen.

Weitere Forschungsprojekte

Im Berichtsjahr wurde zudem das Fundament für ein weiteres Forschungsprojekt am CTA gelegt, welches im Rahmen des neu aufgelegten Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt wird. Im Rahmen des Projekts sollen Lösungen für die Interaktion von Mensch und Maschine in gemeinsam genutzten Arbeitsbereichen entwickelt werden.

Einkauf und Materialwirtschaft

Der Einkauf des HHLA-Konzerns ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert. Vorrangiges Ziel ist die Bündelung und Harmonisierung von Einkaufsprozessen, so dass die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden. Dabei fokussiert sich der Einkauf auf die Vereinheitlichung der Lieferantenbasis zur Gewährleistung einer zuverlässigen und termingerechten Versorgung mit Industriegütern, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Dienstleistungen und sonstigen Produkten unter Kosten-, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsaspekten. In enger Zusammenarbeit mit Betrieb und Technik werden die Marktentwicklungen bzgl. neuer Technologien, Innovationen und die Servicefähigkeit spezifischer Lieferanten berücksichtigt.

Der Einkauf wirkt aktiv darauf ein, die Konzernvorgaben und -richtlinien für Einkaufsprozesse zu überprüfen, anzupassen und für deren verbindliche Einhaltung zu sorgen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Einkaufs sind dem HHLA-Verhaltenskodex verpflichtet. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird u. a. durch die Compliance-Rate und die Bestellanforderungsquote (BANF-Quote) geprüft. Die Compliance-Rate misst den Anteil der Beschaffungsvorhaben, die über den Bereich Einkauf realisiert wurden. Im Jahr 2016 lag diese bei 95,2 % (im Vorjahr: 94,5 %). Die BANF-Quote, die den Anteil der Anforderungen angibt, die regelkonform über das genutzte Warenwirtschaftssystem SAP eingingen und freigegeben wurden, lag 2016 mit 99,6 % in etwa auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 99,7 %). Die Automatisierung von Einkaufsprozessen und somit die Gestaltung effizienter, transparenter und einheitlicher Prozessabläufe war auch 2016 ein zentrales Ziel in der Beschaffung. So konnten im Berichtszeitraum rund 14 % (im Vorjahr: rund 13 %) aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert über die E-Procurement-Systeme abgewickelt werden. Vor dem Hintergrund einer zielgerichteten Realisierung der Beschaffungsaktivitäten bei gleichzeitiger Optimierung der Lieferantenbasis waren im Geschäftsjahr 2016 ebenso wie im Vorjahr weder auf Konzern- noch auf Segmentebene materielle Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten zu verzeichnen. Ebenso waren im Berichtszeitraum keine Lieferengpässe zu verzeichnen. Das Beschaffungsvolumen verteilte sich 2016 konzernweit zu 44,5 % auf die Warengruppe Anlagen und Energie, 22,5 % auf Bau, 14,0 % auf Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb) sowie 19,0 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT).

Um die Realisierung von Ausbau- und Modernisierungsprojekten und die damit verbundene termingerechte Beschaffung von Anlagegütern, Betriebsstoffen und Ersatzteilen zu gewährleisten, wird die strategische und partnerschaftliche Einbindung der Lieferanten in die Entwicklung und Optimierung von Produkten, Anlagen und Prozessen unter Berücksichtigung wettbewerbsrechtlicher Vorgaben systematisch weiterentwickelt. Im Vordergrund stehen dabei die Analyse und die Bewertung der Lieferantenbeziehungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur, wirtschaftlicher Stabilität und Compliance. Zur Unterstützung wird dazu 2017 ein IT-basiertes Lieferantenmanagement implementiert. Die Registrierung der Lieferanten erfolgt über ein Internetportal, das mittels Fragebögen z. B. Angaben über Arbeitsschutz, Nachhaltigkeit und Compliance abfragt. Alle Inhalte sind dabei sowohl mit dem Einkauf als auch mit den Fachabteilungen abgestimmt und werden im Anschluss ausgewertet. Dabei können bestimmte Kriterien zum Ausschluss der Lieferanten führen, beispielsweise Einträge im Landeskorrupsionsregister, Insolvenzverfahren, die Unterschreitung des Mindestlohns oder Einschränkungen bei der Geschäftstätigkeit (fehlende Lizenzen etc.).

Die Registrierung ist für alle Lieferanten verbindlich, die sich im Rahmen von Ausschreibungen, Marktanfragen oder Eigenmotivation neu bei der HHLA bewerben. Bereits bestehende Lieferanten aus dem unternehmenseigenen Pool werden sukzessive aufgefordert, den Registrierungsprozess zu durchlaufen. Hierbei erfolgt eine Priorisierung nach strategischer Bedeutung der Lieferanten in Abhängigkeit von Umsatz, Markt und/oder Produkt- und Leistungsspektrum.

In der Folge ermöglicht ein nachgelagertes Lieferantenmanagement eine kontinuierliche interne Bewertung. Die strategischen Lieferanten werden von den Bedarfsträgern und Fachabteilungen jährlich bewertet. In diese Bewertungen fließen Erfahrungen bei Erstkontakten ein, auch Projektbeschaffungen und -verlauf werden bewertet und dokumentiert. Inhalte und Umfang der Bewertungskriterien werden kontinuierlich anhand gesetzlicher Grundlagen, Unternehmensrichtlinien und -vorgaben sowie ihrer Bedeutung für die Leistungserbringung geprüft und angepasst.

Ein weiteres wesentliches Vorhaben war die Einführung einer elektronischen Vergabeplattform. Mit Inkrafttreten der Novelle des Vergaberechts im April 2016 hat der Einkauf eine elektronische Vergabeplattform in Betrieb genommen, deren Einführung erst im April 2018 verbindlich ist. Mit dieser Plattform können zum einen die Vergabeprozesse im Einkauf vereinheitlicht und transparent dokumentiert sowie Prozessqualität, -sicherheit und -effizienz deutlich gesteigert werden. Zum anderen bietet das elektronische Verfahren den Bietern umfänglichen Mehrwert im Hinblick auf die Verfahrenssicherheit innerhalb einer internetgestützten Plattform sowie auf die Gewährleistung des Wettbewerbs im Verfahren selbst. Die frühzeitige Einführung gibt Lieferanten die Möglichkeit, sich rechtzeitig auf das neue Verfahren vorzubereiten und einzustellen.

Nachhaltige Leistungsindikatoren

Wirtschaftlich orientiertes Handeln und die Verantwortung gegenüber den Beschäftigten, der Gesellschaft und der Umwelt prägen seit jeher die Aktivitäten der HHLA. Wer Hafen- und Hinterlandterminals, Intermodalnetzwerke und Logistikzentren aufbaut und betreibt, muss angesichts hoher Kapitalintensität und langer Nutzungsdauer in großen Zusammenhängen denken und seine Geschäftstätigkeit auf langfristigen, über einzelne Konjunkturzyklen hinausreichenden Erfolg ausrichten. Seit seinem Bestehen legt das Unternehmen daher größten Wert auf nachhaltiges Handeln.

Ökologie

Emissionen und Energie

Bereits seit 2008 berichtet die HHLA regelmäßig im Rahmen des internationalen Carbon Disclosure Projects (CDP) über die CO₂-Bilanz. Das CDP ist eine gemeinnützige Initiative, die im Namen institutioneller Investoren eine der weltweit größten

Datenbanken für unternehmensbezogene Treibhausgasemissionen führt und diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

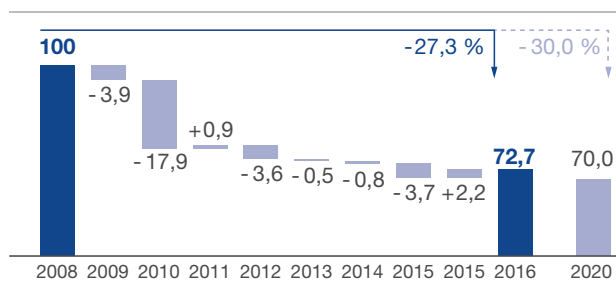
Bei der **Berechnung der CO₂-Emissionen** orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (Revised Edition), einem weltweiten Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Die maßgeblichen Emissionen konzentrieren sich im HHLA-Konzern auf den Ausstoß von CO₂. Dieser wird vor allem von den Umschlag- und Transportmengen, der mit eigenen Lokomotiven durchgeführten Traktionsleistung sowie dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Der separate Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien wurde nach Maßgabe des Greenhouse Gas Protocols als emissionsfrei klassifiziert. Der Energiebedarf eines Terminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen und mit den Verkehrsträgern Bahn und Lkw landseitig transportierten Containern ab. Als Bezugsgröße zur Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen verwendet die HHLA im Einklang mit den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European Economics Environment Group) die aussagekräftige wasser- und landseitige Umschlagleistung in Containern.

Die HHLA hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die **spezifischen CO₂-Emissionen** – also die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container – um mindestens 30 % zu verringern. Als Basisjahr wurde 2008 festgelegt. Im Zeitraum 2008 bis 2016 konnten die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container um 27,3 % gesenkt werden. Die spezifischen CO₂-Emissionen stiegen im Berichtsjahr um 2,2 Prozentpunkte.

Die **absoluten CO₂-Emissionen** erhöhten sich im Jahresvergleich um 5,5 % oder 9.378 t auf 178.468 t. Dieses ist insbesondere auf die gestiegene Eigentraktionsleistung der elektrisch betriebenen, umweltfreundlichen Mehrsystemlokomotiven zurückzuführen. So stiegen die traktionsbedingten Emissionen um 9,2 % bzw. von 73.369 t um 6.760 t auf 80.129 t an. Die absoluten Emissionen aller von der HHLA betriebenen Containerterminals erhöhten sich im Berichtsjahr um 4,6 % bzw. 3.004 t auf 68.161 t.

Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen seit 2008

Klimaschutzziel: Senkung um 30 % bis 2020



Direkter und indirekter Energieverbrauch

	2013	2014	2015	2016
Diesel und Heizöl in Mio. Liter	26,8	28,5	25,7	25,6
Benzin in Mio. Liter	0,1	0,1	0,1	0,1
Erdgas in Mio. m ³	3,1	1,8	2,3	2,4
Strom ¹ in Mio. kWh	148,7	154,4	138,3	139,6
davon Strom aus erneuerbarer Energie	78,2	84,0	76,0	73,1
Fahrstrom in Mio. kWh	37,9	51,7	130,3	150,0
Fernwärme in Mio. kWh	4,6	3,7	3,2	3,6

Energieverbrauch 2016 für Erdgas, Fahrstrom und Fernwärme geschätzt (vorläufig)

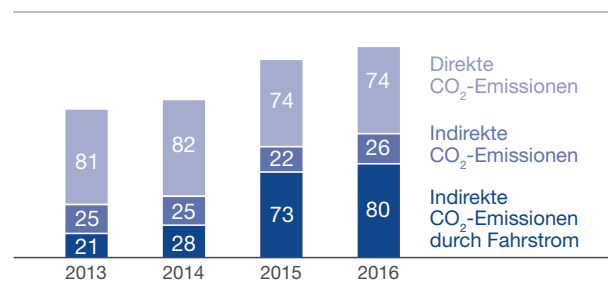
¹ Strom ohne Fahrstrom

Die HHLA führte im Berichtszeitraum verschiedene **Minde-rungsprojekte** zur Senkung der CO₂-Emissionen innerhalb der einzelnen Gesellschaften durch. Hierbei sind zum Beispiel die Optimierung von energierelevanten Systemeinstellungen oder die Modernisierung vorhandener Beleuchtungsanlagen zu nennen. Weitere Projekte wurden vorbereitet und werden ihre Wirkung im Jahr 2017 entfalten.

Ein langfristig höherer Stromanteil am Energieträgermix des Konzerns ermöglicht den verstärkten **Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien** und damit substanzielle CO₂-Reduzierungen. Hierfür setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals. Damit werden die Anlagen nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern benötigen auch weniger Wartungsaufwand. Der Strombedarf für alle selbst genutzten Bürogebäude und Werkstätten in Hamburg sowie für den Container Terminal Altenwerder (CTA) und das rein elektrisch betriebene Lagerkransystem am Container Terminal Burchardkai (CTB) wird aus erneuerbaren Energien gedeckt. Durch diese Maßnahmen wurden die CO₂-Emissionen im Berichtsjahr um 23.190 t verringert (im Vorjahr: 24.108 t). Am Container Terminal Tollerort (CTT) produzierte eine durch den Energieversorger Hamburg Energie Solar errichtete und betriebene Photovoltaikanlage im Berichtsjahr 111.910 kWh CO₂-freien Strom.

Direkte und indirekte CO₂-Emissionen

in Tsd. t



Neben dem aktiven Ausbau der erneuerbaren Energien fördert die HHLA besonders den **Einsatz von energieeffizienten und schadstoffarmen Maschinen und Geräten**. Im Berichtsjahr wurde die Flotte von rein elektrisch betriebenen Pkws um weitere 13 Fahrzeuge auf 77 Fahrzeuge ausgebaut. Die E-Fahrzeuge der HHLA werden mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben und fahren lokal emissionsfrei, leise und wartungsarm. Jährlich werden rund 500.000 km mit den Elektrofahrzeugen zurückgelegt und so etwa 160 t weniger CO₂ emittiert. Die IT-gestützte optimierte Stellplatzzuweisung für Container minimiert darüber hinaus Fahrstrecken für Geräte, senkt damit den Energieverbrauch und vermindert Lärmemissionen. Die Verwendung runderneuerter Reifen für verschiedene Umschlaggeräte verbessert ebenfalls die Ressourcennutzung.

Der CTB hat im Berichtsjahr vier neue Van-Carrier (Portalhubwagen) in Betrieb genommen, die die strengen Vorgaben der Europäischen Union nach der Schadstoffgrenzwert-Stufe 4 erfüllen. Diese modernen Fahrzeuge leisten mit ihrem äußerst niedrigen Schadstoffausstoß einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffemissionen auf dem Containerterminal. Auf den Gleisen der Hamburger Hafenbahn verkehrt seit Sommer 2016 die weltweit erste Hybridlokomotive im schweren Güterzug-Rangierverkehr. Die Lokomotive wird durch die HHLA-Tochtergesellschaft METRANS eingesetzt. Der moderne Hybridantrieb aus Elektro- und Dieselmotor führt zu einer Verbrauchsminderung um mehr als 50 %.

Auch im Bereich **energieeffiziente Beleuchtung** wurden diverse Projekte fortgeführt. Am CTA wurde die Umstellung der Lagerkranbeleuchtung auf bedarfsgerechte LED-Beleuchtung an allen 52 Lagerkränen abgeschlossen. Neben verringerten Lichtemissionen sinkt bei diesem System der Stromverbrauch um rund 90 % gegenüber dem vorherigen, konventionellen Beleuchtungssystem.

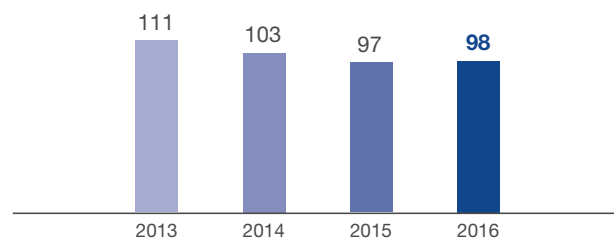
Das im Vorjahr für die Hamburger Hafen und Logistik AG sowie für die HHLA Personal Service GmbH nach DIN ISO 50001 zertifizierte **Energiemanagementsystem** wurde auf zusätzliche HHLA-Gesellschaften erfolgreich erweitert.

Wasserverbrauch

Wasser wird im HHLA-Konzern hauptsächlich für die Reinigung von Großgeräten und Containern sowie für die Hygiene der Beschäftigten verbraucht. Der **Wasserverbrauch** des operativen Betriebs blieb 2016 in Deutschland, Polen, der Slowakei, Tschechien und der Ukraine im Vergleich zum Vorjahr mit einer Veränderung von 0,5 % auf 97.766 m³ (im Vorjahr: 97.305 m³) nahezu konstant. Wasser wird an den HHLA-Standorten in Hamburg aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Entwicklung des Wasserverbrauchs

in dam³



HHLA-Standorte in Deutschland, Polen, Tschechien, der Slowakei und der Ukraine

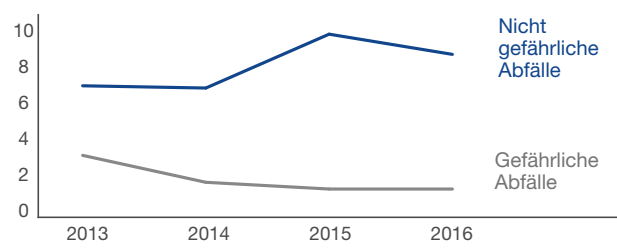
Abfälle und Recycling

Die HHLA setzt so weit wie möglich auf Abfallvermeidung bzw. Abfalltrennung, um wiederverwendbare Abfälle dem Ressourcenkreislauf zuzuführen. Die **Abfallmenge** ohne Boden und Bauschutt sank im Berichtsjahr an den Standorten in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 9,6 % auf 8.629 t (im Vorjahr: 9.544 t). Dieser Rückgang ist insbesondere auf eine Senkung der Entsorgungsmenge von nicht mehr zum Verzehr oder zur Verarbeitung geeigneten Lebensmitteln wie Bananen, Ananas oder Kartoffeln um 30,5 % zurückzuführen. Auf diese Mengen hat die HHLA keinen Einfluss, da diese zu entsorgenden Abfallarten bereits ungeeignet in Hamburg ankommen. Bereinigt um diese Mengen stieg die Abfallmenge der HHLA im Berichtsjahr leicht um 1,7 % auf 6.307 t an (im Vorjahr: 6.200 t). Die als gefährlich klassifizierten Abfälle sanken um 1,6 % auf 1.311 t (im Vorjahr: 1.322 t). Die Menge reduzierte sich damit um 60 % im Vergleich zu 2010. Die Senkung der gefährlichen Abfälle ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme einer chemisch-physikalischen Wasseraufbereitungsanlage am CTB zurückzuführen. In der Anlage wird das zur Reinigung der Großgeräte genutzte Wasser aufbereitet und dem Reinigungskreislauf wieder zugeführt. Überreife Bananen und andere nicht zur Verarbeitung oder zum Verzehr geeignete Nahrungsmittel stellten 2016 die größte Abfallmenge dar. Im Vergleich zum Vorjahr sank sie auf 2.233 t (im Vorjahr: 3.343 t). Ein großer Anteil davon wurde der stofflichen Wiederverwertung zur Herstellung von Biogas zugeführt. Auf diese Weise wurden 2016 rund 210.000 kWh Strom CO₂-frei erzeugt und damit rund 90.000 kWh weniger als im Vorjahr, was auf den Rückgang dieser Abfallmengen zurückzuführen ist. Im Berichtszeitraum fielen zudem 0,3 % weniger Gewerbeabfälle an. Diese Abfallart stellte mit 1.823 t die zweitgrößte Abfallmenge dar (im Vorjahr: 1.828 t). Die 3 % unter dem Vorjahr liegenden 1.105 t Metallschrott (im Vorjahr: 1.139 t) wurden vollständig dem Recycling zugeführt. Alt- und Bauholz verzeichnete eine signifikante Steigerung um 71 % auf 691 t, Verpackungen aus Papier und Pappe stiegen um 10,9 % auf 675 t an (im Vorjahr: 609 t).

Ressourcenschonendes Handeln auf den Terminals spiegelte sich auch in der Verwendung von insgesamt 31.000 t (im Vorjahr: 58.300 t) recyceltem Baumaterial bei der Instandhaltung der Terminalflächen im Jahr 2016 wider. Hiervon entfielen

Entwicklung der Abfallmenge

in Tsd. t



mit jeweils 11.000 t die wesentlichen Anteile auf Schlacken aus Müllverbrennungsanlagen sowie aus Asphaltrecycling. Zudem wurden 7.000 t Elektroofenschlacken wiederverwertet, die beim Einschmelzen von Stahlschrott und mineralischen Zuschlägen im Elektrolichtbogenofen entstehen und nun als Tragmaterial auf den Terminals eine weitere Verwendung finden. Durch die Verwendung dieses recycelten Baustoffs müssen weniger Natursteine abgebaut werden. Zusätzlich wurden 2.000 t recycelte Betonmineralgemische zur Flächensanierung eingesetzt.

Soziales

Neben der Wahrnehmung ihrer gesellschaftlichen Verantwortung zählen auch die **Personalentwicklung** sowie der Arbeits- und **Gesundheitsschutz** der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu den zentralen Handlungsfeldern der HHLA. ► siehe auch Personal, Seite 26

Regionale Verantwortung

Etwa jeder zehnte Arbeitsplatz in Hamburg ist mit dem Warenumsatz im Hamburger Hafen verbunden. Der Hafen und die damit verflochtenen Wirtschaftszweige sind somit zentrale Arbeitgeber für die Metropolregion Hamburg. Die HHLA wickelt rund drei Viertel des Containerumschlags bzw. mehr als die Hälfte des Gesamtumschlags in Tonnen in Hamburg ab. Die HHLA versteht sich daher als integraler Teil der wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion Hamburg und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung, auch an allen anderen Standorten, bewusst.

Gesellschaftlicher Dialog

Die HHLA steht in regelmäßigem Austausch mit ihren Interessengruppen. ► siehe auch Berichtsprofil, Seite 169 Darüber hinaus fördert das Unternehmen eine Reihe von Bildungsprojekten zu den Themen Hafen und Logistik.

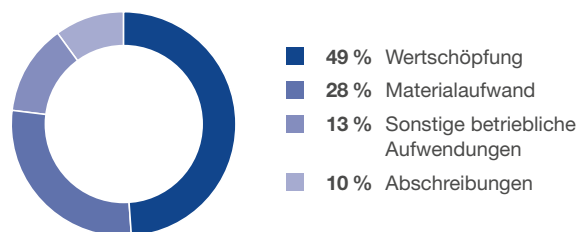
Die Zusammenhänge von Hafen, Logistik und Wasser zu erkennen führt zum Verstehen der weltweiten Arbeitsteilung und der Bedeutung nachhaltigen Handelns. Die HHLA konzentriert sich bei der Unterstützung von Bildungsprojekten auf zwei Projekte: Das von der HHLA mitinitiierte Bildungsangebot „Hafen Scouts“ vermittelt Schülerinnen und Schülern den Transport von Gütern rund um die Welt, die Funktionsweise des Hafens und Berufsbilder im Hafen. Neben den „Hafen Scouts“ zählt das von der Michael Otto Stiftung für Umweltschutz initiierte Projekt „Aqua-Agenten“ zu den Eckpfeilern des HHLA-Engagements für Bildung. Dieses bereits mehrfach ausgezeichnete Projekt (u. a. als offizielles Projekt der UN-Weltdekade „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ und als „Ort der Ideen“) vermittelt Dritt- und Viertklässlern auf spielerische Weise die Bedeutung von Wasser für Mensch, Natur und Wirtschaft. Den Schulklassen wird auf den Containerterminals der HHLA die Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen für den Welthandel nahegebracht. Im Berichtsjahr kamen mehr als 1.200 Schülerinnen und Schüler durch diese Bildungsprojekte auf die HHLA-Anlagen. Seit Beginn des Aqua-Agenten-Projekts im Jahr 2009 wurde mehr als 10.000 Schülerinnen und Schülern die Bedeutung von Wasser und Hafen vermittelt.

Compliance

Compliance, d. h. die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien, ist ein wesentlicher Bestandteil der HHLA-Corporate-Governance. Kern der HHLA-Compliance ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu Compliance-relevanten Themen, z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption und Interessenkonflikten sowie Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, formuliert. ► siehe auch Corporate-Governance-Bericht und Erklärung zur Unternehmensführung, Seite 51

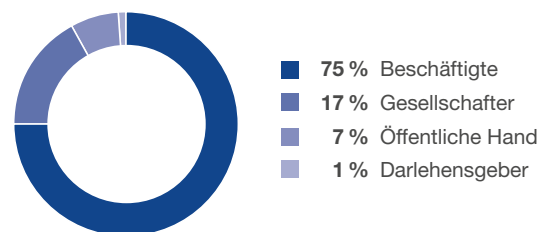
Entstehung der Wertschöpfung

Produktionswert 2016: 1.240 Mio. € = 100 %



Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung 2016: 605 Mio. € = 100 %



Wirtschaft

Die Nettowertschöpfung erhöhte sich im Geschäftsjahr 2016 um 10,9 % auf 605,3 Mio. €. Die Wertschöpfungsquote lag mit 48,8 % leicht über Vorjahresniveau. Die Nettowertschöpfung dient als Indikator für den volkswirtschaftlichen Mehrwert der Geschäftstätigkeit. Sie errechnet sich aus dem Produktionswert abzüglich sämtlicher Vorleistungen und Abschreibungen. Die Wertschöpfung verteilt sich auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Gesellschafter, öffentliche Hand (Steuern) sowie Darlehensgeber. Der größte Teil entfiel mit 451,9 Mio. € und einem Anteil von 74,7 % auf die Beschäftigten.

Wertschöpfung im HHLA-Konzern

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Beschäftigte	451,9	409,0	10,5 %
Gesellschafter	105,1	95,8	9,6 %
Öffentliche Hand	41,0	32,0	28,0 %
Darlehensgeber	7,3	8,7	- 16,0 %
Gesamt	605,3	545,5	10,9 %

Personal

Strategisches Personalmanagement

Personalstrategie

Mensch und Organisation stehen im Zentrum der Personalarbeit. Kompetente und leistungsstarke Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Basis unseres Erfolgs. Langfristige qualitative und quantitative Personalplanungs- und Personalentwicklungsstrategien sind am Standort Hamburg gesellschaftsübergreifend angelegt. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Fach-, Führungs- und Projektkarrieren und der mögliche Wechsel zwischen den unterschiedlichen Karrierepfaden sind ein zentrales Ziel der Personalstrategie. Ebenso bilden die vielfältigen Optionen zur lebensphasenorientierten Gestaltung des Verhältnisses von Privat- zu Berufsleben sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung der Arbeitszeitsysteme eine wesentliche Grundlage der dauerhaften Betriebszugehörigkeit der HHLA-Beschäftigten.

Organisation und Steuerung

Das Personalmanagement ist auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen. Diese Organisationsstruktur stellt sicher, dass konzernweit strategische Vorgaben auch personalwirtschaftlich abgedeckt werden können. Die Fachabteilung stellt für alle Berufsgruppen und Hierarchiestufen der deutschen Gesellschaften zugeschnittene Angebote zur Personal- und Organisationsentwicklung bereit. Die Förderung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Fach- und Führungskräfte erfolgt dabei systematisch und wird kontinuierlich durch das Personalmanagement begleitet. Gleiches gilt für alle Maßnahmen zur Organisationsentwicklung.

Diversity-Management

Das Diversity-Management ist seit mehreren Jahren im strategischen Personalmanagement verankert. Die HHLA ist überzeugt, dass ein ausgewogenes Verhältnis der verschiedenen Kulturen, Geschlechter und Altersgruppen die Voraussetzung für ein erfolgreiches unternehmerisches Handeln bildet. Ziel ist es, diese Vielfalt in allen Gesellschaften abzubilden. Dies gilt insbesondere auch bei der Bildung von temporären gesellschaftsübergreifenden Arbeits- bzw. Projektgruppen.

Entwicklung des Personalbestands

Zum Jahresende 2016 beschäftigte die HHLA insgesamt 5.528 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 183 Personen bzw. um 3,4 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 558 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) ein (im Vorjahr: 562).

Beschäftigte

nach Segmenten	2016	2015	Veränd.
Container	2.945	2.957	- 0,4 %
Intermodal	1.687	1.449	16,4 %
Holding/Übrige	651	668	- 2,5 %
Logistik	214	232	- 7,8 %
Immobilien	31	39	- 20,5 %
HHLA-Konzern	5.528	5.345	3,4 %

Personalbestand nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.625 Beschäftigten in Deutschland (im Vorjahr: 3.656), von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 65,6 % (im Vorjahr: 68,4 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland ist um 214 auf 1.903 gestiegen (im Vorjahr: 1.689). Dies ist zum größten Teil auf einen Anstieg der Mitarbeiterzahlen in den Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Slowenien zurückzuführen, wo die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 17,3 % auf 1.282 anstieg (im Vorjahr: 1.093). In der Ukraine reduzierte sich die Belegschaft um 1,1 % auf 440 Beschäftigte (im Vorjahr: 445). Die übrigen 181 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 151) verteilten sich auf Tochterunternehmen in Österreich, Polen, Georgien und der Türkei.

Personalbestand nach Segmenten

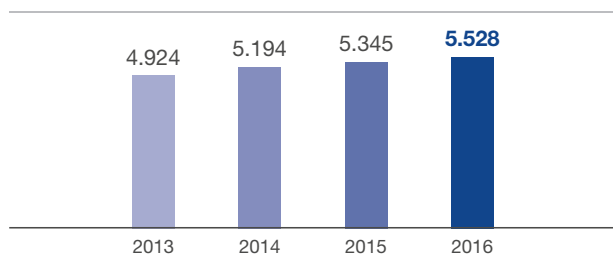
Die Anzahl der Beschäftigten im **Segment Container** bewegte sich zum 31. Dezember 2016 nahezu auf Vorjahresniveau. Insgesamt waren dort 2016 zwölf Personen weniger beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 2.957). Dagegen verstärkte sich das **Segment Intermodal** im Rahmen der Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe deutlich um insgesamt 238 Beschäftigte bzw. 16,4 % auf 1.687 (im Vorjahr: 1.449). In allen anderen Segmenten entwickelte sich der Personalstand rückläufig. Die Belegschaft der strategischen Management-Holding verringerte sich um 2,5 % auf 651 Beschäftigte (im Vorjahr: 668). Im **Segment Immobilien** ging die Beschäftigtenzahl um 20,5 % auf 31 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurück (im Vorjahr: 39). Die Mitarbeiteranzahl im **Segment Logistik** sank im Berichtszeitraum auf 214 (im Vorjahr: 232). Dies resultiert im Wesentlichen aus der Einstellung des operativen Geschäfts des Bereichs Projekt- und Kontraktlogistik.

Neueinstellungen

Bei den 97 neu eingestellten Beschäftigten, die vorher nicht über die Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) o.Ä. bei der HHLA in Deutschland eingesetzt waren, betrug der Frauenanteil 25,8 %. Über die Hälfte der Neueinstellungen war unter 30 Jahre alt.

Entwicklung der Beschäftigtenzahl

im HHLA-Konzern zum 31.12.



Seit 2013 setzt die HHLA ein eigens entwickeltes strukturiertes **Auswahlverfahren** (Assessment Center) ein, das neben der persönlichen und fachlichen Eignung auch Diversity-Aspekte berücksichtigt. Die Verfahren werden seit Ende 2013 im gewerblichen Bereich eingesetzt und seit 2014 an allen Containerterminals am Standort Hamburg einheitlich angewendet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Auswahlgremien werden speziell geschult. Außerdem nimmt bei allen Auswahlverfahren, bei denen Frauen im Bewerberpool vertreten sind, mindestens eine Frau im Auswahlgremium teil.

Neueinstellungen 2016

	Gesamt	davon Frauen	Anteil Frauen in %
< 30 Jahre	49	13	26,5
30 – 50 Jahre	35	11	31,4
> 50 Jahre	13	1	7,7
HHLA-Konzern	97	25	25,8

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 4,8 % im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben (im Vorjahr: 4,7 %). 41,7 % der insgesamt 175 Austritte waren altersbedingt.

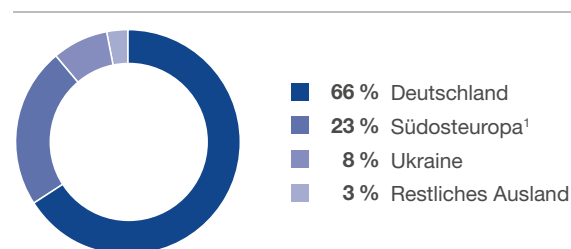
Personalstruktur

Der überwiegende Teil der Arbeitsplätze bei der HHLA befindet sich in einem Segment des Arbeitsmarkts, in dem traditionell Männer beschäftigt und Frauen unterdurchschnittlich vertreten sind. 2016 hat sich der positive Trend aus den Vorjahren fortgesetzt und der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) weiter erhöht. Mit einer Quote von 15,4 % liegt der Frauenanteil 0,2 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 15,2 %).

Auf der Grundlage des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Vorstand bereits im Vorjahr für den Frauenanteil der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands eine Zielgröße von 25 % festgelegt (aktueller Stand zum 31. Dezember 2016: 17 %; im Vorjahr: 15 %). Für die zweite Führungsebene wurde

Beschäftigtenanteil nach Regionen

zum 31.12.2016



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien

eine Zielgröße von 30 % ausgegeben (zum 31. Dezember 2016: 26 %, im Vorjahr: 21 %). Beide Zielgrößen sollen jeweils bis zum 30. Juni 2017 erreicht werden. ► siehe auch Corporate Governance, Seite 51

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 43,9 Jahren (im Vorjahr: 43,2). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 44,6 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 40,1 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten ist zwischen 30 und 50 Jahre alt.

Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2016	Anteil Frauen 31.12.2015	Anteil Frauen
< 30 Jahre	12,0	27,5	13,4
30 – 50 Jahre	53,1	16,0	54,0
> 50 Jahre	34,9	10,1	32,5
HHLA-Konzern	100,0	15,4	100,0

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland betrug wie auch im Vorjahr durchschnittlich rund 15 Jahre.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2016	31.12.2015
< 30 Jahre	4,9	6,0
30 – 50 Jahre	10,9	10,9
> 50 Jahre	24,7	25,2
HHLA-Konzern	15,0	14,9

Die Beschäftigungsquote von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Schwerbehinderung (inkl. Gleichgestellter) lag zum Ende des Berichtszeitraums bei 8,7 % (im Vorjahr: 7,9 %).

Aus- und Weiterbildung

Im Jahr 2016 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 4,5 Mio. € (im Vorjahr: 5,4 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Berufsausbildung und Studium

Zum 31. Dezember 2016 wurden in Deutschland 77 Auszubildende in zehn unterschiedlichen Berufen und 20 Studierende in neun dualen Studiengängen ausgebildet. 28 % aller 97 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2016 bei 50 % (im Vorjahr: 42 %).

Von den 40 Auszubildenden (davon neun in einem dualen Studiengang), die im Jahresverlauf ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, wurden alle in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt wurden am Standort Hamburg im Ausbildungsjahr 2016 26 neue Ausbildungsverträge geschlossen, der Frauenanteil lag bei 31 %. Vier von sechs der angebotenen

Plätze für ein duales Studium wurden für den Studienbeginn 2016 an Frauen vergeben. Im gewerblichen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2016 bei 30 %.

Um weiterhin geeignete Bewerberinnen und Bewerber in den sogenannten MINT-Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik) zu gewinnen, wurden die Kooperationen mit Technikerschulen und Fachgymnasien weiter intensiviert. Praktikumsplätze wurden insbesondere für Schülerinnen in den technischen Ausbildungsberufen angeboten. Die Berufsfelder, in denen ausgebildet wird, werden auf Ausbildungsmessen und in Diskussionen in Schulklassen durch die Fachbereiche mit Beteiligung von Auszubildenden vorgestellt. Im Jahr 2016 wurden zehn Messen im Großraum Hamburg mitgestaltet.

Gemeinsam mit anderen Hamburger Unternehmen nimmt die HHLA an dem Pilot-Projekt AvM Dual zur Ausbildungsvorbereitung für Migrantinnen und Migranten des Hamburger Ausbildungszentrums e.V. (HAZ) teil. Das Konzept, das die HHLA maßgeblich mitentwickelt hat, stellt einen wegweisenden und zielorientierten Ansatz zur Integration von Geflüchteten in die technische Berufsausbildung dar. Mit dem Projekt wird sowohl der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung zur Integration von Geflüchteten als auch der herausfordernden Aufgabe, geeignete Bewerberinnen und Bewerber für technisch anspruchsvolle Ausbildungsberufe zu finden, Rechnung getragen. Neben einer schulischen Vorbereitung sieht das Konzept bis August 2018 auch drei Praktikumsphasen vor. Begleitet werden die jungen Migrantinnen und Migranten zudem von Auszubildenden der teilnehmenden Unternehmen, die speziell hierfür geschult wurden.

Weiterbildung und Qualifizierung

Im Berichtszeitraum wurden über 700 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert. Davon wurden durch die eigenen Ausbilderinnen und Ausbilder über 600 Qualifizierungen als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 2.335 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des internen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich über 100 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit 1.800 Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag wie im Vorjahr bei ca. 40 %.

Das interne Seminarangebot der HHLA dient der Weiterentwicklung der inhaltlichen, methodischen und sozialen Kompetenz der Fach- und Führungskräfte. Alle internen Seminare werden abteilungs- und gesellschaftsübergreifend angeboten. Unter anderem wird so das Verständnis der Belegschaft für die unterschiedlichen Aufgaben sowie Rollen und Funktionen in den unterschiedlichen Geschäftsfeldern im Konzern gefördert.

Verträge, Vergütung und Zusatzleistungen

Tarifverträge

Für ca. 89,5 % der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland sind die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt (im Vorjahr: 88,0 %).

Im Mai 2016 einigten sich die Tarifvertragsparteien – der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) und die Gewerkschaft ver.di – auf tabellenwirksame Anhebungen ab 1. Juni 2016 um 2,5 % bei einer 12-monatigen Laufzeit für die Hafenarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe. Abschlüsse ähnlicher Größenordnung wurden auch für weitere Entgelttarifverträge des HHLA-Konzerns vereinbart. Ein Element der Tarifverträge ist ein kollektiver Demografiefonds, den die HHLA speist, um dem demografischen Wandel aktiv zu begegnen und alters-, alterns- und leistungsgerechte Arbeitsbedingungen zu ermöglichen. Ab dem Jahr 2021 können aus dem Fonds erstmals Mittel entnommen werden.

Beurteilungs- und Vergütungssysteme

Die Beurteilungssysteme in den deutschen Gesellschaften bestehen aus Bottom-up- und Top-down-Komponenten. Sie sind zum Teil durch Tarifverträge geregelt, enthalten variable Vergütungsbestandteile und sind mit Qualifizierungsverpflichtungen für das Unternehmen und die Beschäftigten verbunden.

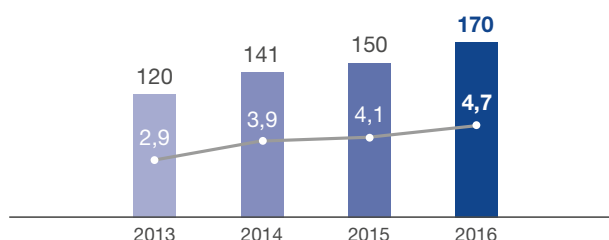
Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) ist auch eine wesentliche Bestimmungsgröße für die variablen Vergütungsbestandteile der Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Ermittlung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten auf Leitungsebenen erfolgt auf mehrjähriger Basis. Dadurch wird der Fokus auf nachhaltige, langfristige Ziele zusätzlich verstärkt.

Flexible Arbeitszeitmodelle

Die Möglichkeit, in Teilzeit zu arbeiten, wird zunehmend von allen Beschäftigtengruppen und Hierarchieebenen in Deutschland in Anspruch genommen, um die individuelle Arbeitszeit an die unterschiedlichen Lebensphasen anzupassen. Teilzeit ist damit ein wesentliches Instrument zur Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen. Die Anpassung der Arbeitszeit unterstützt die Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Pflege von nahen Angehörigen oder beim Ausüben von ehrenamtlichen Tätigkeiten. Im Jahr 2016 wurde von insgesamt 170 Beschäftigten die Möglichkeit einer Teilzeitbeschäftigung in Anspruch genommen, dies sind 20 Beschäftigte mehr als noch 2015 (im Vorjahr: 150). Die Teilzeitquote der HHLA in Deutschland erhöhte sich somit zum Jahresende 2016 auf 4,7 % (zum 31. Dezember 2015: 4,1 %). Der Anteil der Männer mit einer Teilzeitbeschäftigung ist auf 28,8 % gestiegen (im Vorjahr: 26,0 %). In der kaufmännisch geprägten Holding (ohne Auszubildende) betrug der Anteil an Teilzeitkräften 15,4 % (im Vorjahr: 13,7 %).

Entwicklung der Beschäftigtenzahl in Teilzeit

der HHLA in Deutschland zum 31.12.



Teilzeitquote in %

Lebensarbeitszeitkonten

Neben verschiedenen Möglichkeiten der betrieblichen Altersvorsorge bietet die HHLA ihren Beschäftigten in acht Konzerngesellschaften die Führung eines Lebensarbeitszeitkontos. Ziel ist es, den Beschäftigten einen vorzeitigen Ausstieg aus dem aktiven Erwerbsleben zu ermöglichen, ohne dass sie dafür Abschläge in der gesetzlichen Altersrente in Kauf nehmen müssen. Die HHLA bietet damit im Wettbewerb um neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktive Möglichkeiten, die eigene Lebensarbeitszeit aktiv zu gestalten. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nach dem 1. Januar 2005 ins Unternehmen eingetreten sind, war die Teilnahme verpflichtend. Im Jahr 2016 wurde dies tarifvertraglich modifiziert, die Teilnahme kann nunmehr auf entsprechenden Antrag der Mitarbeiterin bzw. des Mitarbeiters ausgesetzt werden. Von den berechtigten Beschäftigten haben ca. 60 % von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die verpflichtende Einbringung von zusätzlichen Arbeitstagen auszusetzen. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein Lebensarbeitszeitkonto führen, betrug zum 31. Dezember 2016 1.134 (im Vorjahr: 1.121). Dies entspricht einer Teilnahmekquote in Deutschland von 31,3 % (im Vorjahr: 30,7 %).

Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung

Arbeitssicherheit

Die körperliche Unversehrtheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Beschäftigten von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Gäste ist vorrangiges Anliegen der HHLA und wird durch umfangreiche Präventionsmaßnahmen und -richtlinien sichergestellt. Das Arbeitsschutzniveau soll kontinuierlich weiter verbessert werden und wird als eine wesentliche Führungsaufgabe betrachtet. Die Maßnahmen orientieren sich dabei am standortspezifischen Bedarf. Die Anliegen aller Beschäftigten in Hamburg werden in Arbeitsschutzausschüssen vertreten. Wesentliche Maßnahmen werden durch die gesetzlich vorgeschriebenen Sitzungen der Arbeitsschutzausschüsse evaluiert, die viermal im Jahr stattfinden.

Im Rahmen der steten Verbesserung setzt die HHLA moderne Technologien ein: So nutzt die HHLA ein Arbeitsschutzmanagementsystem als Kontrollinstrument zur Überprüfung aller gesetzten Ziele. Mit dem Ziel, das Unfallrisiko weiter zu senken

und das Bewusstsein der Beschäftigten für den Arbeitsschutz zu vertiefen, wurde 2016 damit begonnen, einen Großteil der verpflichtenden Unterweisungen auf ein E-Learning-System umzustellen.

Zur Erstellung einer aussagekräftigen Unfallstatistik werden die Unfälle aller HHLA-Betriebe in Hamburg berücksichtigt und in einem einheitlichen Berichtssystem erfasst. Hierzu zählen auch die Unfälle, die in keinem direkten Zusammenhang mit dem Containerumschlag stehen (z. B. Werkstattbetriebe). Die Ursachen für Veränderungen und/oder Schwankungen werden sorgfältig analysiert, um rechtzeitig strukturierte Maßnahmen zur Vorbeugung ergreifen zu können. Um die Untersuchung von Unfällen sowie das Verfahren zur Meldung von Unfällen an Behörden zu verbessern, wurde 2016 in mehreren Betrieben mit der Erstellung und Versendung von papierlosen Unfallanzeigen begonnen.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in den Gesellschaften am Standort Hamburg, bei denen die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hält, 99 meldepflichtige Unfälle ohne Wegeunfälle. Dies entspricht einem Rückgang von 10,8 % (im Vorjahr: 111).

Gesundheitsmanagement

Im Rahmen des durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundprojektes GESIOP (Gesundheitsmanagement aus inter-organisationaler Perspektive durch die Einbeziehung von Kunden und Kooperationspartnern) entwickelt die HHLA gemeinsam mit den Universitäten Hamburg und Kiel sowie weiteren Kooperationspartnern aus der Wirtschaft unter dem Motto „Präventive Maßnahmen für die sichere und gesunde Arbeit von morgen“ ein konzernübergreifendes betriebliches Gesundheitsmanagement. Ziel des Projektes ist es, die bereits stattfindenden und die ggf. neu hinzukommenden Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung systematisch zu gestalten und zu lenken. Damit wird das große Engagement der HHLA im betrieblichen Gesundheitsschutz ein Bestandteil des bereits konsequent betriebenen Nachhaltigkeitsmanagements.

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Auch 2016 schwächte sich die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft weiter ab und sank nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte auf 3,1 %. Dies ist der geringste Zuwachs seit der Wirtschaftskrise 2008/2009. Trotz leichter Aufwärtstendenzen zum Jahresende fehlten insgesamt Wachstumsimpulse aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Auch die aufstrebenden Volkswirtschaften stagnierten lediglich auf Vorjahresniveau. Zudem lösten politische Entscheidungen wie das Votum des Vereinigten Königreichs für den Austritt aus der Europäischen Union (EU) oder die Wahl von Donald Trump zum Präsidenten der USA wirtschaftspolitisch starke Unsicherheiten aus. Der Welthandel entwickelte sich in diesem Umfeld noch schwächer als das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) und legte nur um 1,9 % zu. Damit lag die Zuwachsrate im internationalen Handel 0,8 Prozentpunkte unter Vorjahr.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2016	2015
Welt	3,1	3,2
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,6	2,1
USA	1,6	2,6
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,1	4,1
China	6,7	6,9
Russland	- 0,6	- 3,7
Euroraum	1,7	2,0
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	2,9	3,7
Deutschland	1,7	1,5
Welthandel	1,9	2,7

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2017

Während die fortgeschrittenen Volkswirtschaften mit einem Wirtschaftswachstum von 1,6 % spürbar an Dynamik verloren, schienen sich die aufstrebenden Volkswirtschaften im Jahresverlauf aus ihrer wirtschaftlichen Schwäche zu lösen. Das Expansionstempo verlangsamte sich nicht weiter, sondern stabilisierte sich auf dem Vorjahresniveau von 4,1 %. Die chinesische Wirtschaft gab 2016 erneut leicht nach, wuchs jedoch voraussichtlich besser als erwartet um 6,7 %. Für die russische Wirtschaftsleistung wird nach einem starken Rückgang im Vorjahr um 3,7 % 2016 nur noch eine Verringerung um 0,6 % erwartet. Auch die Volkswirtschaft der Ukraine scheint nach einem Einbruch im vergangenen Jahr langsam einen Weg aus der Krise zu finden: Nach Einschätzung des IWF aus dem Oktober 2016 wird für das Gesamtjahr 2016 eine Expansion der ukrainischen Wirtschaftsleistung von 1,5 % erwartet. Die europäische Währungsunion entwickelte sich trotz der wirtschaftspolitischen Unsicherheiten durch den angekündigten britischen Austritt aus der EU unerwartet stabil, lag mit einem voraus-

sichtlichen Zuwachs um 1,7 % 0,3 Prozentpunkte unter Vorjahr. Noch deutlicher verlangsamte sich das BIP der aufstrebenden mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften. Es sank um 0,8 Prozentpunkte auf 2,9 %.

Die zuletzt aufgenommenen Konjunkturindikatoren für die deutsche Wirtschaft deuten weiterhin auf ein robustes Wachstum von 1,7 % hin, 0,2 Prozentpunkte besser als im Vorjahr. Gleichwohl wurden die Wachstumsraten im deutschen Außenhandel im Jahresverlauf von den wirtschaftspolitischen Unsicherheiten und dem schwachen Welthandel gebremst. Laut Destatis stiegen die Ausfuhren 2016 um 1,2 % und die deutschen Importe um 0,6 %.

Branchenumfeld

Die Lage in der Containerschifffahrt blieb 2016 anhaltend schwierig. Das Marktforschungsinstitut Drewry geht davon aus, dass der weltweite Containerumschlag im Berichtszeitraum wie im Vorjahr auf dem schwachen Wachstumsniveau von 1,3 % verharren wird. Dagegen konnten die europäischen Fahrtgebiete nach einer Stagnation bzw. teilweise starken Einbrüchen im Vorjahr wieder an Dynamik gewinnen. Für die nordwesteuropäischen Häfen erwartet Drewry 2016 einen Umschlagzuwachs von 1,5 %. Gleichzeitig konnte der massive Umschlageinbruch in den Häfen Skandinaviens und der Ostsee gestoppt werden, so dass die Experten für den Berichtszeitraum ebenfalls von einem Umschlagwachstum von 1,5 % ausgehen.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2016	2015
Welt	1,3	1,3
Europa insgesamt	1,9	- 1,7
Nordwesteuropa	1,5	0,1
Skandinavien und baltischer Raum	1,5	- 12,2
Westliches Mittelmeer	2,9	1,3
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,9	- 4,1

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2016

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der westlichen Ostsee (Gdansk, Göteborg) verlief uneinheitlich. Der Hamburger Hafen legte im Berichtszeitraum leicht zu und wuchs um 1,0 %. Im größten europäischen Containerhafen Rotterdam wurden 12,4 Mio. TEU und damit 1,2 % mehr umgeschlagen als im Vorjahr. Mit einem Umschlag von erstmals über 10 Mio. TEU wuchs der Containerumschlag in Antwerpen gegenüber dem Vorjahr um 4,0 % und baute damit seinen zweiten Platz im Ranking der größten europäischen Containerhäfen weiter aus. Aufgrund von Mengenverlagerungen und der Schließung eines weiteren Terminals verlor der zweite belgische Schelde-Hafen Zeebrugge im Berichtszeitraum dagegen weiter an Umschlagvolumen und lag mit 1,4 Mio. TEU um 10,8 % unter Vorjahr. Bremerhaven konnte 2016 den Abwärtstrend der vergangenen Jahre etwas abschwächen, lag aber mit 5,5 Mio. TEU und einem Rückgang um 1,0 % erneut unter Vorjahr. In unmittelbarer Nachbarschaft erhielt

der JadeWeserPort in Wilhelmshaven dagegen Wachstumsimpulse durch die verstärkte Einbindung in das Liniennetzwerk der 2M-Allianz und schlug mit insgesamt 0,5 Mio. TEU 12,9 % mehr Container um als im Vorjahr. Gdansk konnte im Containerumschlag um 19,1 % auf 1,3 Mio. TEU zulegen und im Berichtszeitraum die Ladungsverluste infolge der Russland-Krise 2015 somit überkompensieren. Das Containervolumen in Göteborg ist dagegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 % auf 0,8 Mio. TEU gesunken.

Entwicklung des Containerumschlags in den Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2016	2015	Veränd.
Rotterdam	12,4	12,2	1,2 %
Antwerpen	10,0	9,7	4,0 %
Hamburg	8,9	8,8	1,0 %
Bremerhaven	5,5	5,6	- 1,0 %
Zeebrugge	1,4	1,6	- 10,8 %
Gdansk	1,3	1,1	19,1 %
Göteborg	0,8	0,8	- 2,7 %
Wilhelmshaven	0,5	0,4	12,9 %

Quelle: Port Authorities

Trotz des verhaltenen Wachstums im Containerumschlag geht das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner für das Jahr 2016 von einer Erhöhung der Stellplatzkapazität in der globalen Containerschifflotte um 1,5 % auf 20,3 Mio. TEU aus. Dabei nahm besonders die Zahl sehr großer Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU zu. Sie wuchs um 16,1 % auf 388 Einheiten. Damit verfügen rund 69 % der 2016 ausgelieferten Schiffskapazität über eine Schiffsgröße von mehr als 10.000 TEU.

Das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr in Deutschland entwickelte sich im Jahresverlauf verhalten. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in den ersten zehn Monaten 2016 nur 0,3 % mehr Güter befördert. Die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – stieg im gleichen Zeitraum hingegen leicht um 1,6 %.

Auf europäischer Ebene entwickelte sich der Schienengüterverkehr rückläufig. In den ersten drei Quartalen sank die Transportnachfrage auf der Schiene sowohl auf europäischer Ebene als auch in den für die HHLA wichtigen Märkten in Mittel- und Osteuropa. Während im gesamteuropäischen Raum in den ersten neun Monaten 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum 1,3 % weniger Güter transportiert wurden, fiel der Rückgang in Mittel- und Osteuropa mit 4,7 % deutlich höher aus. Die einzelnen Märkte entwickelten sich allerdings sehr uneinheitlich: Während in Polen und Ungarn das Transportaufkommen in den ersten neun Monaten um 4,2 % bzw. 1,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückging, wurden in der Tschechischen Republik 1,2 % mehr Güter auf der Schiene transportiert. Die Transportleistung nahm auf europäischer Ebene nicht so deutlich ab wie das Transportaufkommen. In Mittel- und Osteuropa fiel die Transportleistung allerdings vergleichbar stark ab.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Umsatzerlöse	1.177,7	1.141,8	3,1 %
EBITDA	286,4	281,4	1,8 %
EBITDA-Marge in %	24,3	24,6	- 0,3 PP
EBIT	164,0	156,5	4,8 %
EBIT-Marge in %	13,9	13,7	0,2 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	73,0	66,7	9,5 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,7	3,7	25,5 %
ROCE in %	12,4	12,0	0,4 PP

Gesamtaussage

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren im Jahr 2016 anhaltend schwierig. Neben der nach wie vor ausstehenden Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe wurde die HHLA insbesondere durch das verhaltene Wachstum der Weltwirtschaft, einen schwachen Welthandel und ein gleichbleibend niedriges Wachstum beim weltweiten Containerumschlag belastet. Ungeachtet dieser herausfordernden Rahmenbedingungen zeigte die HHLA eine über das Jahr 2016 zunehmend erfreuliche Entwicklung. Es gelangen ein leichter Anstieg im Containerumschlag auf den HHLA-Terminals sowie ein deutliches Wachstum beim Containertransport. Diese Entwicklung in den beiden größten Segmenten der HHLA zeigte sich auch im moderat angestiegenen Umsatz und Betriebsergebnis auf Konzernebene.

Die im Jahresverlauf entstandenen und in der EBIT-Prognose des Vorjahresberichts anfänglich enthaltenen Einmalkosten der in der Zwischenzeit abgeschlossenen Restrukturierung im Segment Logistik wurden durch einen ungeplanten Einmaleffekt aus der Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum im dritten Quartal 2016 weitgehend kompensiert. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der im Jahresverlauf positiven Mengenentwicklung in den Segmenten Contai-

ner und Intermodal hat die HHLA ihre Einschätzung der erwarteten Ertragslage des Konzerns unterjährig aktualisiert. Die Ist-Entwicklung bestätigt nun die zuletzt im Herbst 2016 angepasste Prognose. Ihr Investitionsprogramm hat die HHLA weiterhin bedarfsgerecht gesteuert. Verzögerungen bei einzelnen Vorhaben führten dabei zu Verschiebungen in das Jahr 2017 und somit zur Abweichung vom prognostizierten Wert.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 stellte sich die wirtschaftliche Lage der HHLA weiterhin stabil dar. Veränderungen in der Kapitalstruktur ergaben sich u.a. durch negative Effekte aufgrund zinsinduzierter Bewertungsanpassungen bei Pensionsrückstellungen. Die Eigenkapitalquote verminderte sich um 1,7 Prozentpunkte auf 31,5 % (im Vorjahr: 33,2 %), der dynamische Verschuldungsgrad verringerte sich leicht von 2,7 auf 2,6. Aufgrund der zum Bilanzstichtag vorhandenen Liquiditätsbasis besteht weiterhin kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Hinweise zur Berichterstattung

Der Inanspruchnahme von Umschlag- und Transportleistungen gehen aufgrund der branchenüblich hohen Anforderungen an die Flexibilität in der Regel keine mehrmonatigen Bestellungen oder Garantien voraus. Daher stellen Auftragsbestand und Auftragsentwicklung entgegen ihrer Bedeutung für andere Branchen keine Berichtsgrößen dar. Die Veränderung des Konsolidierungskreises wurde im Geschäftsjahr 2016 im Wesentlichen durch den Zugang von ausländischen Gesellschaften im Segment Intermodal bestimmt. Hierdurch ergaben sich keine materiellen Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis des HHLA-Konzerns.

Der Konzernabschluss 2016 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) erstellt.

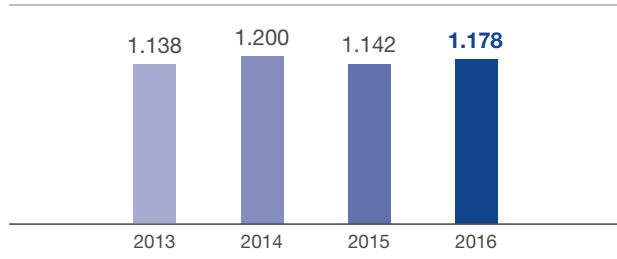
Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

Soll-Ist-Vergleich

	Ist 31.12.2015	Prognose 30.03.2016	Prognose 10.11.2016	Ist 31.12.2016
Containerumschlag	6,6 Mio. TEU	Im Bereich des Vorjahres	Im Bereich des Vorjahres	6,7 Mio. TEU
Containertransport	1,3 Mio. TEU	Leichter Anstieg	Moderater Anstieg	1,4 Mio. TEU
Umsatz	1.141,8 Mio. €	Im Bereich des Vorjahres	Im Bereich des Vorjahres	1.177,7 Mio. €
EBIT	156,5 Mio. €	In einer Bandbreite von 115 bis 145 Mio. € nach einmaligem Konsolidierungsaufwand	In einer Bandbreite von 150 bis 160 Mio. € inkl. aller Konsolidierungseffekte im Bereich Logistik	164,0 Mio. €
Investitionen	145,5 Mio. €	Im Bereich von 180 Mio. €	Im Bereich von 180 Mio. €	138,3 Mio. €

Umsatzerlöse

in Mio. €



Ertragslage

Im Jahr 2016 entwickelten sich die **Leistungsdaten** der HHLA positiv. Beim Containerumschlag war mit 6.658 Tsd. TEU ein leichter Anstieg um 1,5 % gegenüber Vorjahr (im Vorjahr: 6.561 Tsd. TEU) zu verzeichnen. Die Stabilisierung der Mengen in den Fernost-Relationen und die Erholung der Feedermengen von und nach Russland trugen hierzu wesentlich bei. Beim Transportvolumen wurde sogar ein deutlicher Anstieg um 6,8 % auf 1.408 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.318 Tsd. TEU) erzielt. Getragen wurde diese Entwicklung vom Wachstum der Bahntransporte.

Vor diesem Hintergrund sind die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 3,1 % auf 1.177,7 Mio. € (im Vorjahr: 1.141,8 Mio. €) angestiegen. Ursächlich war insbesondere der mengenbedingte Anstieg beim Containerumschlag und Containertransport. Eine mit dem HHLA-Konzern weitgehend übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzanstieg um 3,1 % auf 1.146,0 Mio. € (im Vorjahr: 1.111,0 Mio. €) verzeichnete. Auch im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien wurden die Umsatzerlöse um 3,2 % auf 37,7 Mio. € (im Vorjahr: 36,5 Mio. €) gesteigert. Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,7 % zum Konzernumsatz bei.

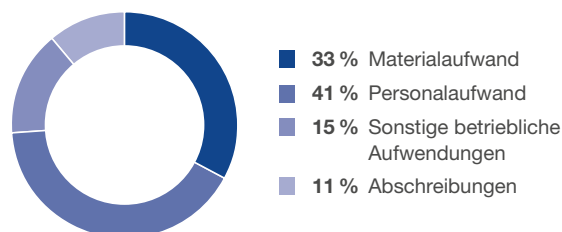
Nachdem unter den **Bestandsveränderungen** im Vorjahr ein Aufwand in Höhe von 1,4 Mio. € zu verzeichnen war, der in erster Linie aus den Beratungsaktivitäten resultierte, gab es im aktuellen Jahr keinen wesentlichen Effekt. Die **aktivierten Eigenleistungen** reduzierten sich auf 6,5 Mio. € (im Vorjahr: 9,3 Mio. €).

Der Anstieg der **sonstigen betrieblichen Erträge** auf 57,5 Mio. € (im Vorjahr: 41,2 Mio. €) steht hauptsächlich in Verbindung mit dem Einmaleffekt aus der Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum.

Der Anstieg der **operativen Aufwendungen** um 4,2 % auf 1.077,9 Mio. € (im Vorjahr: 1.034,4 Mio. €) bewegte sich leicht oberhalb des Umsatzanstiegs. Die unterschiedlichen Aufwandsarten nahmen einen sehr heterogenen Verlauf.

Operative Aufwendungen

Aufwandsstruktur 2016



Der **Materialaufwand** ging gegenüber dem Vorjahr um 3,2 % auf 350,0 Mio. € (im Vorjahr: 361,7 Mio. €) zurück. Neben den Effekten aus der Einstellung der Geschäftstätigkeit der Projekt- und Kontraktlogistik wirkten sich auch die Verbesserungen in der Auslastung und im Mix aus Im- und Exportmengen bei den Bahntransporten aus. Zusätzlich wurden Einsparungen durch günstigere Energiekosten erzielt. Die Materialaufwandsquote verringerte sich auf 29,7 % (im Vorjahr: 31,7 %).

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 10,3 % auf 443,0 Mio. € (im Vorjahr: 401,6 Mio. €). Neben den Tarifsteigerungen und der Einbeziehung neuer Gesellschaften in den Konsolidierungskreis waren unter anderem die wachstums- und konsolidierungsbedingt höhere Beschäftigtenzahl im Segment Intermodal, ein mengenbedingt höherer Bedarf an Fremdpersonal an den Hamburger Containerterminals sowie restrukturierungsbedingter Einmalaufwand insbesondere im Zusammenhang mit der Einstellung der Projekt- und Kontraktlogistik für den Anstieg verantwortlich. Die Personalaufwandsquote erhöhte sich um 2,4 Prozentpunkte auf 37,6 % (im Vorjahr: 35,2 %).

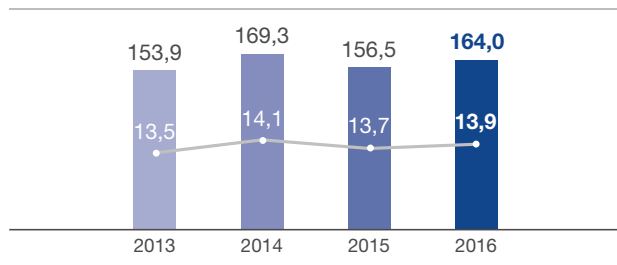
Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 11,1 % auf 162,5 Mio. € (im Vorjahr: 146,3 Mio. €). Der Anstieg ist vor allem auf Rückstellungen im Zusammenhang mit einem belastenden Pachtvertrag im Segment Intermodal sowie der Insolvenz der Containerreederei Hanjin zurückzuführen. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich entsprechend auf 13,8 % (im Vorjahr: 12,8 %).

Der **Abschreibungsaufwand** ging mit 122,4 Mio. € leicht um 1,9 % gegenüber dem Vorjahr zurück (im Vorjahr: 124,9 Mio. €).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erhöhte sich das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** unterproportional zum Umsatz um 1,8 % auf 286,4 Mio. € (im Vorjahr: 281,4 Mio. €). Entsprechend war ein leichter Rückgang der EBITDA-Marge auf 24,3 % (im Vorjahr: 24,6 %) zu verzeichnen.

Konzernbetriebsergebnis (EBIT)

in Mio. € / EBIT-Marge in %



Das **Betriebsergebnis (EBIT)** konnte im laufenden Jahr um 4,8 % auf 164,0 Mio. € (im Vorjahr: 156,5 Mio. €) gesteigert werden. Durch den überproportionalen Anstieg gegenüber den Umsatzerlösen erhöhte sich die EBIT-Marge um 0,2 Prozentpunkte auf 13,9 % (im Vorjahr: 13,7 %). Zur Ergebnissteigerung konnten sowohl das Segment Container als auch das Segment Intermodal beitragen, so dass im Teilkonzern Hafenlogistik das EBIT um 4,7 % auf 147,6 Mio. € gesteigert werden konnte (im Vorjahr: 141,1 Mio. €). Der Teilkonzern erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 90,0 % (im Vorjahr: 90,1 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern Immobilien wurde ein EBIT-Anstieg um 5,9 % auf 16,0 Mio. € (im Vorjahr: 15,2 Mio. €) erreicht. Hier wurden 10,0 % (im Vorjahr: 9,9 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** reduzierte sich um 10,7 Mio. € bzw. 37,3 % auf 18,0 Mio. € (im Vorjahr: 28,7 Mio. €). Hierzu trug im Wesentlichen ein Rückgang der negativen Wechselkurseffekte, die sich nahezu vollständig aus der Abwertung der ukrainischen Währung ergaben, auf 2,2 Mio. € (im Vorjahr: 8,0 Mio. €) bei. Ebenfalls führte die Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter zu einer Reduzierung des Nettoaufwands.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegt sich mit 28,1 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 25,0 %). Wesentliche Gründe hierfür sind ein im Teilkonzern Hafenlogistik einmaliger Steueraufwand für Vorjahre sowie der Wegfall von Steuereffekten, die sich im Vorjahr mindernd auf die Steuerquote ausgewirkt haben.

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,5 % auf 73,0 Mio. € (im Vorjahr: 66,7 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2016 32,0 Mio. € (im Vorjahr: 29,2 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Effekte im Zusammenhang mit der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** steigerte sich entsprechend um 9,5 % auf 1,00 € (im Vorjahr: 0,92 €). Der börsennotierte Teilkonzern

Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 8,1 % höheres Ergebnis je Aktie von 0,91 € (im Vorjahr: 0,84 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,44 € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 2,86 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2016 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 12,4 % (im Vorjahr: 12,0 %). ► siehe auch Unternehmenssteuerung und Wertmanagement, Seite 20

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres im HHLA-Konzern. Der Bilanzgewinn und die stabile Finanzlage der HHLA stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 21. Juni 2017 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,59 € je A-Aktie und 2,00 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl dividendenberechtigter Aktien zum 31. Dezember 2016 würde sich der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien mit 41,3 Mio. € gegenüber dem Vorjahr nicht verändern und der Ausschüttungsbetrag der nicht börsennotierten S-Aktien mit 5,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 14,3 % steigen. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote ein hohes Niveau von rund 65 % (im Vorjahr: 70 %) für den Teilkonzern Hafenlogistik bzw. rund 58 % (im Vorjahr: 61 %) für den Teilkonzern Immobilien erreichen.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2016 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 62,5 Mio. € auf 1.812,9 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	1.329,0	1.305,8
Kurzfristiges Vermögen	483,9	444,6
	1.812,9	1.750,4
Passiva		
Eigenkapital	570,8	580,6
Langfristige Schulden	1.028,1	979,2
Kurzfristige Schulden	214,0	190,6
	1.812,9	1.750,4

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 23,2 Mio. €. Der Anstieg ergibt sich größtenteils aus der Zunahme der latenten Steuern um 21,3 Mio. € auf 82,7 Mio. € (im Vorjahr: 61,4 Mio. €), hauptsächlich verursacht durch die zinssatzinduzierte Änderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste der Pensionsverpflichtungen. Gegenläufig zur investitionsbedingten Erhöhung des Sachanlagevermögens um 3,8 Mio. € auf 950,9 Mio. € (im Vorjahr: 947,1 Mio. €) entwickelten sich die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Sie verringerten sich aufgrund planmäßiger Abschreibungen um 6,6 Mio. € auf 184,0 Mio. €.

Das **kurzfristige Vermögen** stieg um 39,3 Mio. € auf 483,9 Mio. € (im Vorjahr: 444,6 Mio. €). Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus einer Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 32,3 Mio. € auf 160,4 Mio. € (im Vorjahr: 128,1 Mio. €) und der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen, die aufgrund erhöhter Anlage von liquiden Mitteln im Cash-Clearing mit der HGV um 23,2 Mio. € auf 81,7 Mio. € (im Vorjahr: 58,5 Mio. €) anstiegen. Im Gegenzug verminderte sich der Zahlungsmittelbestand um 17,4 Mio. € auf 177,2 Mio. €.

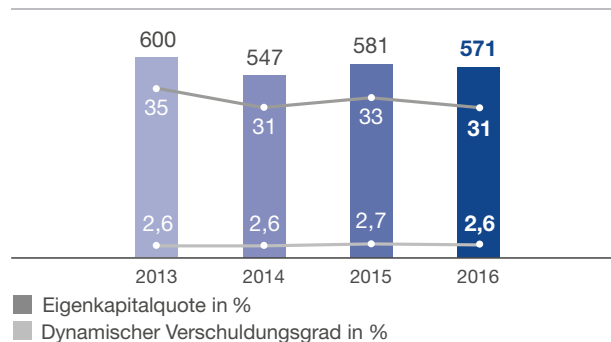
Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2015 um 9,8 Mio. € auf 570,8 Mio. € verringert (im Vorjahr: 580,6 Mio. €). Die Abnahme beruhte im Wesentlichen auf ausgeschütteten Dividenden sowie der Umgliederung einer künftigen Ausgleichszahlung in die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 67,4 Mio. €. Zusätzlich reduzierte eine zinssatzinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, saldiert mit den latenten Steuern, das Eigenkapital um 30,8 Mio. €. Erhöhend wirkte der Jahresüberschuss der Berichtsperiode in Höhe von 105,1 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verminderte sich auf 31,5 % (im Vorjahr: 33,2 %).

Die **langfristigen Schulden** stiegen um 48,9 Mio. € auf 1.028,1 Mio. € (im Vorjahr: 979,2 Mio. €). Die Zunahme ist überwiegend auf die zinssatzinduzierte Erhöhung der Pensionsrückstellungen um 44,9 Mio. € zurückzuführen. Die Erhöhung der langfristigen Rückstellungen um 35,7 Mio. € auf 102,6 Mio. € (im Vorjahr: 66,9 Mio. €) und die Abnahme der finanziellen Verbindlichkeiten um 32,2 Mio. € auf 339,2 Mio. € (im Vorjahr: 371,4 Mio. €) glichen sich nahezu aus.

Die Zunahme der **kurzfristigen Schulden** um 23,4 Mio. € auf 214,0 Mio. € (im Vorjahr: 190,6 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 16,1 Mio. € auf 68,1 Mio. € (im Vorjahr: 52,0 Mio. €).

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. €



Investitionsanalyse

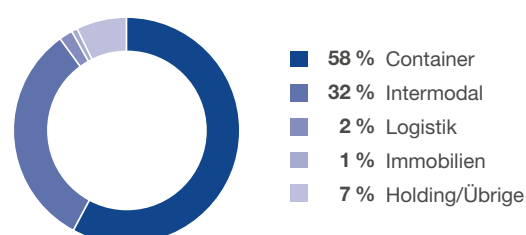
Das **Investitionsvolumen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 138,3 Mio. € (im Vorjahr: 145,5 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 4,1 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 3,8 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Jahr 2016 auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transport- und Umschlagkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde hauptsächlich aus dem generierten operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 123,2 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 135,9 Mio. €), 12,3 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 8,8 Mio. €) und 2,8 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 0,8 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 81,3 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 61,0 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten, in Lagerkapazitäten und Umschlagflächen auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 44,1 Mio. € (im Vorjahr: 77,1 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS-Gruppe, im Wesentlichen in den Bau des Inlandterminals Budapest sowie die Beschaffung von Waggons. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 2,4 Mio. €.

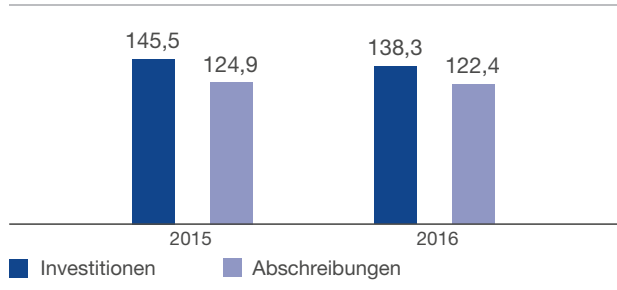
Investitionen

nach Segmenten 2016



Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



(im Vorjahr: 2,8 Mio. €). Im **Segment Holding/Übrige** wurden insgesamt 10,3 Mio. € investiert (im Vorjahr: 6,4 Mio. €). Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel auf die Migration eines neuen Terminal-Operating-Systems.

Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container zielt darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffsgrößenentwicklung folgend bedarfsgerecht auszubauen. Im Segment Intermodal liegt der Fokus auf einer Erhöhung der Wertschöpfungstiefe, um die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 56,8 Mio. € (im Vorjahr: 134,4 Mio. €); darin enthalten sind 34,2 Mio. € (im Vorjahr: 88,0 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** stieg gegenüber dem Vorjahr von 195,3 Mio. € auf 234,6 Mio. €. Dieser Anstieg um 39,3 Mio. € ist im Wesentlichen auf gestiegenen Rückstellungen um 34,4 Mio. €, die Zunahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva in Höhe von 15,7 Mio. €, geringere Zahlungen von Ertragsteuern in Höhe von 9,4 Mio. € und auf das gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Mio. € höhere Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 36,2 Mio. €.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 48,9 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 130,2 Mio. €. Zu diesem Rückgang des Zahlungsmittelabflusses um 81,3 Mio. € trugen im Wesentlichen die höheren Einzahlungen aus kurzfristigen Einlagen in Höhe von 54,3 Mio. € (im Vorjahr: 17,0 Mio. €) bei. Gleichzeitig verringerten sich im Berichtsjahr die Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien von 150,8 Mio. € im Vorjahr auf 117,9 Mio. €.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit erhöhte sich auf 185,6 Mio. € (im Vorjahr: 65,1 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 122,4 Mio. € (im Vorjahr: 82,7 Mio. €) und lag damit um 39,7 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Neben dem Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen führten geringere Neuaufnahmen von Krediten bei gleichzeitig geringeren Auszahlungen für die Tilgung von Darlehen saldiert zu einer Erhöhung des Mittelabflusses aus Finanzierungstätigkeit.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2016 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2016 insgesamt 232,4 Mio. € (zum 31. Dezember 2015: 165,4 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die **verfügbare Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2016 einen Bestand von insgesamt 251,2 Mio. € (im Vorjahr: 238,5 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2016	2015
Finanzmittelfonds am 01.01.	165,4	185,6
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	234,6	195,3
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 48,9	- 130,2
Free Cashflow	185,7	65,1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 122,4	- 82,7
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	63,2	- 17,6
Währungskursbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	- 1,0	- 2,6
Konsolidierungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	4,8	0
Finanzmittelfonds am 31.12.	232,4	165,4
kurzfristige Einlagen	18,8	73,1
verfügbare Liquidität	251,2	238,5

Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement des HHLA-Konzerns wird zentral gesteuert und folgt dem übergeordneten Ziel, die finanzielle Stabilität und Flexibilität des Konzerns nachhaltig zu gewährleisten. Durch das Konzern-Clearing werden die finanziellen Ressourcen des Konzerns gebündelt, das Zinsergebnis optimiert und die Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen wesentlich reduziert. Derivative Finanzinstrumente können zur Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreisrisikos eingesetzt werden.

Das Geschäftsmodell der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langjährigen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Finanzierungsleasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für die langfristige Innenfinanzierung zur Verfügung.

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 298,4 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres von 329,6 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2016 zusätzliche externe Finanzierungen in Höhe von 10,0 Mio. € in Anspruch (im Vorjahr: 121,3 Mio. €). Den Neuaufnahmen standen Darlehenstilgungen in Höhe von 42,8 Mio. € (im Vorjahr: 59,0 Mio. €) gegenüber. Im Vorjahr erfolgte eine Aufnahme einer Schuldscheinfinanzierung zur Ablösung eines Gesellschafterdarlehens. Aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

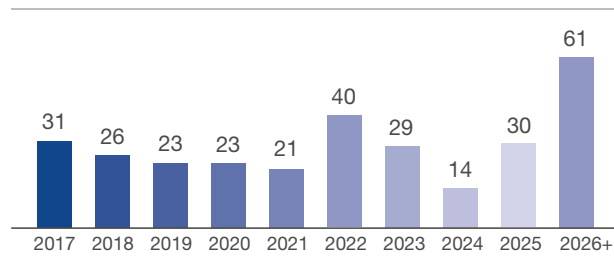
Die Darlehensverbindlichkeiten sind überwiegend in Euro und zu einem geringen Teil in US-Dollar abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 58 % mit fixen und zu ca. 42 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im Wesentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 22 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt. Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 105,9 Mio. € aus (im Vorjahr: 106,3 Mio. €), die aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) im Zusammenhang mit Kaimauern für Großschiffsliegeplätze am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) resultieren.

Mit Ausnahme der Operating-Lease-Verhältnisse existieren keine nennenswerten außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente. Die Operating-Lease-Verhältnisse basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt.

Die im Wesentlichen bei der Holding zentral gehaltenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 177,2 Mio. € (im Vorjahr: 194,6 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Aufgrund ausreichender liquider Mittel besitzen laufende Kreditlinien eine untergeordnete

Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Bedeutung. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von rund 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 1,2 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 96,8 % (im Vorjahr: 83,9 %). Nach Einschätzung der HHLA wären höhere Kreditlinien aufgrund der soliden Bilanzstruktur jederzeit darstellbar, sofern aus der mittelfristigen Liquiditätsplanung ein entsprechender Bedarf erkennbar gewesen wäre. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 16,2 Mio. € (im Vorjahr: 10,7 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts zahlreiche Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen, sieht der Konzern für ein externes Rating aktuell keinen Bedarf. Vielmehr wird durch umfassende Information bestehender und potenzieller Kreditgeber sichergestellt, dass diese zu angemessenen internen Bonitätseinstufungen kommen können.

Der Umfang öffentlicher Fördermittel, die vereinzelt für Entwicklungsprojekte gewährt werden und spezifischen Förderbedingungen unterliegen, ist auf Konzernebene als nachrangig einzustufen.

Unternehmenskäufe und -verkäufe

Mit Aktienkauf- und Übertragungsverträgen vom 28. Juni 2016 wurde der Anteil der HHLA an der METRANS a.s., Prag/Tschechien, von 86,5 % auf 90,0 % erhöht, da die METRANS a.s. eigene Aktien von ihren Minderheitsgesellschaftern erworben hat. Der Kaufpreis für diese Anteile wurde entsprechend dem Entity-Konzept unter entsprechender Minderung der nicht beherrschenden Anteile und Gewinnrücklagen erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet.

Veränderung im Konsolidierungskreis

Zum 31. März 2016 wurden die Gesellschaften METRANS Danubia Krems GmbH, Krems an der Donau/Österreich, und METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich, erstmals vollkonsolidiert in den HHLA-Konzernabschluss einbezogen. Zum 30. Juni 2016 wurden die Gesellschaften METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien, METRANS Danubia Kft., Győr/Ungarn, und METRANS ISTANBUL STI, Istanbul/Türkei, erstmals vollkonsolidiert und die DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH,

Hamburg, erstmals nach der Equity-Methode in den HHLA-Konzernabschluss einbezogen. Zum 30. September 2016 wurde die Gesellschaft HHLA International GmbH, Hamburg, erstmals vollkonsolidiert. Zum 31. Dezember 2016 wurde die Gesellschaft Univer Trans Kft., Budapest/Ungarn, erstmals vollkonsolidiert in den HHLA-Konzernabschluss einbezogen.

Die Auswirkungen aus den Erstkonsolidierungen auf den HHLA-Konzernabschluss wurden erfolgsneutral erfasst und waren nicht wesentlich.

Die Gesellschaft HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen, wurde im Juni 2016 auf die Gesellschaft POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau/Polen, verschmolzen. Die Verschmelzung hatte keine Auswirkung auf den HHLA-Konzernabschluss.

Darüber hinaus gab es keine Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 85

Segmententwicklung

Segment Container

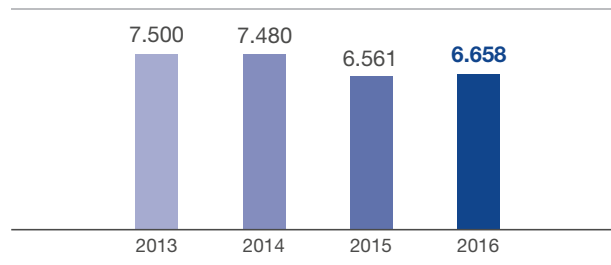
Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Umsatzerlöse	694,6	675,2	2,9 %
EBITDA	201,5	195,8	2,9 %
EBITDA-Marge in %	29,0	29,0	0,0 PP
EBIT	117,8	110,6	6,5 %
EBIT-Marge in %	17,0	16,4	0,6 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.658	6.561	1,5 %

Im Berichtsjahr 2016 wurden an den HHLA-Containerterminals 6.658 Tsd. TEU und damit 1,5 % mehr umgeschlagen als im Vorjahr (6.561 Tsd. TEU). Zwar setzte sich im ersten Halbjahr zunächst der Negativtrend aus dem Vorjahr fort, ab Jahresmitte zogen die Umschlagmengen jedoch wieder an. Während der Containerumschlag an den drei Hamburger Containerterminals leicht um 1,1 % auf 6.375 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.305 Tsd. TEU) wuchs, verzeichnete der Containerumschlag am Container Terminal Odessa einen deutlichen Anstieg um 10,6 % auf 283 Tsd. TEU (im Vorjahr: 256 Tsd. TEU).

Entwicklung des Containerumschlags

in Tsd. TEU



Die **Mengenentwicklung** an den Hamburger Terminals ist im Wesentlichen auf den Zuwachs der Zubringerverkehre (Feeder) mit den Ostseehäfen zurückzuführen, die im zweiten Halbjahr wieder spürbar anstiegen und im Jahresvergleich um rund 6 % zulegten. Dabei erholten sich insbesondere die Russlandverkehre, die rund 15 % über Vorjahr lagen. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag stieg 2016 entsprechend auf 24,0 % (im Vorjahr: 22,9 %). Der Rückgang in den Asienverkehren (Fernost-Nordeuropa) hat sich gegenüber Vorjahr deutlich abgeschwächt, die Containermengen von und nach Fernost blieben 2016 dennoch knapp 2 % unter Vorjahr.

Trotz einer sehr dynamischen Mengenentwicklung in den ukrainischen Häfen hat sich der Wettbewerb 2016 aufgrund bestehender Überkapazitäten weiter intensiviert. Nach deutlichen Marktanteilsgewinnen im Vorjahr entwickelte sich der HHLA Container Terminal Odessa (CTO) dabei schwächer als der Markt und gab einen Teil der gewonnenen Marktanteile 2016 wieder ab. Der CTO nimmt aber nach wie vor eine regional dominante Marktposition ein.

Die **Umsatzerlöse** sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,9 % auf 694,6 Mio. € (im Vorjahr: 675,2 Mio. €) und damit überproportional zur wasserseitigen Mengenentwicklung gestiegen. Neben vertraglich vereinbarten Anpassungen einzelner Umschlaggraten führten höhere Lagergelderlöse zu steigenden Stückerlösen. Der Umsatz je wasserseitig umgeschlagenen Container stieg um 1,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die EBIT-Kosten des Segments stiegen mit 2,2 % etwas stärker als die wasserseitige Umschlagmenge. Der Personalaufwand nahm im Wesentlichen aufgrund der Tarifierhöhung, aber auch als Folge der schwankenden Auslastung der Anlagen zu. Insbesondere im zweiten Halbjahr 2016 konzentrierte sich eine höhere Umschlagmenge auf weniger Schiffsanläufe, so dass aufgrund der hohen Spitzenlasten der Einsatz von Fremdpersonal zunahm. Die Materialkosten konnten hingegen gegenüber 2015 gesenkt werden. Dabei wirkten sich vor allem die geringeren Treibstoffpreise positiv aus. Darüber hinaus konnten auch die Instandhaltungskosten durch gezielte Einsparungen reduziert werden. Diese Entwicklungen führten insgesamt zu einem

um 6,5 % höheren **Betriebsergebnis (EBIT)** von 117,8 Mio. € (im Vorjahr: 110,6 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg entsprechend auf 17,0 % (im Vorjahr: 16,4 %).

Aufgrund der bevorstehenden Neuordnung der Dienststrukturen mit den neuen Konsortien „OCEAN ALLIANCE“ und „THE Alliance“ ab April 2017 und weiteren Auslieferungen von Schiffsneubauten wird sich der Anlauf von sehr großen Großcontainerschiffen in Hamburg voraussichtlich weiter verstärken. Die HHLA hat sich auf diese Entwicklung vorbereitet und die Erhöhung der Anlagen im Berichtszeitraum weiter vorangetrieben. So wurden Ende 2016 am Container Terminal Burchardkai (CTB) drei weitere Großcontainerbrücken zur Abfertigung der größten Containerschiffe angeliefert, die im Frühjahr 2017 sukzessive in Betrieb gehen. Auch die Erweiterung des Blocklagersystems um vier automatisierte Blöcke soll im zweiten Quartal 2017 abgeschlossen sein. Am Container Terminal Tollerort (CTT) werden darüber hinaus Anfang 2017 zwei Containerbrücken zur Abfertigung von Schiffen der neuesten Generation übernommen, weitere drei Containerbrücken sind bestellt und sollen Ende 2017 zulaufen.

Segment Intermodal

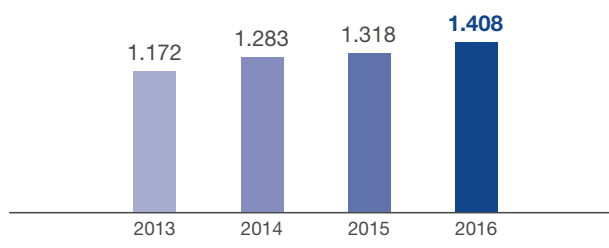
Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Umsatzerlöse	390,1	364,0	7,2 %
EBITDA	79,6	78,8	1,0 %
EBITDA-Marge in %	20,4	21,7	- 1,3 PP
EBIT	55,9	55,2	1,2 %
EBIT-Marge in %	14,3	15,2	- 0,9 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.408	1.318	6,8 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland haben die HHLA-Transportgesellschaften deutlich zulegen können. Mit einem Plus von 6,8 % stieg das **Transportvolumen** in einem verhaltenen und teils rückläufigen Markt auf 1.408 Tsd. Standardcontainer (TEU) gegenüber 1.318 Tsd. TEU im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Getragen wurde die Entwicklung insbesondere durch das Wachstum der Bahntransporte. Diese konnten verglichen mit dem Vorjahr noch einmal deutlich um 8,0 % auf 1.089 Tsd. TEU zulegen (im Vorjahr: 1.008 Tsd. TEU). Dabei verzeichneten insbesondere die Verbindungen zwischen den Adria-Häfen sowie den norddeutschen Seehäfen und dem mittel- und osteuropäischen Hinterland ein überdurchschnittliches Wachstum. Auch der Straßentransport entwickelte sich im Vorjahresvergleich positiv und konnte in einem schwierigen Marktumfeld um 2,9 % auf 319 Tsd. TEU (im Vorjahr: 310 Tsd. TEU) leicht zulegen.

Entwicklung des Containertransports

in Tsd. TEU



Mit einem Plus von 7,2 % auf 390,1 Mio. € (im Vorjahr: 364,0 Mio. €) entwickelten sich die **Umsatzerlöse** geringfügig besser als die Transportmenge. Hier wirkte sich u. a. ein veränderter Relationsmix durch einen von 76,5 % auf 77,4 % gestiegenen Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte positiv aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 55,9 Mio. € (im Vorjahr: 55,2 Mio. €). Hier wirkte sich vor allem die Mengensteigerung positiv aus. Auch ein im Vergleich zum Vorjahr verbesserter Mix aus Import- und Exportmengen, verbunden mit einer hohen Auslastung der Züge, hatte positive Auswirkungen auf das Segmentergebnis. Gegenläufig wirkte ein Einmalaufwand aus einem belastenden Pachtvertrag für ein Terminalgrundstück in Polen in Höhe von 7,2 Mio. €, dessen Ausbaupotenzial aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität zurzeit nur eingeschränkt realisierbar ist. Beim Vorjahresvergleich ist zudem zu berücksichtigen, dass 2015 Erträge in Höhe von 4,3 Mio. € u.a. aus Anlagenabgängen enthalten waren.

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Mit der Bestellung von weiteren zehn Mehrsystemlokomotiven, die bis zum Frühjahr 2017 sukzessive in Betrieb genommen werden, und dem Kauf von zwei Hybridrangierloks wird die HHLA-Bahntochter METRANS dann über 60 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 2.400 Waggons verfügen. METRANS baut zudem auf einem Grundstück in der ungarischen Hauptstadt Budapest einen neuen Eisenbahn-Hub-Terminal. Seine Lage macht ihn zur idealen Schnittstelle zwischen den nordeuropäischen Seehäfen und Südosteuropa. Der Terminal soll im Frühjahr 2017 seinen Betrieb aufnehmen. Das Netzwerk der beiden HHLA-Bahntöchter METRANS und POLZUG besteht dann aus insgesamt 13 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Umsatzerlöse	55,0	65,1	- 15,6 %
EBITDA	2,4	4,6	- 48,2 %
EBITDA-Marge in %	4,3	7,0	- 2,7 PP
EBIT	- 1,7	- 0,8	neg.
EBIT-Marge in %	- 3,1	- 1,3	- 1,8 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	3,7	3,0	23,6 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Projekt- und Kontraktlogistik, Beratung sowie Kreuzfahrtlogistik enthalten. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Im Jahresverlauf 2016 verzeichneten die vollkonsolidierten Gesellschaften des Segments Logistik eine rückläufige **Umsatzentwicklung**. Der Segmentumsatz blieb mit 55,0 Mio. € um 15,6 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 65,1 Mio. €). Grund hierfür war neben projektbedingt geringeren Umsatzerlösen bei den Beratungsaktivitäten vor allem die Beendigung der Geschäftsaktivitäten in den Bereichen Projekt- und Kontraktlogistik sowie Kreuzfahrtlogistik. Das **Betriebsergebnis (EBIT)** enthielt im Jahr 2016 Einmaleffekte, die aus der Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum resultierten. Sie glichen sich im Berichtszeitraum nahezu mit den Aufwendungen für Rückstellungen aus, die für die Einstellung der Geschäftstätigkeit des Bereichs Projekt- und Kontraktlogistik gebildet wurden. Aus der Schließung des Bereichs Kreuzfahrtlogistik ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf das Segmentergebnis. Trotz einer positiven Entwicklung im vierten Quartal erhöhte sich der Betriebsverlust des Segments im Geschäftsjahr 2016 auf - 1,7 Mio. € (im Vorjahr: - 0,8 Mio. €), da sich u.a. die Betriebsergebnisse der Beratungsaktivitäten und der Fahrzeuglogistik gegenüber dem Vorjahr rückläufig entwickelten.

Die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften verzeichneten eine uneinheitliche Geschäftsentwicklung. Das Equity-Beteiligungsergebnis übertraf im Berichtszeitraum mit insgesamt 3,7 Mio. € das Vorjahr um 23,6 % (im Vorjahr: 3,0 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Umsatzerlöse	37,7	36,5	3,2 %
EBITDA	21,1	20,2	4,4 %
EBITDA-Marge in %	56,0	55,4	0,6 PP
EBIT	16,0	15,2	5,9 %
EBIT-Marge in %	42,6	41,5	1,1 PP

Die positive Entwicklung des Hamburger Marktes für Büroflächen hat im Jahresverlauf insbesondere aufgrund eines schwächeren vierten Quartals leicht nachgelassen. Laut aktuellem Marktbericht von Grossmann & Berger konnte im Gesamtjahr 2016 mit einem Büroflächenumsatz von 550.000 m² der Vorjahreswert von 540.000 m² allerdings noch leicht um rd. 2 % übertroffen werden. Ein Grund für den Anstieg war dabei auch der relativ niedrige Anteil an eigengenutzten Immobilien.

Die Leerstandsquote sank im Vorjahresvergleich nur marginal von 5,2 % auf aktuell 5,1 %. Der Teilmarkt Hafencity, dem auch die Immobilien der HHLA in der Speicherstadt zugeordnet sind, verzeichnete zum Jahresende einen Leerstand von 6,0 % (im Vorjahr: 9,9 %).

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal setzten in diesem Marktumfeld ihre positive Umsatz- und Ertragsentwicklung fort. So konnten die **Umsatzerlöse** 2016 im Vorjahresvergleich um 3,2 % auf 37,7 Mio. € (im Vorjahr: 36,5 Mio. €) gesteigert werden. Ein wesentlicher Baustein war hierbei der hohe Vermietungsstand in beiden Quartieren.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im Vergleich zum Vorjahr um 5,9 % auf 16,0 Mio. € (im Vorjahr: 15,2 Mio. €). Beim Vorjahresvergleich ist ein im Ergebnis 2015 enthaltener Ertrag aus einer Versicherungserstattung in Höhe von 0,9 Mio. € zu beachten. Die im Geschäftsjahr 2016 erzielte EBIT-Marge von 42,6 % (im Vorjahr: 41,5 %) bestätigt erneut den wirtschaftlichen Erfolg der langfristig ausgerichteten und wertorientierten Bestandsentwicklung.

Nachtragsbericht

Zu Ereignissen von wesentlicher Bedeutung, die nach dem Bilanzstichtag am 31. Dezember 2016 eingetreten sind, wird auf den Konzernanhang verwiesen. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 52, Seite 158

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nachdem das Wachstum der Weltwirtschaft 2016 auf Vorjahresniveau stagnierte, erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für den Prognosezeitraum eine erhöhte Dynamik und geht für das Bruttoinlandsprodukt 2017 weltweit von einem Anstieg von 3,4 % aus. Getragen wird diese Entwicklung sowohl von den fortgeschrittenen als auch von den aufstrebenden Volkswirtschaften, für die der IWF eine positive Konjunkturentwicklung prognostiziert. Der Ausblick bleibt jedoch vorbehaltlich wirtschaftspolitischer Risiken, die sich u.a. aus dem Brexit-Votum sowie dem Regierungswechsel in den USA ergeben. Trotz dieser unsicheren Rahmenbedingungen wird der internationale Handel nach Schätzungen des IWF deutlich an Dynamik gewinnen. Die Zuwachsrate wird sich gegenüber dem Vorjahr auf 3,8 % verdoppeln. Damit würde das Wachstum des Welthandels an das Niveau von 2014 anknüpfen und erstmals seit drei Jahren wieder oberhalb des BIP-Wachstums liegen.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Wachstumserwartung in %	Trend	
	2017	ggü. 2016
Welt	3,4	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,9	↗
USA	2,3	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,5	↗
China	6,5	↘
Russland	1,1	↗
Euroraum	1,6	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,1	↗
Deutschland	1,5	↘
Welthandel	3,8	↗

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2017

In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften deuten Stimmungskindikatoren auf einen leichten konjunkturellen Aufschwung hin. Der IWF hat seine Konjunkturaussichten leicht angehoben und geht für 2017 von einer Ausdehnung der gesamtwirtschaftlichen Leistung um 1,9 % aus. Dabei werden insbesondere Wachstumsimpulse aus den USA erwartet, deren neu gewählte Regierung eine expansivere Finanzpolitik zur Ankurbelung der Wirtschaft angekündigt hat. Die konjunkturelle Entwicklung in den aufstrebenden Volkswirtschaften soll 2017 an Tempo gewinnen, Unsicherheiten bleiben aber bestehen. Der IWF hat die Konjunkturaussichten zwar geringfügig um 0,1 Prozentpunkte gesenkt, rechnet aber mit einer deutlichen Ausdehnung der wirtschaftlichen Aktivitäten um 4,5 % für das Jahr 2017. Der Abschwung der chinesischen Wirtschaft aufgrund politisch initiiert struktureller Veränderungen wird sich nach Einschätzung des IWF nicht so stark fortsetzen wie noch im Oktober 2016 erwartet. Angesichts dieser Stabilisierung hat der IWF

seinen Ausblick für 2017 leicht auf 6,5 % angehoben, was dennoch 0,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert liegt. Die russische Wirtschaft wird sich nach Einschätzung der Experten im Prognosezeitraum aus der Rezession lösen. Insbesondere der ansteigende Rohölpreis wird für eine Entspannung sorgen. Einer starken konjunkturellen Erholung stehen jedoch strukturelle Engpässe sowie der durch die Sanktionen eingeschränkte Handel entgegen. Daher belässt der IWF seine Wachstumsprognose unverändert bei 1,1 %. Das BIP des europäischen Währungsraums wird sich nach Annahme des IWF 2017 besser entwickeln als noch im Oktober 2016 erwartet, jedoch mit einem Wachstum von 1,6 % geringfügig unter dem Vorjahreswert liegen. Nach einer Verlangsamung der Wachstumsdynamik in Mittel- und Osteuropa 2016 geht der IWF für den Prognosezeitraum von einer leichten Verbesserung aus und prognostiziert eine Zuwachsrate von 3,1 %. Auch die deutsche Wirtschaft sehen die Experten weiter auf einem robusten Wachstumspfad und erwarten mit 1,5 % eine Entwicklung leicht unter Vorjahresniveau.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem die Zunahme im weltweiten Containerumschlag im Jahr 2016 wie im Vorjahr schwach war, soll sich das Wachstum beim Containerumschlag gemäß dem Marktforschungsinstitut Drewry im Jahr 2017 auf 2,1 % erhöhen. Impulse werden dabei insbesondere von den Fahrtgebieten Südasien (+ 5,9 %), Zentralamerika (+ 4,0 %) und der Ostküste Nordamerikas (+ 3,7 %) erwartet. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird nach einer spürbaren Abkühlung 2016 eine Erholung des Umschlagwachstums um 0,5 Prozentpunkte auf 2,4 % prognostiziert. Für die europäischen Häfen rechnet Drewry im Prognosezeitraum mit einer verlangsamten Wachstumsdynamik und prognostiziert einen Anstieg um 1,6 %. Dabei entwickeln sich jedoch nicht alle Fahrtgebiete einheitlich. Während die Experten für die Fahrtgebiete Nordwesteuropa, westliches Mittelmeer sowie östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer von einer Abschwächung der Umschlagentwicklung ausgehen, soll sich die Wachstumsrate in Skandinavien und dem baltischen Raum mehr als verdoppeln. Dies könnte sich in einem Anstieg der Transshipment-Mengen in den Nordrange-Häfen positiv niederschlagen, wenngleich ein Teil der Ladung auf Direktverbindungen ihren Weg in die Ostsee finden wird.

Entwicklung des Containerumschlags

Wachstumserwartung in %	Trend	
	2017	ggü. 2016
Welt	2,1	↗
Europa insgesamt	1,6	↘
Nordwesteuropa	1,2	↘
Skandinavien und baltischer Raum	3,2	↗
Westliches Mittelmeer	2,1	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,4	↘

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2016

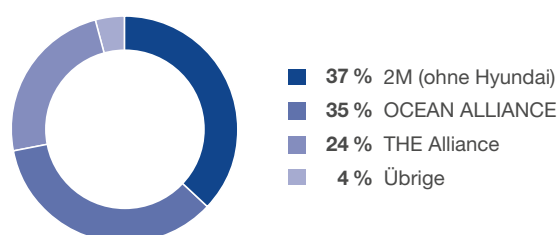
Vor dem Hintergrund der jedoch insgesamt verhaltenen Mengenentwicklung und der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee ist 2017 weiterhin mit einem intensiven Hafenwettbewerb zu rechnen. Auch auf dem Containerschiffahrtsmarkt besteht 2017 der strukturelle Überhang an Schiffsraum weiter fort. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts AXS Alphaliner wird sich der Zuwachs an Gesamtkapazität der Containerschifflotte durch nachlassende Bestelltätigkeit der Reeder und verzögerte Auslieferungen zwar abschwächen. Dennoch wird die Gesamtkapazität der Containerschifflotte im Prognosezeitraum mit 3,4 % schneller wachsen als das weltweite Containeraufkommen in den Häfen.

Um den Markt trotz dieser wachsenden Kapazitätsüberhänge zu stabilisieren, wird die Branche seit 2015 durch Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen bestimmt. Nachdem Anfang 2015 die beiden weltgrößten Reedereien Maersk und MSC als 2M-Allianz den gemeinsamen operativen Betrieb gestartet haben, werden im April 2017 zwei weitere, neu formierte Allianzen ihre Tätigkeit beginnen: Unter dem Namen „OCEAN ALLIANCE“ werden Cosco, Evergreen, OOCL und CMA CGM ihre Dienste in den Ost-West-Verkehren bündeln. Hapag-Lloyd/UASC, K-Line, NYK, Yang Ming und MOL fassen unter „THE Alliance“ ihre Dienste zusammen. Maersk hat erklärt, Hamburg Süd nach der angekündigten Übernahme als eigenständige Marke weiterzuführen, die genaue Ausgestaltung der Integration bleibt jedoch abzuwarten. Die Übernahme wird derzeit von den Kartellbehörden geprüft. Der voranschreitende Konzentrationsprozess sowie die Bildung der neuen Konsortien wird die Zusammenlegung von Containerdiensten und Veränderungen in den Fahrplänen zur Folge haben.

Trotz des voraussichtlich verhaltenen Wachstums des Containerumschlags in den nordwesteuropäischen Häfen wird für den Hinterlandverkehr ein stabiles bzw. steigendes Transportaufkommen in den Vor- und Nachlaufsystemen erwartet. Auch im Hinterlandverkehr der nordadriatischen Häfen mit Südosteuropa ist angesichts der Umschlagserwartungen von einem Wachstum auszugehen. Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte

Kapazitätsanteil nach Neuordnung der Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31. Dezember 2016



Quelle: eigene Darstellung, Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2017

Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme jedoch weiter zunehmen.

Die zuletzt im Sommer 2016 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr geht für das Jahr 2017 von einer Steigerung des Transportaufkommens um 0,3 % aus und schätzt für die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – eine Zunahme um 1,6 %.

Erwartete Konzernentwicklung Vergleich zur Vorjahresprognose

Die Entwicklung des Geschäftsjahres 2016 bestätigt die zuletzt im Herbst 2016 angepasste Prognose. Die Prognose aus dem Vorjahresbericht für das Geschäftsjahr 2016 wurde beim Containertransport leicht übertroffen. Das im Vorjahresbericht prognostizierte Betriebsergebnis (EBIT) wurde aufgrund eines ungeplanten und im dritten Quartal 2016 kommunizierten Einmaleffekts im Segment Logistik aufgrund der Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum stark überschritten. Verzögerungen bei den Liefer- und Ausführungsterminen führten dazu, dass das geplante Investitionsvolumen in der Berichtsperiode nicht in voller Höhe ausgeschöpft wurde. Der Übertrag in das Jahr 2017 beträgt rund 25 Mio. €. ► siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 32

Erwartete Ertragslage 2017

Die Einschätzung zu der erwarteten Ertragslage des Konzerns und des Teilkonzerns Hafenlogistik basiert im Wesentlichen auf der zuvor beschriebenen voraussichtlichen Entwicklung der Gesamtwirtschaft und Branche.

Durch die Bildung neuer Konsortien und der damit verbundenen unterjährigen Veränderung der Dienstestrukturen kann es zu einer Verschiebung von Umschlagvolumina zwischen den Häfen und Containerterminals kommen. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts andauernden Gespräche zwischen und mit den Reederkunden sind Bewertungen über die hoch ergebnissensitive Umschlagmenge ab dem zweiten Quartal 2017 nur eingeschränkt möglich. Vor diesem Hintergrund geht die HHLA für das Jahr 2017 zunächst von einem im Bereich des Vorjahres liegenden **Containerumschlag** aus. Beim **Containertransport** wird hingegen eine moderate Steigerung gegenüber dem Vorjahr erwartet. Auf Konzernebene sollte dies zu einem **Umsatz** führen, der im Bereich des Vorjahres liegt.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** des Teilkonzerns **Hafenlogistik** sollte sich im Jahr 2017 in einer Bandbreite von 115 bis 145 Mio. € bewegen. Mögliche Einmalaufwendungen für einen Organisationsumbau im Segment Container würden zu einer Reduzierung der Bandbreite um bis zu 15 Mio. € führen.

Die Bandbreite der erwarteten Ergebnisentwicklung wird dabei maßgeblich durch die Mengen- und Umsatzentwicklung des Segments Container bestimmt. Ursächlich hierfür ist die zuvor skizzierte eingeschränkte Visibilität aufgrund der Konsortienneubildung ab dem zweiten Quartal 2017 und den damit verbundenen Unsicherheiten.

Für das **Segment Container** wird vor diesem Hintergrund ein EBIT in einer Bandbreite von 65 bis 95 Mio. € erwartet. Der zuvor beschriebene mögliche Einmalaufwand ist ggf. im Verlauf des Jahres entsprechend zu berücksichtigen.

Im **Segment Intermodal** wird mengeninduziert ein starker Anstieg des EBIT gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Für das **Segment Logistik** wird im Jahr 2017 ein positives EBIT erwartet, da keine weiteren Betriebsverluste nach Einstellung der Geschäftstätigkeit des Bereichs Projekt- und Kontraktlogistik anfallen werden.

Da für das **Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien** eine ähnliche Größenordnung wie 2016 erwartet wird, ist auf **Konzernebene** mit einem **EBIT** vor möglichem Einmalaufwand im Segment Container in einer Bandbreite von 130 bis 160 Mio. € zu rechnen. Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich weiterhin zusätzliche, währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

Der notwendigen nautischen Erreichbarkeit kommt für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und damit der HHLA unverändert eine entscheidende Bedeutung zu. Die zukünftige Entwicklung wird wesentlich durch die nach wie vor ausstehende Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe beeinflusst. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2017 ist eine schnelle Beseitigung der vom Gericht beanstandeten Mängel durch die Verfahrensbeteiligten sowie eine dann möglichst zeitnahe Umsetzung der Fahrinnenanpassung essenziell. ► siehe Risiko- und Chancenbericht, Seite 43

Sollten die in dieser Prognose enthaltenen Annahmen nicht eintreffen und im Vergleich zu der oben beschriebenen Ertragslage des Konzerns zu einer wesentlich schlechteren Entwicklung führen, kann sich zusätzlicher Wertberichtigungsbedarf von Vermögensgegenständen ergeben.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Die Investitionsmaßnahmen der HHLA sind grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar, dies insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Auswirkungen veränderter Dienstestrukturen von Reederkunden und der weiterhin ausstehenden Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Aufgrund der anhaltenden Schiffsgrößenentwicklung behält sich die HHLA zudem

die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind. Zur weiteren Steigerung der Produktivität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2017 aufgrund der oben beschriebenen Maßnahmen von Investitionen auf Konzernebene im Bereich von 160 Mio. € auszugehen (einschließlich Überhang aus dem Vorjahr), die im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Wesentliche Vorhaben betreffen, hauptsächlich bedingt durch die Schiffsgrößenentwicklung, die Beschaffung von Containerbrücken, Lagerkränen und Flurförderzeugen für die Hamburger Containerterminals sowie der Ausbau des Bahnhofs am Containerterminal Burchardkai.

Es bleibt das Ziel der HHLA, ihre ertragsorientierte Ausschüttungspolitik, die eine Auszahlung zwischen 50 % und 70 % des Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter als Dividende vorsieht, fortzusetzen.

Um dieses Ziel zu erreichen und weiteres wertorientiertes Wachstum realisieren zu können, hat die Wahrung der finanziellen Stabilität oberste Priorität. Auf Basis der verfügbaren Liquiditätsreserven und der aus den erwarteten Ergebnissen generierten Einzahlungsüberschüsse geht die HHLA auch in Zukunft von ausreichenden Finanzmitteln aus, die bei Bedarf um Fremdfinanzierungskomponenten ergänzt werden können.

Risiko- und Chancenbericht

Risiko- und Chancenmanagement

Jedes unternehmerische Handeln ist untrennbar mit Risiken und Chancen verbunden. Die HHLA sieht ein wirksames Management von Risiken und Chancen als einen bedeutenden Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts an.

Die Steuerung von **Risiken und Chancen** ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Risiko- und Chancenmanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, die Gremien der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der HHLA-Vorstand Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken und Chancen. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und Chancen zu nutzen, eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns jedoch zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Um einen aktiven Umgang mit dem Risiko- und Chancenprofil zu ermöglichen, umfasst das Risiko- und Chancenmanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und zur Chancenberichterstattung. Die Arbeit des Risiko- und Chancenmanagementsystems erfolgt nach systematischen Grundsätzen und unterliegt einem permanenten Verbesserungsprozess.

Als wesentliches Element des Risikomanagementsystems wurden der Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken in Zusammenarbeit von Vorstand, Revision und Controlling klare Verantwortlichkeiten zugeordnet. Der Vorstand der HHLA trägt die Gesamtverantwortung für das **Risikomanagement** im HHLA-Konzern. In den Risikokonsolidierungskreis sind alle Mehrheitsgesellschaften sowie alle at equity konsolidierten Gesellschaften einbezogen.

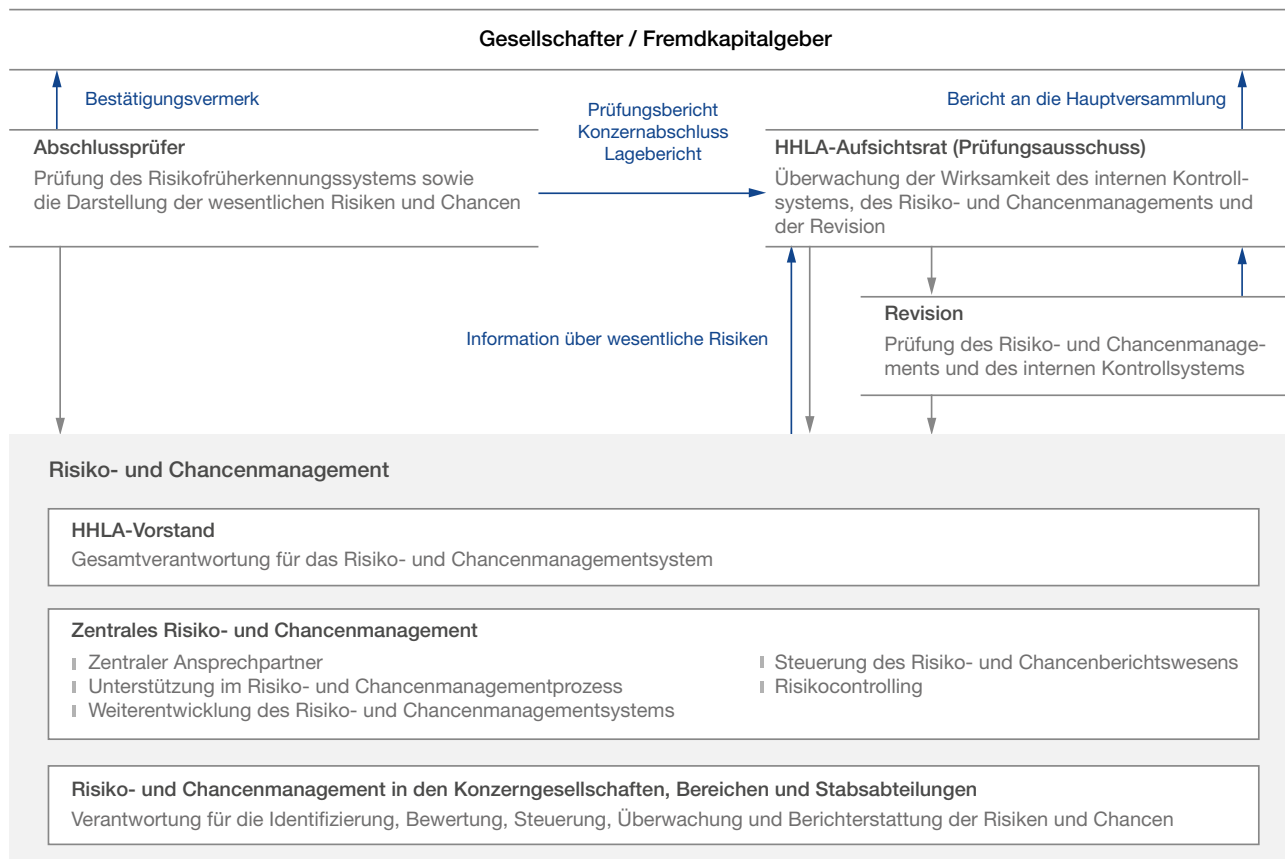
Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben und entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert.

Ein Risiko wird durch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und die mögliche Schadenshöhe bewertet. Die Schadenshöhe spiegelt die bei Risikoeintritt zu erwartende Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern wider.

Die Risikobewertung erfolgt unter Einbeziehung von gegebenen bzw. realistisch anzunehmenden Umständen. Dabei können neben Schätzungen und wirtschaftlichen oder mathematisch-statistischen Ableitungen auch aus der Planung abgeleitete Sensitivitäten herangezogen werden. Um konzernweit eine konsistente Darstellung und Bewertung identifizierter Risiken sicherzustellen, erfolgt eine fortlaufende Abstimmung zwischen den Konzerngesellschaften, Bereichen bzw. Stabsabteilungen und dem zentralen, in der Holding angesiedelten Risikomanagement.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Hierdurch erfolgt eine Unterscheidung zwischen Bruttoisiko (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Nettoisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen).

Risiko- und Chancenmanagement und Internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

< 25 %	≥ 25 %	≥ 50 %	≥ 75 %
unwahrscheinlich	möglich	wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich

Kategorisierung der Schadenshöhe

Konzerneigenkapital				
< 1 %	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %
unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestands- gefährdend

Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus wird bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc berichtet. Die Risikoberichterstattung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

Mit dem Risikomanagement korrespondiert das **Chancenmanagement**. Die Identifikation von Chancen und die Planung von Maßnahmen erfolgen systematisiert im jährlichen Planungsprozess. Auf eine Quantifizierung wird bei der Identifikation der Chancen verzichtet. Grundlage des Chancenmanagements sind die Beobachtung und Analyse der individuellen Märkte sowie die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Trends, aus denen sich die Identifikation der Chancen ableitet. Dabei werden sowohl gesamtwirtschaftliche, branchenspezifische als auch regionale oder lokale Entwicklungen einbezogen. Zu den Aufgaben der Konzerngesellschaften gehört es, strategische Chancen in ihren Kernmärkten wahrzunehmen. Durch den HHLA-Vorstand wird hierfür der strategische Rahmen gesetzt. Zudem werden chancenorientierte Projekte, die mehrere Konzerngesellschaften betreffen, zentral koordiniert. Der HHLA-Vorstand wird bei der Planung, Steuerung und Kontrolle von (segment)übergreifenden strategischen Projekten zur langfristigen Entwicklung des HHLA-Konzerns von der Stabsabteilung Unternehmensentwicklung unterstützt. Als Bindeglied zum Vorstand berät diese zudem Bereiche und Konzerngesellschaften bei strategischen Themen, wie etwa Markt- und Wettbewerbsanalysen, Businessplänen oder Ausrichtung des Produktportfolios.

Die wesentlichen Elemente des Risiko- und Chancenmanagementsystems und der Risiko- und Chancenberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben. Die Systematik ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem (IKS)**Aufbau des IKS-Systems**

Das interne Kontrollsystem der HHLA soll sicherstellen, dass die unternehmensweiten (Rechnungslegungs-)Prozesse einheitlich, transparent und zuverlässig sowie im Einklang mit den gesetzlichen Normen und den unternehmensinternen Handlungsanweisungen erfolgen. Es umfasst Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Prozessabläufe.

Auf Basis von dokumentierten Prozessen, Risiken und Kontrollen wird das interne Kontrollsystem regelmäßig überwacht sowie bewertet und schafft so Transparenz hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

Das interne Kontrollsystem und Risiko- und Chancenmanagement der Rechnungslegung basiert auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind. Prozessabläufe der Rechnungslegung werden dahingehend beurteilt, ob Risiken der Sicherstellung von Existenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Bewertung, Eigentum und Ausweis von Geschäftsvorfällen entgegenstehen. Darüber hinaus erfolgt eine Risikobeurteilung hinsichtlich der Möglichkeit von dolosen Handlungen. Spezifische Risiken der Rechnungslegung können aus dem Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem ist die Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen einem latenten Fehlerisiko unterworfen. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Interne Kontrollen sollen sicherstellen, dass Risiken der Rechnungslegung reduziert und Geschäftsvorfälle bilanziell richtig erfasst, aufbereitet und gewürdigt, dokumentiert sowie zeitnah und korrekt buchhalterisch in die Finanzberichterstattung übernommen werden. Bei allen rechnungslegungsrelevanten Prozessen sind Kontrollen installiert.

Die Überwachung des internen Kontrollsystems und Risiko- und Chancenmanagements der Rechnungslegung obliegt der Revision. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem und Risiko- und Chancenmanagement der Rechnungslegung sind Grenzen auferlegt, unabhängig davon, wie sorgfältig es ausgestaltet ist. Als Konsequenz kann mit absoluter Sicherheit weder gewährleistet werden, dass die Ziele der Rechnungslegung erreicht, noch, dass Falschaussagen vermieden oder aufgedeckt werden.

Wesentliche Regelungen und Kontrollaktivitäten

Die Aufgaben und Funktionen der Rechnungslegung sind im Konzern eindeutig abgegrenzt. So existieren klare Funktionstrennungen zwischen Debitoren- und Kreditorenbuchhaltung, Einzelabschluss- und Konzernabschlusserstellung sowie zwischen diesen Abteilungen und der jeweiligen Segmentbuchhaltung. Die Trennung von Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen reduziert die Möglichkeit von dolosen Handlungen. Konzernweit wurden mehrstufige Genehmigungs- und Freigabegrenzungen für Bestellwesen, Zahlungsverkehr sowie Buchhaltung festgelegt. Diese beinhalten insbesondere auch ein Vier-Augen-Prinzip. Das konzernweit geltende Bilanzierungshandbuch regelt die einheitliche Anwendung und Dokumentation der Bilanzierungsregeln. Darüber hinaus existieren weitere rechnungslegungsrelevante Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Wesentlichen durch Buchhaltungssysteme des Herstellers SAP. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der HHLA werden durch die Konzerngesellschaften die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen ergänzt, die dann für sämtliche Konzerngesellschaften in das Konsolidierungsmodul SAP ECCS eingestellt werden.

Die IT-Systeme sind gegen unberechtigten Zugriff geschützt. Zugriffsberechtigungen werden funktionsbezogen vergeben. Lediglich die für die Abbildung der Geschäftsvorfälle verantwortlichen Bereiche sind mit einem sogenannten Schreibzugriff ausgestattet. Bereiche, die Informationen weiterverarbeiten, verwenden einen Lesezugriff. Die Grundsätze der funktionsbezogenen Berechtigungen sind in einer SAP-Berechtigungsrichtlinie festgehalten. Darüber hinaus regelt eine IT-Sicherheitsrichtlinie den generellen Zugang zu den IT-Systemen.

Externe Dienstleister werden für Pensionsgutachten, steuerrechtliche Sachverhalte sowie anlassbezogen für Gutachten und Projekte eingesetzt.

Im Rahmen des Konzernabschlusses sind die konkreten formalen Anforderungen an den Konsolidierungsprozess klar geregelt. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises ist auch die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Berichtspakets durch die Konzerngesellschaften im Detail festgelegt. Darüber hinaus erfolgen konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen oder zur Ermittlung des beizulegenden Werts von Beteiligungen. Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Analyse und ggf. Korrektur der durch die Konzerngesellschaften übermittelten Einzelabschlüsse. Auf Grundlage bereits system-

technisch in SAP ECCS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Unabhängige Überwachung

Die Revision ist für die Systemprüfung des Risiko- und Chancenmanagements verantwortlich und überwacht die Einhaltung des Internen Kontrollsystems, hierzu führt sie regelmäßige Prüfungen durch. Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrates im Rahmen der Jahresabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems vor.

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Die Risikolage des HHLA-Konzerns ist v.a. durch Marktrisiken geprägt. Wesentliche Einflussfaktoren für die Risiko- und Chancensituation sind die weltwirtschaftliche Entwicklung, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen, die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds sowie Unsicherheiten bezüglich der Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst.

Die nachfolgend unter Berücksichtigung von Maßnahmen aufgeführten wesentlichen **Risiken und Chancen** des HHLA-Konzerns wurden auf Basis des Risiko- und Chancenmanagements für die interne Steuerung als wesentlich identifiziert. Da insbesondere die konjunkturellen Aussichten mit einer hohen Unsicherheit behaftet sind, stellen die beschriebenen Risiken und Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen des Halbjahresfinanzberichts und – sofern wesentlich – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

	Eintrittswahrscheinlichkeit		Trend vs. Vorjahr
	Schadenshöhe		
Marktrisiken	bedeutend	möglich	↗
Sonstige Risiken	bedeutend	unwahrscheinlich	↗
Finanzrisiken	mittel	möglich	↘
Strategische Risiken	mittel	möglich	→
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	→
Risiken der Leistungserstellung	unbedeutend	unwahrscheinlich	→

Darstellung der jeweils größten Einzelrisiken innerhalb der jeweiligen Risikoklasse.

Über die genannten Risiken hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Aus heutiger Sicht zeichnen sich keine den Fortbestand der HHLA gefährdenden Risiken ab. Der Vorstand der HHLA ist davon überzeugt, die sich bietenden Chancen auch in der Zukunft nutzen zu können, ohne dabei unvermeidbar hohe Risiken einzugehen.

Risiken und Chancen

Strategisches Umfeld

Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafen- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, die landseitigen und regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen könnten dazu führen, dass Spitzenlasten bei der Schiffsabfertigung, die sich aus dem anhaltenden Trend einer steigenden Anzahl immer größerer Containerschiffe ergeben, nicht für alle Verkehrsträger im gleichen Maße verlässlich bewältigt werden können.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrinnenanpassung liegt seit dem 9. Februar 2017 vor. Sie führt nicht zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Fahrinnenanpassung. Laut Gerichtsurteil ist der Planfeststellungsbeschluss jedoch in Teilen wegen Verstößen gegen das Habitatschutzrecht rechtswidrig und somit zunächst nicht vollziehbar. Zu zwei Punkten (Überprüfung einer etwaigen Beeinträchtigung des Schierlings-Wasserfenchels durch den vorhabenbedingten Anstieg des Salzgehalts sowie Regelungen zu Kohärenzmaßnahmen) sind Nachbesserungen erforderlich, die das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich als heilbar qualifiziert. Eine zeitliche Abschätzung für die materielle und verfahrensmäßige Umsetzung der erforderlichen Mängelbeseitigung liegt noch nicht vor. Damit können keine gesicherten Prognosen über einen möglichen Baubeginn abgegeben werden. Reedereien könnten daher ihre Großschiffliniendienste anders disponieren und Verkehre sich gegebenenfalls auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Dementsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge.

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrinnenanpassung sind zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind unter anderem der Bau der Hafenpassage und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

Als infrastrukturnahes Unternehmen ist die HHLA ebenso wie ihre Gesellschaften darauf angewiesen, dass die häufig zu ihren eigenen Investitionen komplementären öffentlichen Investitionen und Leistungen rechtzeitig und im geplanten Umfang erfolgen. Andernfalls könnten sich die Investitionsvorhaben der HHLA selbst oder deren erwarteter wirtschaftlicher Erfolg verzögern. Dies könnte wiederum dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbeientwickeln. Zudem kann das Risiko der Beteiligung der HHLA an den Kosten einzelner Vorhaben nicht ausgeschlossen werden.

Die HHLA arbeitet deshalb bei entsprechenden Projekten eng mit den zuständigen öffentlichen Institutionen zusammen. Darüber hinaus vertritt sie ihre Interessen über die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt. Wenn sich die Nachfrage nach diesen Dienstleistungen nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurz- und mittelfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können. Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zudem zu einem Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten (im Wesentlichen Sachanlagen und Finanzanlagevermögen) führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögensgegenstände und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor.

Forschungsinstitute prognostizieren ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft für 2017 nach einem schwierigen Jahr 2016, welches u.a. durch einen weitgehend stagnierenden Welthandel und politische Unsicherheiten gekennzeichnet war. Obwohl sich die fortgeschrittenen Volkswirtschaften auf niedrigem Niveau voraussichtlich stabil fortentwickeln, bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der möglichen Auswirkungen des Brexits in Europa sowie der weiteren Entwicklung der US-Wirtschaft nach dem Präsidentenwechsel. Für China wird eine leichte Abschwächung des Wirtschaftswachstums – indes auf höherem Niveau – erwartet. Angekündigte protektionistische Maßnahmen, wie jüngst in den USA per Dekret beschlossen, setzen der Fortsetzung des globalen Wachstums enge Grenzen. Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen mittel- und osteuropäischer Volkswirtschaften wie z. B. Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn, die einen großen Teil ihres transkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln. Es besteht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunkturentwicklung und einer damit einhergehenden stärkeren Mengendyna-

mik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können. Eine schrittweise Aufhebung der Wirtschaftssanktionen gegenüber der Russischen Föderation könnte ebenfalls positive Auswirkungen auf die Mengenentwicklung generieren.

Das Marktforschungsinstitut Drewry erwartet für 2017 ein leichtes Wachstum des weltweiten Containerumschlags und des für die HHLA bedeutsamen Nordeuropa-Asien-Verkehrs. Indes wird unverändert ein Korrelationsfaktor von relevantem GDP und containerisiertem Handelsvolumen kleiner als 1 erwartet. Damit setzt sich die partielle Entkopplung des Wirtschaftswachstums und des Wachstums im Containerverkehr fort. So wird der prognostizierte Anstieg des Nordeuropa-Asien-Verkehrs das Wirtschaftswachstum im Euroraum 2017 voraussichtlich unterschreiten. Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben somit für die HHLA relevant.

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z. B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden, soweit skalierbar, an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbumfeld

Im Containerumschlag steht die HHLA mit anderen Terminalbetreibern in Nordeuropa in direkter Konkurrenz. Wettbewerbsrelevante Faktoren sind neben der Preisgestaltung vor allem die Zuverlässigkeit und die wasserseitige Produktivität sowie der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen rund um den Containerumschlag. Zudem wirken sich die geografische Lage, die Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bestehen auch bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken, denen jedoch durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt wird.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig gesteigert. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu erhöhen und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Um ihre Position in der Umschlagtechnologie weiter auszubauen, arbeitet die HHLA an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen. Darüber hinaus verbinden die Bahngesellschaften der HHLA mit einer wachsenden Zahl hochfrequenter Shuttle-Systeme und Direktverbindungen die europäischen Seehäfen mit dem mittel- und osteuropäischen

Hinterland. Investitionen in eigene Hub-Terminals wie derzeit in Ungarn stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzwerks der HHLA zusätzlich.

Kundenstruktur

Die Reederkunden der HHLA stehen in der Containerlinienschifffahrt seit Jahren in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür können im Wesentlichen strukturelle Überkapazitäten sowie niedrige Frachtraten bei einer gleichzeitig geringen Wachstumsdynamik im weltweiten Containertransport angeführt werden. Dies führte im Jahresverlauf 2016 erneut zu Betriebsverlusten bei vielen Reederkunden. Zudem musste Hanjin Insolvenz beantragen. Der Kostendruck auf Seiten der Reederkunden bleibt auch zukünftig hoch. Die Vorzeichen für 2017 deuten jedoch zunächst auf einen Anstieg der Frachtraten und ein Anziehen der Nachfrage. Die Reederkunden der HHLA reagieren auf die veränderte Marktsituation mit Zusammenschlüssen und der Neustrukturierung und Reduzierung von Diensten. Konsequenz des noch andauernden Prozesses ist eine grundsätzliche Neuordnung der Reederallianzen und Dienste, v.a. im Fahrtgebiet Asien–Europa. Für die HHLA bestehen Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange. Darüber hinaus kann sich die Preissensibilität der Reederkunden insbesondere bei Transshipment-Verkehren weiter verstärken.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). Im Geschäftsjahr 2016 zählten alle großen Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Dies versetzt die HHLA grundsätzlich in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Darüber hinaus soll der Mehrwert für den Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Marktkonzentration auf der Beschaffungsseite

Die von der HHLA eingesetzten Umschlaggeräte sind zum Teil Spezialgeräte, wodurch Abhängigkeiten von Lieferanten bei der Wartung oder der Beschaffung von Ersatzteilen entstehen können. Dies kann unter Umständen zu Einschränkungen im Betriebsablauf führen. Eine strategische und partnerschaftliche Einbindung von Lieferanten sowie die Optimierung der Lieferantenbasis, unterstützt durch die geplante Einführung eines IT-basierten Lieferantenmanagements im Jahr 2017, dienen dazu, entsprechende Risiken zu reduzieren.

Leistungserstellung

Ausfall technischer Anlagen

In den anlagenintensiven Gesellschaften besteht das Risiko, dass ein Ausfall von zentralen technischen Anlagen die Leistungserstellung behindert. Die Nichtverfügbarkeit der Anlagen führt in Abhängigkeit von der Länge des Ausfalls zu zusätz-

lichen Kosten der Leistungserstellung. Durch vorbeugende Instandhaltung bzw. Instandsetzung, Bereitschaften bzw. Stördienste sowie regelmäßige Kontrollgänge und Tests wird versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen und dadurch das Risiko zu senken.

Intermodale Leistungen und Leistungseinkauf

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA-Gesellschaften haben für die Schienennetznutzung Trassenentgelte an die jeweiligen Staatsbahnen bzw. Netzbetreiber zu entrichten und kaufen darüber hinaus zum Teil auch Traktionsleistungen ein.

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die verkehrsträgerneutralen Trassenentgelte der weitgehend in öffentlichem Besitz befindlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland durch die Bundesnetzagentur bzw. das Eisenbahn-Bundesamt sowie auf EU-Ebene durch entsprechende Behörden im Ausland überwacht. Gleichwohl besteht aufgrund der Monopolstellung der staatlichen Netzeigentümer und -betreiber das Risiko, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltspolitik beeinträchtigt wird.

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, werden der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen und des Bestands an eigenem rollenden Material und Lokomotiven wie auch der Leistungseinkauf bei privaten Anbietern weiter vorangetrieben. Der durchgängige Transport mit eigenem Betriebsvermögen gewährleistet eine hohe Qualität in der Prozesskette. Ziel der HHLA ist es, ihren Kunden eine Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Damit wird der Standort Hamburg weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafen terminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

Finanzrisiken

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Logistik und Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier wird im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert fakturiert. Währungs- oder Transferisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. So unterlag die ukrainische Währung Hrywnja aufgrund der anhaltenden Krise in der Ukraine im ersten Quartal 2016 einer weiteren Abwertung. Trotz einer gewissen Kursstabilisierung im weiteren Jahresverlauf kann das Risiko einer erneuten Abwertung nicht ausgeschlossen werden. Die Chance auf eine kurzfristige Stabilisierung der politischen Lage bleibt abzuwarten.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko von Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen und sofern möglich gegebenenfalls durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder bleibt aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Handelsvolumen und Schiffsraum mit entsprechend niedrigen Frachtraten voraussichtlich auch weiterhin angespannt.

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Um eine genaue Beobachtung der Forderungsbestände sowie des Zahlungsverhaltens zu ermöglichen, findet ein aktives Forderungsmanagement statt. Darüber hinaus hat die HHLA eine Kreditausfallversicherung abgeschlossen, um Ausfallrisiken zu minimieren. Eine wesentliche Veränderung der Vermögenslage einzelner Schuldner kann dazu führen, dass neue Forderungen gegen diese Schuldner durch den Versicherer betragsmäßig limitiert oder gegebenenfalls nicht mehr abgesichert werden können. Für einige Reederkunden ist der Versicherungsschutz entfallen. Zudem hat Hanjin einen Insolvenzantrag gestellt und soll 2017 liquidiert werden.

Pensionsverpflichtungen

Der Referenzzins zur Bewertung der erforderlichen Pensionsrückstellungen für Betriebsrenten reduzierte sich aufgrund der fortgesetzten expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) auf ein historisch niedriges Niveau. Ein weiteres Absinken des Zinsniveaus würde die Pensionsrückstellungen weiter erhöhen. Vor dem Hintergrund des erreichten Zinsniveaus wird eine geringere Volatilität angenommen als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

Weitere Informationen zu nachgelagerten Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken, Zins- und Währungsrisiken einschließlich der risikobegrenzenden Maßnahmen und des Managements dieser Risiken finden sich im Konzernanhang im Rahmen der Berichterstattung zu Finanzinstrumenten. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 47, Management von Finanzrisiken, Seite 141

Rechtliche Risiken

Compliance-Vorfälle

Das Fundament integren Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten geprägt. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle und aktive Einbindung der Arbeitnehmervertretungen innerhalb des Konzerns.

Dolose Handlungen sowie generell Rechts- und Wettbewerbsverstöße durch Beschäftigte im Rahmen ihrer Tätigkeit können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Zur Risikoreduzierung verfügt die HHLA u. a. neben Richt- und Leitlinien, dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems über einen Verhaltenskodex, der sich an sämtliche Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Auch neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Auszubildende werden im Verhaltenskodex geschult. Darüber hinaus gibt es zu Spezialthemen – wie z. B. Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Verhalten im Wettbewerb, Antikorruption und Insidervorschriften – regelmäßig Einweisungen und Schulungen der jeweils betroffenen Mitarbeitergruppen. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u. a. im Intranet der HHLA und in der Mitarbeiterzeitschrift. Bei Compliance-Verstößen erfolgen gegebenenfalls konkrete Prozessanpassungen zur künftigen Prävention.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen. Ständige Informationsbeschaffung und eine enge Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden ermöglichen dabei rechtzeitige HHLA-interne Vorbereitungen und vorausschauende Investitionen, welche dazu dienen, die hiermit verbundenen Kosten zu reduzieren.

Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren Hochwasser

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des notwendigerweise wassernahen Betriebs der Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den vergangenen Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenunternehmen, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA regelmäßig Akquisitionsoptionen. Im Fokus potenzieller Beteiligungen stehen dabei Hafenprojekte in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben strategischen Aspekten und Synergien mit vorhandenen HHLA-Aktivitäten vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie die Bewertung des unternehmerischen Chancen- und Risikoprofils. Die HHLA ist finanziell solide aufgestellt. Damit sind die finanziellen Voraussetzungen für Akquisitionen gegeben.

Corporate Governance

Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate-Governance-Bericht

Die folgende Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats beinhaltet die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung für die HHLA und den Konzern gemäß § 289a HGB bzw. § 315 Abs. 5 i.V.m. § 289a HGB sowie den Corporate-Governance-Bericht gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden ‚Kodex‘ oder ‚DCGK‘). Sie enthält insbesondere die aktuelle Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat, relevante, über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Praktiken der Unternehmensführung, Angaben zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der Aufsichtsratsausschüsse der HHLA, die Zielgrößen zur Förderung der Teilhabe von Frauen an Führungspositionen nach § 76 Abs. 4 und § 111 Abs. 5 des AktG, die Erreichung der Mindestanteile in Bezug auf die Besetzung des Aufsichtsrats mit Männern und Frauen und Angaben zu weiteren wesentlichen Corporate-Governance-Strukturen.

Umsetzung des DCGK

Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Führung und Kontrolle von Unternehmen. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht den gesetzlichen Vorschriften und – bis auf wenige Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK. Aufsichtsrat und Vorstand der HHLA unterstützen den DCGK und die damit verfolgten Ziele und Zwecke ausdrücklich. Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA.

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2016 sorgfältig mit der Erfüllung der Standards des DCGK befasst und nach Durchführung der jährlichen Prüfung der Einhaltung der Empfehlungen und Anregungen des Kodex im Dezember 2016 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist nachfolgend abgedruckt. Sie ist – ebenso wie die Entsprechenserklärung der Vorjahre – für die Aktionäre und die Öffentlichkeit auch auf der Internetseite der HHLA unter www.hhla.de/corporategovernance zugänglich.

Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA haben im Dezember 2016 die folgende gemeinsame Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 9. Dezember 2015 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der am 5. Mai 2015 beschlossenen und am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger bekanntgemachten Fassung mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

a) Gemäß Nummer 4.2.3 DCGK soll bei Abschluss von Vorstandsverträgen darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund sowie infolge eines Kontrollwechsels bestimmte Abfindungsgrenzen (Abfindung-Caps) nicht überschreiten und für die Berechnung des jeweiligen Abfindungs-Caps auf die Gesamtvergütung des abgelassenen Geschäftsjahres und ggf. die voraussichtliche Gesamtvergütung des laufenden Geschäftsjahres abgestellt wird. Diese Vorgaben sind in zwei bis zum 31. Dezember 2016 laufenden Vorstandsverträgen noch nicht vollständig umgesetzt. Eine Anpassung dieser Altverträge erschien wenig praktikabel, da die Verträge für eine feste Laufzeit abgeschlossen wurden und nicht einseitig abänderbar sind. Die Vorgaben wurden aber im Zuge aller Vertragsverlängerungen und Neuabschlüsse beachtet. Mit Inkrafttreten der letzten neuen Vorstandsverträge am 1. Januar 2017 wird der Empfehlung daher vollständig entsprochen.

b) Gemäß Nummer 4.2.2 Abs. 2 Satz 3 DCGK soll der Aufsichtsrat bei der Festlegung der Vergütung des Vorstands das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt auch in der zeitlichen Entwicklung berücksichtigen, wobei er für den Vergleich festlegt, wie der obere Führungskreis und die relevante Belegschaft abzugrenzen sind. Gemäß Nummer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK soll die Vergütung für die Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsbestandteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen. Darüber hinaus sieht Nummer 4.2.3 Abs. 3 DCGK vor, dass der Aufsichtsrat bei Versorgungszusagen das jeweils angestrebte Versorgungsniveau – auch nach der Dauer der Vorstandszugehörigkeit – festlegen und den daraus abgeleiteten jährlichen sowie den langfristigen Aufwand für das Unternehmen berücksichtigen soll. Diese Empfehlungen sind in den zwei genannten Altverträgen aus den oben genannten Gründen ebenfalls noch nicht vollständig umgesetzt. Auch diese Empfehlungen wurden aber im Zuge der Vertragsverlängerungen und Neuabschlüsse beachtet, so dass den Empfehlungen ab dem 1. Januar 2017 vollständig entsprochen wird.

c) Gemäß Nummer 7.1.2 DCGK sollen Halbjahres- und etwaige Quartalsfinanzberichte vom Vorstand mit dem Aufsichtsrat oder seinem Prüfungsausschuss vor der Veröffentlichung erörtert werden. Dieser Empfehlung wird derzeit nicht entsprochen, da

die Erstellung des Halbjahresfinanzberichts und der Quartalsmitteilungen aufgrund der Sparteneinzelberichterstattung für A- und S-Sparte einen höheren Zeitaufwand verursacht als bei Gesellschaften mit nur einer Aktiengattung. Daher kann eine effektive Vorabbeurteilung des Aufsichtsrats oder des Prüfungsausschusses derzeit nicht gewährleistet werden. Zur Herbeiführung einer stärkeren und qualifizierten Prüfdichte wurden der Halbjahresfinanzbericht und die in den Quartalsmitteilungen enthaltenen „Ergänzenden Finanzinformationen“ einer prüferischen Durchsicht durch die Abschlussprüfer unterzogen. Dies soll auch weiterhin erfolgen.

Hamburg, 9. Dezember 2016

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand
Der Aufsichtsrat"

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

Aufgabtrennung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat

Bei der HHLA besteht gemäß den Vorgaben des deutschen Aktienrechts ein duales Führungssystem mit den Organen Vorstand und Aufsichtsrat, die jeweils mit eigenständigen Kompetenzen ausgestattet sind. Das System ist gekennzeichnet durch eine personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan: Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und bei der Geschäftsführung berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig. Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

Die Geschäfte der Gesellschaft werden vom Vorstand in gemeinschaftlicher Verantwortung seiner Mitglieder geführt. Er bestimmt die unternehmerischen Ziele, die grundsätzliche strategische Ausrichtung sowie die Konzernpolitik und -organisation. Dazu gehören insbesondere die Steuerung des Konzerns, die Konzernfinanzierung, die Entwicklung der Personalstrategie, die Besetzung der Führungspositionen, die Führungskräfteentwicklung sowie die Präsentation des Konzerns gegenüber dem Kapitalmarkt und der Öffentlichkeit. Er trägt außerdem die Verantwortung für ein angemessenes Risikomanagement und -controlling im Unternehmen.

Der Vorstand der HHLA besteht derzeit aus vier Mitgliedern. In der Zeit vom 1. Oktober 2016 (Eintritt von Frau Titzrath) bis zum 31. Dezember 2016 (Austritt von Herrn Peters) gehörten dem Vorstand vorübergehend fünf Mitglieder an. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 49, Organe und Mandate, Seite 153 Gemäß § 8 der Satzung muss der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Der Vorstand nimmt die Leitungsaufgabe als Kollegialorgan wahr. Ungeachtet der Gesamtverantwortung für die gesamte Geschäftsführung

führen die einzelnen Vorstandsmitglieder die ihnen zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorstandsbeschlüsse in eigener Verantwortung. Die Geschäftsverteilung zwischen den Vorstandsmitgliedern ergibt sich aus dem Geschäftsverteilungsplan. ► siehe auch Konzernstruktur, Seite 13

Der **Vorstand informiert den Aufsichtsrat** regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft oder den Konzern relevanten Fragen. Das umfasst, jeweils für die Gesellschaft und den Konzern, insbesondere die beabsichtigte Geschäftspolitik, die Rentabilität, die Lage und den Gang der Geschäfte, die Planung, die aktuelle Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance. Der Vorstand hat grundsätzliche und wichtige Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung oder für die Leitung der Gesellschaft oder des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind, auch zwischen den Sitzungen unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden mitzuteilen. Dazu gehören beispielsweise Betriebsstörungen und rechtswidrige Handlungen zum Nachteil der Gesellschaft oder einer Konzerngesellschaft. Bestimmte Maßnahmen und Geschäfte von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Interessenkonflikte von Vorstandsmitgliedern sind unverzüglich dem Aufsichtsrat offenzulegen. Die anderen Vorstandsmitglieder sind darüber zu informieren. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, dürfen von Vorstandsmitgliedern nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernommen werden. Auch wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder Unternehmungen andererseits bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Diese Geschäfte müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. Entsprechende Verträge bestanden im Berichtszeitraum nicht. Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr ebenfalls nicht aufgetreten.

Die Arbeit des Vorstands ist in einer **Geschäftsanweisung** des Aufsichtsrats für den Vorstand näher geregelt. Sie sieht unter anderem vor, dass grundsätzliche Fragen der Organisation, der Geschäftspolitik sowie der Unternehmensplanung durch den Gesamtvorstand entschieden werden. Ferner sieht die Geschäftsanweisung vor, dass Maßnahmen und Geschäfte, die für die Gesellschaft von größerer Bedeutung sind, gemeinsam zu erörtern und zu entscheiden sind und dass bestimmte Maßnahmen und Geschäfte von grundlegender Bedeutung der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen.

Die Gesellschaft hat für die Mitglieder des Vorstands eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**) abgeschlossen, die den Anforderungen des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG entspricht.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands, überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand, berät ihn bei der Unternehmensführung und ist in grundsätzliche und wichtige Entscheidungen eingebunden. Maßnahmen und Geschäfte von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsanweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Weitere wesentliche Aufgaben sind die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses. Die Aufgaben und die interne Organisation des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ergeben sich aus dem Gesetz, der Satzung, die auf der Internetseite der HHLA unter www.hhla.de/corporategovernance zugänglich ist, sowie der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Kodex Empfehlungen zur Arbeit des Aufsichtsrats.

Die **Zusammensetzung des Aufsichtsrats** richtet sich nach der Satzung der Gesellschaft sowie den §§ 95 und 96 Aktiengesetz (AktG) und § 7 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG): Der Aufsichtsrat setzt sich zusammen aus sechs von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern der Anteilseigner sowie sechs Mitgliedern der Arbeitnehmer, die gemäß den Vorgaben des MitbestG gewählt werden. Soweit die Hauptversammlung keinen kürzeren Zeitraum für die Amtsdauer beschließt, erfolgt die **Wahl der Aufsichtsratsmitglieder** bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, wobei das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, nicht mitgerechnet wird.

Die Arbeit des Aufsichtsrats findet sowohl im Plenum als auch in **Ausschüssen** statt. Die einzelnen Ausschüsse und ihre Zuständigkeiten sind in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats niedergelegt. Die jeweiligen Ausschussvorsitzenden berichten dem Aufsichtsrat regelmäßig in der nächsten Sitzung über die Arbeit ihres Ausschusses. Derzeit bestehen insgesamt sechs Ausschüsse: der Finanzausschuss, der Prüfungsausschuss, der Personalausschuss, der Nominierungsausschuss, der Vermittlungsausschuss und der Immobilienausschuss.

- Der **Finanzausschuss** bereitet Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z. B. Beschlussfassungen über wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, die Haftungsübernahmen für fremde Verbindlichkeiten sowie Finanzanlage- und sonstige Finanzgeschäfte. Darüber hinaus befasst er sich mit Planungs- und Investitionsthemen wie z. B. dem Wirtschaftsplan und der Mittelfristplanung.
- Der **Prüfungsausschuss** befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und der Wirksamkeit der Abschlussprüfung. Er bereitet außerdem den Beschlussvorschlag des Aufsichtsrats an

die Hauptversammlung zur Wahl des Abschlussprüfers vor. Im Fall einer beabsichtigten Rotation des Abschlussprüfers ist der Prüfungsausschuss für das Auswahlverfahren verantwortlich. Nach erfolgter Wahl durch die Hauptversammlung erteilt er den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung, befasst sich mit der Honorarvereinbarung und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Er überwacht laufend die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und erörtert mit ihm die Gefahren für dessen Unabhängigkeit sowie die zur Verminderung dieser Gefahren ergriffenen Schutzmaßnahmen. In diesem Zusammenhang ist der Prüfungsausschuss auch für die Überwachung und Billigung der vom Abschlussprüfer zusätzlich zur Abschlussprüfung erbrachten Leistungen (Nichtprüfungsleistungen) zuständig. Die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems bildet einen weiteren Schwerpunkt seiner Tätigkeit.

- Der **Personalausschuss** bereitet die dem Aufsichtsrat obliegenden Personalentscheidungen vor, sorgt gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Er bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsratsplenums über die Festsetzung der Vorstandsvergütung und die Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand vor und behandelt die Vorstandsverträge, soweit nicht das Aktiengesetz die Behandlung dieser Aufgaben durch das Aufsichtsratsplenum vorschreibt.
- Der Personalausschuss nimmt zugleich in einer Besetzung, die ausschließlich die in diesen Ausschuss gewählten Anteilseignervertreter umfasst, die Aufgaben des **Nominierungsausschusses** wahr. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, der Empfehlungen des Kodex und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Ziele für seine Zusammensetzung Vorschläge für geeignete Kandidaten für die Wahl als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung. Dabei vergewissert sich der Nominierungsausschuss auch jeweils, dass der Kandidat oder die Kandidatin den erwarteten Zeitaufwand aufbringen kann.
- Der **Vermittlungsausschuss** wurde zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 MitbestG genannten Aufgaben gebildet. Seine Aufgabe besteht darin, dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu unterbreiten, wenn im ersten Wahlgang die gesetzlich erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.
- Aufgrund der Aufteilung der HHLA in die zwei Teilkonzerne Hafenlogistik (A-Sparte) und Immobilien (S-Sparte) wurde für den Teilkonzern Immobilien ein **Immobilienausschuss** gebildet. Dieser Ausschuss nimmt für den Aufsichtsrat sämtliche Berichte des Vorstands entgegen und erörtert mit ihm

alle Fragen, die sich auf den Teilkonzern Immobilien beziehen. Er entscheidet außerdem über die Zustimmung des Aufsichtsrats hinsichtlich sämtlicher zustimmungspflichtiger Rechtsgeschäfte sowie über alle weiteren Beschlussgegenstände des Aufsichtsrats, die sich vollständig oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien beziehen. Der Immobilienausschuss ist darüber hinaus, bezogen auf Angelegenheiten des Teilkonzerns Immobilien, zuständig für die Prüfung und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses. Er ist schließlich zuständig für die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über den die Immobiliensparte betreffenden Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns.

Weitere Informationen zur Tätigkeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sowie zur Zusammenarbeit mit dem Vorstand im Berichtszeitraum finden sich im Bericht des Aufsichtsrats.

► siehe auch Bericht des Aufsichtsrats, Seite 4 Weitere Informationen zur Zusammensetzung des Vorstands, des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden sich im Konzernanhang.

► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 49, Organe und Mandate, Seite 153

Regelungen zur Vermeidung und Behandlung von potenziellen Interessenkonflikten sind in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats niedergelegt. ► siehe auch Besetzungsziele des Aufsichtsrats Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung. ► siehe auch Bericht des Aufsichtsrats, Seite 4 Ehemalige Vorstandsmitglieder der HHLA sind nicht im Aufsichtsrat vertreten.

Die Gesellschaft hat für die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (**D&O-Versicherung**) abgeschlossen, die der Empfehlung in Ziffer 3.8 des Kodex entspricht.

Besetzungsziele des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der HHLA muss jederzeit so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Darüber hinaus müssen die Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein, und mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen. Beides gilt entsprechend für die Besetzung des Prüfungsausschusses. Ziffer 5.4.1 des Kodex (in der Fassung vom 5. Mai 2015) empfiehlt dem Aufsichtsrat darüber hinaus, konkrete Ziele für seine Zusammensetzung zu benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder im Sinne von Ziffer 5.4.2

DCGK, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und eine festzulegende Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat sowie Vielfalt (Diversity) berücksichtigen.

Der Aufsichtsrat der HHLA hat die entsprechenden Ziele in seiner Sitzung am 9. Dezember 2015 aktualisiert. Danach werden folgende Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgt:

Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist die **Vielfalt (Diversity)** zu berücksichtigen.

Die Vielfalt im Aufsichtsrat spiegelt sich u. a. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z. B. Branchenerfahrung) wider. Hinsichtlich einer angemessenen Beteiligung von Frauen verfolgt der Aufsichtsrat über die gesetzlichen Anforderungen hinaus auch weiterhin das Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von mindestens 40 % zu erreichen.

Internationalität spielt bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats ebenfalls eine Rolle.

Der Fokus der Geschäftstätigkeit der HHLA ist dem Geschäftsmodell entsprechend aber eher regional bzw. standortbezogen, so dass eine umfassende und einschlägige Erfahrung aus der Führung international tätiger Unternehmen aus heutiger Sicht kein prioritäres Ziel ist. Gleichwohl verfügt ein Teil der Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft über einen entsprechenden Erfahrungshorizont. Dies wird auch künftig angestrebt.

Hinsichtlich einer **Altersgrenze** für Aufsichtsratsmitglieder sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der HHLA (§ 7 Abs. 1 Satz 3) vor, dass nur Personen zur Wahl oder Wiederwahl als Mitglied des Aufsichtsrats vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

Die **Zugehörigkeit** zum Aufsichtsrat soll nach § 7 Abs. 1 Satz 5 der Geschäftsordnung in der Regel drei Amtszeiten nicht überschreiten.

Vorgaben zur Vermeidung und Behandlung potenzieller **Interessenkonflikte** finden sich in § 7 Abs. 2 und 3 der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats.

Danach dürfen die Aufsichtsratsmitglieder zunächst keine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Aufsichtsratsmitglieder, die dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, dürfen ferner insgesamt nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate bei börsennotierten Gesellschaften (einschließlich der HHLA) oder in Aufsichtsgremien konzernexterner Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen. Jedes Aufsichtsratsmitglied ist verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern

oder sonstigen Dritten entstehen können, dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung. ► siehe auch Bericht des Aufsichtsrats, Seite 4

- Jenseits der genannten Vorgaben der Geschäftsordnung zur Vermeidung und Behandlung von potenziellen Interessenkonflikten sollen dem Aufsichtsrat **mindestens zwei unabhängige Mitglieder** der Anteilseignerseite angehören. Dies entspricht nach Einschätzung des Aufsichtsrats der derzeitigen Struktur des Anteilsbesitzes sowie der Geschäftsfelder und damit der unternehmensspezifischen Situation der HHLA. Darüber hinaus sind nach Auffassung des Aufsichtsrats auch die Vertreter der Arbeitnehmer nicht per se als abhängig zu betrachten. Maßgeblich sind die Umstände des Einzelfalls.

In der derzeitigen **Zusammensetzung** sind die genannten Ziele im Wesentlichen erreicht. Der Aufsichtsrat setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang und Erfahrungshorizont zusammen. Die Altersgrenze wurde bei der jeweiligen Wahl von keinem Mitglied überschritten. Kein Aufsichtsratsmitglied gehört dem Aufsichtsrat länger als drei Amtszeiten an. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Prof. Dr. Peer Witten, zuvor langjähriges Mitglied des Konzernvorstands der Otto Gruppe, gehört dem Aufsichtsrat mit Herrn Dr. Norbert Kloppenburg ein weiteres unabhängiges Mitglied an. Herr Dr. Kloppenburg verfügt zudem über besonderen Sachverstand und Erfahrungen auf den Gebieten der Rechnungslegung, Abschlussprüfung und der internen Kontrollverfahren und erfüllt damit zugleich die Anforderungen der §§ 100 Abs. 5 und 107 Abs. 4 AktG sowie Ziffer 5.3.2 Sätze 2 und 3 des Kodex.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Die Hauptversammlung findet innerhalb der ersten acht Monate eines jeden Geschäftsjahres in Hamburg, in einer anderen deutschen Großstadt oder am Sitz einer deutschen Wertpapierbörse statt, an der die Aktien der Gesellschaft zum Börsenhandel zugelassen sind. Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten oder Vorzugsaktien sowie Höchststimmrechte bestehen nicht.

Die Aktionäre haben die Möglichkeit, ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung selbst auszuüben oder es durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder durch einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben zu lassen. Der Vorstand ist darüber hinaus nach Maßgabe der Satzung ermächtigt, den Aktionären die Ausübung ihres Stimmrechts auch schriftlich oder im Wege elektronischer

Kommunikation zu ermöglichen (Briefwahl). In der Einladung zur Hauptversammlung werden insbesondere die Teilnahmebedingungen, das Verfahren für die Stimmabgabe (auch durch Bevollmächtigte) und die Rechte der Aktionäre erläutert. Außerdem hat die Gesellschaft eine telefonische Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet. Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.hhla.de/hauptversammlung zusammen mit der Tagesordnung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz und die Abstimmungsergebnisse.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Der Aufsichtsrat der HHLA als börsennotierter und paritätisch mitbestimmter Aktiengesellschaft muss sich zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammensetzen. Der Aufsichtsrat ist ferner verpflichtet, eine Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand festzulegen. Der Vorstand ist wiederum gehalten, Zielquoten für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Dabei sind jeweils auch Fristen für die Zielerreichung festzulegen. Die Zielquoten für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands waren erstmals bis zum 30. September 2015 zu verabschieden, wobei als erstmalige Frist für die Zielerreichung spätestens der 30. Juni 2017 festzulegen war. Die Geschlechterquoten im Aufsichtsrat gelten für alle Nachbesetzungen ab dem 1. Januar 2016. Über die Erreichung der Geschlechterquoten im Aufsichtsrat, die festgelegten Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands nebst den entsprechenden Fristen für die Zielerreichung und ggf. die Gründe für die Nichterreichung innerhalb der gesetzten Fristen haben Vorstand und Aufsichtsrat jährlich in der Erklärung zur Unternehmensführung zu berichten.

Dem Aufsichtsrat gehören derzeit zwei Frauen an, die beide der Anteilseignerseite zuzurechnen sind. Der aktuelle Frauenanteil im Aufsichtsrat beträgt somit insgesamt 16,7 % und für die Anteilseignerseite 33,3 %. Eine Erhöhung des Frauenanteils auf der Arbeitnehmerseite war trotz der Nachbesetzungen im Berichtszeitraum nicht möglich, da die beiden Nachfolger bereits im Rahmen der Wahlen der Arbeitnehmervertreter im Jahr 2012 als Ersatzmitglieder gewählt worden waren. Für die Anteilseignerseite ist der Mindestanteil bereits erfüllt.

Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. September 2015 eine Zielgröße von 25 % festgelegt, die bis zum 30. Juni 2017 erreicht werden sollte. Infolge der Bestellung von Frau Titzrath und dem Ausscheiden von Herrn Peters ist diese Zielgröße seit dem 1. Januar 2017 erfüllt.

Im Hinblick auf die Zielvorgaben für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand für die erste Führungsebene eine Zielgröße von 25 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 30 % festgelegt. Beide Zielgrößen sollen bis zum 30. Juni 2017 erreicht werden. Zum 31. Dezember 2016 betrug der Frauenanteil in der ersten Führungsebene 17 % (zum 31. Dezember 2015: 15 %) und in der zweiten Führungsebene 26 % (zum 31. Dezember 2015: 21 %).

Relevante Angaben zur Unternehmensführungspraxis

Konzernaufbau und Konzernsteuerung

Die HHLA fungiert als strategische Management-Holding des Konzerns. Das operative Geschäft wird durch in- und ausländische Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben. ► siehe auch Konzernstruktur, Seite 13 Die operativen Tätigkeiten werden durch den HHLA-Vorstand und die bei der HHLA eingerichteten Zentralabteilungen wie z.B. Einkauf, Finanzen, Recht und Personal gesteuert und überwacht. Die Einhaltung der Vorgaben der Unternehmensführung wird durch unternehmensinterne Richtlinien sowie Regelungen in den Satzungen und Geschäftsanweisungen der Tochtergesellschaften und Beteiligungen sichergestellt. Die meisten Tochtergesellschaften verfügen zudem über einen eigenen Aufsichts- oder Beirat, der die jeweilige Geschäftsführung überwacht und beratend begleitet.

Compliance

Die Einhaltung für die Unternehmenstätigkeit relevanter gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien (nachfolgend auch „Compliance“) wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden. Zur Führungsaufgabe in allen Konzerneinheiten gehört daher auch die Pflicht, auf die Einhaltung der in dem jeweiligen Aufgaben- und Verantwortungsbereich einschlägigen Vorschriften hinzuwirken. Arbeitsabläufe und Prozesse sind im Einklang mit diesen Regelungen zu gestalten. Herzstück des Compliance-Management-Systems (CMS) der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders Compliance-relevanten Themen wie z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, insbesondere Insiderinformationen, formuliert <https://hhl.de/de/investor-relations/corporate-governance/compliance.html>. Im Verhaltenskodex ist darüber hinaus die Möglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und auch für Dritte vorgesehen, Hinweise auf Fehlverhalten im Unternehmen zu geben. Der Verhaltenskodex wird ergänzt durch weiterführende Konzernrichtlinien, u.a. zum Thema Korruptionsvermeidung und Verhalten im Wettbewerb. Ein weiteres Element des CMS bildet die systematische, fortlaufende Analyse von Compliance-Risiken. Die übergeordnete Koordination des CMS obliegt einem Compliance-Beauftragten, der direkt an den Vorstand berichtet und sich im Rahmen seiner Tätigkeit u.a. mit

der internen Revision und dem Risikomanagement abstimmt. Auch im Geschäftsjahr 2016 wurde das Compliance-Management-System der HHLA kontinuierlich weiterentwickelt. So wurde die präventive Arbeit u. a. durch die Aktualisierung und Ergänzung von Konzernrichtlinien, die Compliance-Risikoinventur und die Durchführung von Schulungen und anderen Kommunikationsmaßnahmen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, so u.a. eine Auffrischungseinheit zum Verhaltenskodex sowie Schulungen zu Spezialthemen wie z. B. der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb bei in- und ausländischen HHLA-Gesellschaften weiter fortgeführt. Der Prüfungsausschuss hat im Berichtszeitraum durch entsprechende regelmäßige Berichterstattung des Vorstands und des Compliance-Beauftragten die Wirksamkeit des CMS überwacht. Das System wird auch künftig fortlaufend weiterentwickelt.

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln prägt seit Bestehen des Unternehmens das Geschäftsmodell der HHLA. ► siehe auch Nachhaltigkeit, Seite 164 und <https://hhl.de/de/nachhaltigkeit/ueberblick.html>

Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem des HHLA-Konzerns ist eingehend im Risiko- und Chancenbericht als Teil des Konzernlageberichts dargestellt. ► siehe auch Risiko- und Chancenbericht, Seite 43

Transparenz

Die Teilnehmer am Kapitalmarkt und die interessierte Öffentlichkeit werden von der HHLA über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns sowie über wesentliche Geschäftsereignisse insbesondere durch die Finanzberichte (Geschäftsbericht, Halbjahresfinanzbericht und Quartalsmitteilungen), Analysten- und Bilanzpressekonferenzen, Analysten- und Pressegespräche, Presse- und ggf. Ad-hoc-Mitteilungen sowie in den Hauptversammlungen unterrichtet. Ein ständig nutzbares und aktuelles Kommunikationsmedium ist die Internetseite www.hhl.de, die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben umfangreichen Informationen zum HHLA-Konzern und zur HHLA-Aktie ist dort auch der Finanzkalender zu finden, der einen Überblick über alle wichtigen Veranstaltungen bietet. Darüber hinaus ist die Investor-Relations-Abteilung Ansprechpartner für Fragen von Aktionären, Investoren und Analysten.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Einzelabschluss der HHLA (AG-Abschluss) wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) erstellt. Der Konzernabschluss und die Zwischenberichte folgen den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält

dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang. ► siehe auch Konzernanhang, Allgemeine Erläuterungen, Seite 84 Grundlage für die Gewinnverwendung ist allein der AG-Abschluss.

Die Auswahl des Abschlussprüfers, seine Beauftragung, die Überwachung seiner Unabhängigkeit sowie der von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen erfolgen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus wurde mit dem Abschluss- und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll ferner unverzüglich über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren bzw. im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben. Die Abschlussprüfung wird mit einer Erweiterung der Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) durchgeführt. Hierzu sind im Rahmen der Jahresabschlussprüfung die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse zu prüfen und zu beurteilen.

Meldepflichtige Eigengeschäfte von Führungskräften

Im Geschäftsjahr 2016 sind der Gesellschaft durch ihre Organmitglieder keine meldepflichtigen Geschäfte mit HHLA-Aktien oder diesbezüglichen Finanzinstrumenten mitgeteilt worden. Insgesamt besaßen Vorstand und Aufsichtsrat am 31. Dezember 2016 nicht mehr als 1 % der von der HHLA ausgegebenen Aktien.

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Die Festlegung der **individuellen Vorstandsvergütung** erfolgt durch den Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Personalausschuss. Das Plenum ist ferner zuständig für die regelmäßige Überprüfung und für Entscheidungen über die Anpassung des Vergütungssystems für den Vorstand, wobei auch insofern die Vorbereitung durch den Personalausschuss erfolgt. Dabei orientieren sich Personalausschuss und Aufsichtsrat im Einklang mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex neben den Aufgaben und Leistungen des jeweiligen Vorstandsmitglieds insbesondere an der Größe und der Tätigkeit der HHLA, ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen und dem Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft.

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands wurde von der Hauptversammlung der Gesellschaft am 14. Juni 2012 gebilligt. Danach setzt sich die Vergütung der Vorstandsmitglieder aus einer erfolgsunabhängigen Festvergütung, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Pensionszusagen und Nebenleistungen zusammen. Nach einer Überprüfung der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2015 wurden die einzelnen Vergütungskomponenten leicht modifiziert und im Zuge der jüngeren Vertragsverlängerungen und Neuabschlüsse umgesetzt. Die Modifizierungen betreffen eine moderate Anhebung der Festvergütung bei gleichzeitiger Begrenzung der variablen Vergütung sowie weitere Anpassungen an die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Seit dem 1. Januar 2017 gelten für alle Mitglieder die modifizierten Regelungen.

Die Festvergütung beträgt für ordentliche Vorstandsmitglieder 350.000 € p.a. (vor Modifizierung: 325.000 €) und wird in zwölf monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Der bzw. die Vorsitzende des Vorstands erhält eine erhöhte Grundvergütung. Hinzu kommen jeweils Nebenleistungen (Sachbezüge) in Gestalt eines Anspruchs auf (auch private) Nutzung eines angemessenen Dienstwagens und die Übernahme von Versicherungsprämien. Die Nebenleistungen sind als Vergütungsbestandteile von den Mitgliedern des Vorstands zu versteuern.

Die erfolgsabhängige Tantieme wird grundsätzlich auf der Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage festgelegt und nach Feststellung des Jahresabschlusses ausgezahlt. Grundlage der Berechnung sind das durchschnittliche Ergebnis der letzten drei Jahre vor Zinsen und Steuern (EBIT) vor Zuführung zu den Pensionsrückstellungen, vermindert um außerordentliche Erträge aus Grundstücks- und Firmenveräußerungen, die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (Reduzierung des CO₂-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden für jede der Nachhaltigkeitskomponenten Zielkorridore festgelegt, deren Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. Die Berechnungskomponente EBIT einerseits und die vorstehend beschriebenen Nachhaltigkeitskomponenten andererseits werden dabei etwa hälftig gewichtet. Im Zuge der Modifizierungen der Vorstandsvergütung wurde die variable Vergütung auf 100 % der Grundvergütung begrenzt (zuvor: 150 %). Zum 31. Dezember 2016 war die neue Begrenzung mit Ausnahme eines Altvertrages in allen Anstellungsverträgen umgesetzt.

Im Zuge der Erstbestellung übernimmt die Gesellschaft in der Regel die Beiträge für eine angemessene Direktversicherung zugunsten des Vorstandsmitglieds. Vorstandsmitglieder, die nach Ablauf der erstmaligen Bestellperiode wiederbestellt werden, haben Anspruch auf eine Pensionszusage. Ruhegehäl-

ter werden nach der Pensionszusage an Vorstandsmitglieder gezahlt, die nach mindestens fünf oder acht Jahren Vorstandstätigkeit aus einem nicht in ihrer Person liegenden bzw. nicht von ihnen zu vertretenden Grund, infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge Alters ausscheiden. Das Ruhegehalt bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil am ruhegehaltfähigen Gehalt, das sich am Jahresgrundgehalt orientiert. Der prozentuale Anteil beträgt zwischen 35 und 50 %. Die Höhe orientiert sich an der jeweiligen Dienstzeit des Vorstandsmitglieds, wobei Anpassungen grundsätzlich nicht linear über die Vertragslaufzeit, sondern jeweils im Rahmen von Vertragsverlängerungen vorgenommen werden. Angerechnet werden einzelfallabhängig verschiedene Einkünfte wie zum Beispiel aus selbstständiger oder nichtselbstständiger Arbeit und teilweise auch solche aus der gesetzlichen Rentenversicherung und Versorgungsbezüge aus öffentlichen Mitteln. Hinterbliebene Ehepartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 55 bis 60 % des Ruhegehalts und Kinder ein Waisengeld von 12 bis 20 % des Ruhegehalts. Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt ruhen oder nicht bestehen, so wird zeitlich begrenzt ein Übergangs- bzw. Überbrückungsgeld in Abhängigkeit von der Festvergütung gezahlt.

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Abfindungsregelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte die

Zahlung einer Abfindung für das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Ursprünglich war die Gesellschaft danach verpflichtet, dem betreffenden Vorstandsmitglied die unter dem jeweiligen Vertrag noch ausstehende Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags als Einmalzahlung unter Berücksichtigung einer Abzinsung in der Höhe von 2 % p. a. sowie unter Anrechnung bestimmter, bis zur Beendigung des Anstellungsvertrages erzielter sonstiger Einkünfte des jeweiligen Vorstandsmitglieds auszuzahlen. Im Zuge der Neuabschlüsse sowie der Verlängerungen der Vorstandsverträge in den Jahren 2015 und 2016 wurden die vorstehend beschriebenen Ansprüche sukzessive – zusammen mit weiteren Anpassungen der Verträge an die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – dahingehend angepasst, dass bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit (einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels) nicht mehr als zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem nicht mehr als die Gesamtvergütung der Restlaufzeit zu zahlen ist. Für den Fall sonstiger vorzeitiger Beendigung der Dienstverträge ohne wichtigen Grund ist die Zahlung einer Abfindung auf die Restlaufzeit des Dienstvertrags begrenzt. Die letzten Verträge mit der alten Regelung sind mit Ablauf des 31. Dezember 2016 ausgelaufen. Seit dem 1. Januar 2017 entsprechen nunmehr sämtliche Dienstverträge vollständig den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Vergütungshöhe der Vorstände für 2016 nach unterschiedlichen Szenarien

Stand: 31. Dezember 2016

	0 % Minimum	Die Auszahlungshöhe der variablen Vergütung ist auf maximal 100 % der Festvergütung begrenzt. ¹	100 % Maximum
Erfolgsabhängige Vergütung		Ø EBIT (vor Pensionsrückstellungen, abzgl. außerordentlicher Erträge)	
Berechnet auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage		Nachhaltigkeitsziele	
		Wirtschaft Ø Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)	
		Umwelt CO ₂ -Reduzierung ²	
		Soziales Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung	
Erfolgsunabhängige Vergütung			
Zzgl. Nebenleistungen			

¹ In einem Altvertrag mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2016 betrug die Begrenzung noch 150 %.

² Pro umgeschlagenem und transportiertem Container

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betrug die ausgezahlte Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2016 rund 3,14 Mio. € (im Vorjahr: 2,93 Mio. €). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 692.224 € (im Vorjahr: 684.938 €). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 12.385.982 € (im Vorjahr: 11.398.460 €) zurückgestellt.

Der Versorgungsaufwand für die Geschäftsjahre 2016 und 2015 ist jeweils durch zusätzliche einmalige Aufwendungen beeinflusst. Dies betrifft für den Berichtszeitraum zunächst die Entscheidung von Herrn Dr. Behn, zum Ablauf des 31. März 2017 aus dem Vorstand auszuscheiden. Dadurch sind die Service Costs auf 688.121 € gestiegen. Der Versorgungsaufwand für das Geschäftsjahr 2015 beinhaltet nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand (past service cost) in Höhe von 547.172 € im Zusammenhang mit der dienstzeitbedingten Anhebung der Pensionszusage von Herrn Dr. Lappin.

Individuelle Vergütung des Vorstands

Die nachstehende Darstellung folgt den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) nach Ziffer 4.2.5.

Individuelle Vergütung des Vorstands

in €	Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender					
	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2016	2016 Minimum	2016 Maximum	2015	2016	2015
Festvergütung	465.000	465.000	465.000	465.000	465.000	465.000
Nebenleistung	13.772	13.772	13.772	13.772	13.772	13.772
Summe	478.772	478.772	478.772	478.772	478.772	478.772
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	447.244	0	697.500	453.755	463.860	463.072
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	926.016	478.772	1.176.272	932.527	942.632	941.844
Versorgungsaufwand ³	376.568	376.568	376.568	357.978	376.568	357.978
Gesamtaufwand	1.302.584	855.340	1.552.840	1.290.505	1.319.200	1.299.822

in €	Angela Titzrath, Vorstandsmitglied (seit 1. Oktober 2016)					
	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2016	2016 Minimum	2016 Maximum	2015	2016	2015
Festvergütung	87.500	87.500	87.500	0	87.500	0
Nebenleistung	6.936	6.936	6.936	0	6.936	0
Summe	94.436	94.436	94.436	0	94.436	0
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	85.683	0	87.500	0	87.500	0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	180.118	94.436	181.936	0	181.936	0
Versorgungsaufwand ³	68.649	68.649	68.649	0	68.649	0
Gesamtaufwand	248.767	163.084	250.584	0	250.584	0

¹ Bestandteile der erfolgsabhängigen Tantieme (EBIT und Nachhaltigkeitskomponenten) auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage.

² Bei der Nachhaltigkeitskomponente wurde jeweils eine Zielerreichung von 100 % zugrunde gelegt und beim EBIT (basierend auf den jeweils zu Jahresbeginn am Kapitalmarkt kommunizierten Prognosen) ein mittleres Wahrscheinlichkeitsszenario unterstellt (gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK).

³ Dienstzeitaufwand nach IAS 19 Service-Cost-Komponente (gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK).

Dr. Stefan Behn, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2016	2016 Minimum	2016 Maximum	2015	2016	2015
Festvergütung	341.667	341.667	341.667	325.000	341.667	325.000
Nebenleistung	13.518	13.518	13.518	13.007	13.518	13.007
Summe	355.185	355.185	355.185	338.007	355.185	338.007
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	312.730	0	341.667	317.283	324.397	323.843
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	667.915	355.185	696.852	655.290	679.582	661.850
Versorgungsaufwand ^{3,4}	688.121	688.121	688.121	163.091	688.121	163.091
Gesamtaufwand	1.356.036	1.043.306	1.384.973	818.381	1.367.703	824.941

Heinz Brandt, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2016	2016 Minimum	2016 Maximum	2015	2016	2015
Festvergütung	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000
Nebenleistung	12.812	12.812	12.812	12.812	12.812	12.812
Summe	337.812	337.812	337.812	337.812	337.812	337.812
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	312.730	0	325.000	317.283	324.397	323.843
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	650.542	337.812	662.812	655.095	662.209	661.655
Versorgungsaufwand ³	245.705	245.705	245.705	277.763	245.705	277.763
Gesamtaufwand	896.247	583.517	908.517	932.858	907.914	939.418

Dr. Roland Lappin, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2016	2016 Minimum	2016 Maximum	2015	2016	2015
Festvergütung	341.667	341.667	341.667	325.000	341.667	325.000
Nebenleistung	10.989	10.989	10.989	10.869	10.989	10.869
Summe	352.656	352.656	352.656	335.869	352.656	335.869
Einjährige variable Vergütung ^{1,2}	312.730	0	341.667	317.283	324.397	323.843
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	665.386	352.656	694.322	653.152	677.052	659.712
Versorgungsaufwand ^{3,5}	178.719	178.719	178.719	707.216	178.719	707.216
Gesamtaufwand	844.104	531.374	873.041	1.360.368	855.771	1.366.928

1 Bestandteile der erfolgsabhängigen Tantieme (EBIT und Nachhaltigkeitskomponenten) auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage.

2 Bei der Nachhaltigkeitskomponente wurde jeweils eine Zielerreichung von 100 % zugrunde gelegt und beim EBIT (basierend auf den jeweils zu Jahresbeginn am Kapitalmarkt kommunizierten Prognosen) ein mittleres Wahrscheinlichkeitsszenario unterstellt (gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK).

3 Dienstzeitaufwand nach IAS 19 Service-Cost-Komponente (gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK).

4 Der Anstieg der Service Costs für 2016 resultiert aus der Entscheidung von Herrn Dr. Behn, zum Ablauf des 31. März 2017 aus dem Vorstand auszuscheiden.

5 Der Betrag für 2015 beinhaltet nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand (past service cost) in Höhe von 547.172 €, der auf die Anpassung der Versorgungszusage für Herrn Dr. Lappin mit Wirkung zum 1. Mai 2016 zurückzuführen ist.

Vergütung des Aufsichtsrats

Gemäß § 16 der Satzung der HHLA erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vergütung, die von der Hauptversammlung durch Beschluss festgelegt wird. Sie orientiert sich am Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder sowie an der wirtschaftlichen Lage und dem Erfolg des Unternehmens. Die derzeitige Vergütungsregelung wurde in der Hauptversammlung am 13. Juni 2013 beschlossen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste Vergütung von 13.500 € pro Geschäftsjahr. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache dieses Betrags. Aufsichtsratsmitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich 2.500 € pro Geschäftsjahr je Ausschuss, der Vorsitzende des Ausschusses 5.000 €, insgesamt jedoch höchstens 10.000 €. Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss nicht während eines vollen Geschäftsjahres ange-

hört haben, erhalten eine entsprechende zeitanteilige Vergütung. Des Weiteren erhalten Aufsichtsratsmitglieder für jede Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 250 €. Eine variable Vergütungskomponente ist nicht vorgesehen.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht gewährt. Abgesehen von den im Rahmen von Anstellungsverträgen der Arbeitnehmervertreter geschuldeten marktüblichen Vergütungen wurden den Mitgliedern des Aufsichtsrats für weitere persönliche Leistungen keine Vergütungen gewährt. Insgesamt betrugen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats 327.292 € (im Vorjahr: 299.625 €).

Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats

in €	Fix		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Prof. Dr. Peer Witten	40.500	40.500	10.000	5.000	5.000	2.250	55.500	47.750
Wolfgang Abel	20.250	20.250	2.500	2.500	4.250	2.250	27.000	25.000
Torsten Ballhause	13.500	13.500	6.250	5.000	5.250	3.250	25.000	21.750
Petra Bödeker-Schoemann	13.500	13.500	7.500	7.500	2.750	2.000	23.750	23.000
Dr. Rolf Bösing (ab 18.2.16)	12.375	0	4.167	0	4.250	0	20.792	0
Dr. Bernd Egert	13.500	13.500	7.500	2.500	3.750	2.000	24.750	18.000
Holger Heinzel	13.500	13.500	2.500	2.500	2.000	1.750	18.000	17.750
Dr. Norbert Kloppenburg	13.500	13.500	7.500	7.500	2.750	3.250	23.750	24.250
Andreas Kummer (ab 15.7.16)	6.750	0	3.750	0	3.500	0	14.000	0
Frank Ladwig (bis 25.7.16)	7.875	13.500	2.917	5.000	2.500	3.000	13.292	21.500
Stephan Möller-Horns (11.12.15 bis 9.2.16)	2.250	1.125	0	0	0	0	2.250	1.125
Arno Münster (bis 14.7.16)	7.875	13.500	5.833	10.000	3.250	4.750	16.958	28.250
Thomas Nahr (seit 26.7.16)	6.750	0	2.500	0	1.500	0	10.750	0
Norbert Paulsen	13.500	13.500	5.000	5.000	2.750	2.250	21.250	20.750
Michael Pirschel (bis 10.12.15)	0	13.500	0	7.500	0	3.500	0	24.500
Dr. Sibylle Roggencamp	13.500	13.500	10.000	10.000	6.750	2.500	30.250	26.000
Gesamt	199.125	196.875	77.917	70.000	50.250	32.750	327.292	299.625

Sämtliche Beträge ohne Mehrwertsteuer.

Übernahmerechtliche Angaben und erläuternder Bericht

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 72.753.334,00 €. Es ist eingeteilt in 72.753.334 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Gesellschaft von jeweils 1,00 €, davon 70.048.834 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktienarten). Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen der S-Sparte, während die A-Aktien allein eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen der übrigen Teile des Unternehmens (A-Sparte) vermitteln. Die S-Sparte umfasst den Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der

Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien befasst (Teilkonzern Immobilien). Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens (Teilkonzern Hafenlogistik) bilden die A-Sparte. Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns (§ 4 Abs. 1 der Satzung). Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung) und vermittelt die üblichen durch das AktG und die Satzung verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das

Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Für Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, ► siehe Konzernanhang, Textziffer 35, Seite 121 und Textziffer 48, Seite 148.

4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Arbeitnehmer, die am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben ihre Aktionärsrechte nach freiem Ermessen aus; es besteht insoweit keine Stimmrechtskontrolle.

6.1 Gemäß § 8 Satz 1 der Satzung der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgen nach Maßgabe von § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung durch den Aufsichtsrat.

6.2 Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Hauptversammlung beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Für Satzungsänderungen, für die das Gesetz zwingend eine größere Stimmen- bzw. Kapitalmehrheit vorschreibt, gilt die gesetzlich geforderte Mehrheit. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, ist jeweils ein Sonderbeschluss der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre gemäß § 138 AktG erforderlich. Änderungen der Satzung werden mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

7.1 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 14. Juni 2012 ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 35.024.417,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I, vgl. § 3 Abs. 4 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen.

Darüber hinaus ist der Vorstand berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in den im Beschluss näher definierten Fällen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen, auszuschließen.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen, auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

7.3 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 16. Juni 2016 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 16. Juni 2019 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen oder Kombinationen dieser Instrumente (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf bis zu 10.000.000 neue, auf den Namen lautende A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils 1,00 € nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der im Rahmen dieser Ermächtigung auszugebenden Schuldverschreibungen darf insgesamt 200.000.000,00 € nicht übersteigen. Die Schuldverschreibungen werden in jeweils gleichberechtigte und gleichrangige Teilschuldverschreibungen eingeteilt. Die Schuldverschreibungen können außer in Euro auch – unter Begrenzung auf den entsprechenden Euro-Gegenwert des Gesamtnennbetrages – in der gesetzlichen Währung eines OECD-Landes begeben werden. Sie können auch durch Gesellschaften begeben werden, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar eine Mehrheitsbeteiligung hält. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Options- bzw. Wandlungspflicht sowie ein Andienungsrecht des Emittenten zur Lieferung von A-Aktien der Gesellschaft zum Ende der Laufzeit oder zu einem früheren Zeitpunkt vorsehen. Das Bezugsrecht der S-Aktionäre ist ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Teilschuldverschreibungen ganz oder teilweise auszuschließen, um Spitzenbeträge auszugleichen, zur Gewährung von Bezugsrechten an Inhaber bzw. Gläubiger von ausstehenden Optionsrechten bzw. Schuldverschreibungen und sofern Schuldverschreibungen gegen bar ausgegeben werden, wobei auf die Schuldverschreibungen mit einem Wandlungs- bzw. Optionsrecht bzw. einer Wandlungspflicht oder einem Andienungsrecht des Emittenten auf A-Aktien nicht mehr als ein

anteiliger Betrag von 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals entfallen darf. Die Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Ausschluss des Bezugsrechts der A-Aktionäre ist ferner insgesamt auf 20 % des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals begrenzt, wobei für Zwecke der 20 %-Grenze sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder noch auszugeben sind. Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte bzw. -pflichten sowie etwaiger Andienungsrechte steht gemäß § 3 Abs. 6 der Satzung ein bedingtes Kapital von 10.000.000,00 € zur Verfügung, das sich aus 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien zusammensetzt.

Die weiteren Einzelheiten der in Ziffer 7.1 bis 7.3 genannten Ermächtigungen, insbesondere die Konditionen der Ausgabe, die Möglichkeiten zum Bezugsrechtsausschluss sowie deren Grenzen, ergeben sich aus den jeweiligen Ermächtigungsbeschlüssen sowie aus § 3 der Satzung.

7.4 Die Gesellschaft wurde in der Hauptversammlung am 16. Juni 2016 ermächtigt, bis zum 15. Juni 2021 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung – oder, falls dieser Betrag geringer ist, des im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung – auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Die Ermächtigung darf zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, nicht aber zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden. Der Erwerb kann nach Wahl des Vorstands über die Börse, mittels eines an sämtliche A-Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots oder mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Verkaufsangeboten erfolgen. Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender Ermächtigung erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten zu allen gesetzlich zugelassenen Zwecken zu verwenden. Zulässig sind danach insbesondere auch die Veräußerung gegen Barleistung zu einem Preis, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet, die Verwendung zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten von Inhabern bzw. Gläubigern aus von der Gesellschaft oder von Gesellschaften, an denen die Gesellschaft eine Mehrheitsbeteiligung hält, ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, die Ausgabe bzw. das Angebot zum Erwerb an Mitarbeiter der Gesellschaft oder an Mitarbeiter oder Organmitglieder eines mit ihr verbundenen Unternehmens, die Veräußerung gegen Sachleistungen an Dritte sowie die Einziehung, auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG. In den genannten Fällen – mit Ausnahme der Einziehung – ist zudem das Bezugsrecht der Aktionäre auf die eigenen Aktien ausgeschlossen. Mit Ausnahme der Veräußerung gegen Sachleistungen sowie der

Einziehung gilt dabei jeweils, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts veräußerten bzw. verwendeten A-Aktien insgesamt höchstens 10 % des auf die A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals ausmachen dürfen.

Die weiteren Einzelheiten der Ermächtigung ergeben sich aus dem betreffenden Ermächtigungsbeschluss.

7.5 Die Gesellschaft ist gemäß § 6 der Satzung und § 237 Abs. 1 AktG ermächtigt, A- oder S-Aktien gegen Zahlung eines angemessenen Einziehungsentgelts einzuziehen, sofern und soweit diejenigen Aktionäre, deren Aktien eingezogen werden sollen, ihre Zustimmung hierzu erteilen.

8. Die folgenden wesentlichen Vereinbarungen enthalten Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels, wie er unter anderem infolge eines Übernahmeangebots eintreten kann:

Die Gesellschaft hat im September 2015 drei Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 53.000.000 € aufgenommen sowie insgesamt 44 Namensschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von 22.000.000 € ausgegeben. Die Schuldscheindarlehen und die Namensschuldverschreibungen sind jeweils in Teilbeträgen in der Zeit vom 30. September 2022 bis zum 30. September 2025 bzw. in der Zeit vom 30. September 2027 bis zum 30. September 2030 zur Rückzahlung fällig. Im Falle eines Kontrollwechsels bei der HHLA sind die Anleihegläubiger der Namensschuldverschreibungen sowie die Gläubiger der Schuldscheindarlehen bzw. der jeweiligen Tranchen zur vorzeitigen Fälligestellung berechtigt, die Gläubiger der Schuldscheindarlehen bzw. der jeweiligen Tranchen jedoch nur, wenn sich die Parteien nicht über die Fortführung des jeweiligen Darlehens einigen und dem betreffenden Darlehensgeber – unter Berücksichtigung der berechtigten Belange der HHLA – die Fortsetzung des unveränderten Darlehensvertrages nicht zugemutet werden kann. Ein Kontrollwechsel liegt dabei jeweils vor, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg direkt oder mittelbar weniger als 50,1 % der Stimmrechte am Kapital der HHLA hält.

Ferner enthalten die im Berichtszeitraum geltenden Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands eine Regelung, der zufolge sie im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte einen Abfindungsanspruch haben (siehe sogleich unter 9.).

9. Die im Berichtszeitraum gültigen Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder enthalten Klauseln, die im Falle eines Verlustes des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse und vergleichbarer Sachverhalte die Zahlung einer Vergütung für das jeweilige Vorstandsmitglied vorsehen. Ursprünglich war die Gesellschaft danach verpflichtet, dem betreffenden Vorstandsmitglied die unter dem jewei-

ligen Vertrag noch ausstehende Vergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags als Einmalzahlung unter Berücksichtigung einer Abzinsung in der Höhe von 2 % p. a. sowie unter Anrechnung bis zur Beendigung des Anstellungsvertrages erzielter bestimmter sonstiger Einkünfte des jeweiligen Vorstandsmitglieds auszuzahlen. Im Zuge der Neuabschlüsse sowie der Verlängerung der Vorstandsverträge in den Jahren 2015 und 2016 wurden die vorstehend beschriebenen Ansprüche sukzessive in sämtlichen Verträgen – im Einklang mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – dahingehend begrenzt, dass bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit (einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels) nicht mehr als zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem nicht mehr als die Gesamtvergütung der Restlaufzeit zu zahlen ist. Seit dem 1. Januar 2017 gilt in allen Vorstandsverträgen die neue Regelung.

Die dargestellten Regelungen entsprechen der Gesetzeslage und sind bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich. Sie dienen nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeversuche.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der HHLA auf Basis HGB

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) wird im Gegensatz zum Konzernabschluss nicht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), sondern nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Gesellschaft im Überblick Struktur und Geschäftstätigkeit

Die HHLA AG ist ein führender Hafenlogistikkonzern in Europa. Die HHLA AG ist die Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns und steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von 32 inländischen und 14 ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2016 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Die rechtlich selbstständige HHLA AG wurde im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 in die beiden Teile A-Sparte und S-Sparte aufgeteilt.

Die A-Sparte repräsentiert den Teilkonzern Hafenlogistik. Die an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien werden der S-Sparte zugerechnet. Die S-Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich voll-

ständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2016 insgesamt 1.190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.237). Davon waren 349 Lohnempfänger (im Vorjahr: 363), 774 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 783) sowie 67 Auszubildende (im Vorjahr: 91). Von den 1.190 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 591 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Gesellschaften innerhalb des HHLA-Konzerns entsandt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Entwicklungen der Branche und der Gesamtwirtschaft entsprechen im Wesentlichen denen des HHLA-Konzerns.

Ertragslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2016	2015	Veränd.
Umsatzerlöse	157,9	121,2	30,2 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 179,2	- 131,6	- 36,2 %
Betriebsergebnis	- 21,3	- 10,4	neg.
Finanzergebnis	- 6,9	- 36,0	80,9 %
Beteiligungsergebnis	94,2	81,7	15,3 %
Ertragsteuern	- 18,4	- 6,2	neg.
Jahresüberschuss	47,6	29,1	63,5 %

Die **Umsatzerlöse** der HHLA AG resultierten im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgegliederten Unternehmensbereiche in den **Segmenten Container** und **Logistik** sowie aus der Verrechnung administrativer Dienstleistungen und Leistungen für IT-Systeme, die in der HHLA AG gebündelt sind. Im Berichtsjahr betrugen die Umsatzerlöse 157,9 Mio. € (im Vorjahr: 121,2 Mio. €). Der Anstieg um 36,7 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus der Restrukturierung im Segment Logistik und einem damit verbundenen Ertrag für die Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** belasteten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 47,6 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus erhöhten Aufwendungen im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen im Segment Logistik sowie im Vorjahr entstandenen sonstigen Erträgen aufgrund der Übertragung von Sachanlagevermögen.

Die Verbesserung des **Finanzergebnisses** gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf Rückstellungsveränderungen aufgrund von Zinssatzänderungen zurückzuführen.

Die Entwicklung des **Beteiligungsergebnisses** ist im Wesentlichen auf die Geschäftsentwicklung des Segments Container zurückzuführen. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 12,5 Mio. € auf 94,2 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 81,7 Mio. €).

Der Anstieg der **Ertragsteuern** um 12,2 Mio. € resultierte überwiegend aus dem deutlich besseren Finanz- und Beteiligungsergebnis.

Der **Jahresüberschuss** der Gesellschaft betrug im Berichtsjahr 47,6 Mio. € (im Vorjahr: 29,1 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 38,8 Mio. € (im Vorjahr: 22,5 Mio. €) und auf die S-Sparte 8,7 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €).

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2015	Prognose 2016	Ist 2016
Jahresüberschuss	29,1	Auf Vorjahresniveau	47,6

Die von der Prognose abweichenden Ergebnisse haben im Wesentlichen die im Abschnitt über die Ertragslage des Konzerns aufgeführten Gründe. Darüber hinaus führte die Änderung der handelsrechtlichen Zinsvorschrift für die Barwertermittlung der Pensionsrückstellung zu einer deutlichen Reduzierung des Zinsaufwandes und beeinflusste das Jahresergebnis damit positiv. ► siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 32

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	17,7	10,6
Finanzanlagen	386,7	387,4
Sonstige Aktiva	654,8	641,3
Bilanzsumme	1.059,2	1.039,3
Passiva		
Eigenkapital	496,9	495,4
Rückstellungen für Pensionen	303,3	313,1
Sonstige Passiva	259,0	230,8
Bilanzsumme	1.059,2	1.039,3
Eigenkapitalquote in %	46,9	47,7
Anlagenintensität in %	1,7	1,0

Die Restbuchwerte der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens betrugen zum Bilanzstichtag 17,7 Mio. € (im Vorjahr: 10,6 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen

betrugen im Berichtsjahr 10,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,2 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das Finanzanlagevermögen reduzierte sich geringfügig um 0,7 Mio. € auf 386,7 Mio. €.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Tsd. €	2016	2015
Bilanzwert am 01.01.	313.095	293.516
in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	8.754	38.250
Rentenzahlungen	- 18.522	- 18.671
Bilanzwert am 31.12.	303.327	313.095

Die HHLA AG bewertet die Ansprüche aus bestehenden Pensionsverpflichtungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Zusätzlich werden die künftig zu erwartenden Renten- und Entgeltsteigerungen berücksichtigt. Für das Berichtsjahr wird erstmals ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre von 4,01 % (im Vorjahr: durchschnittlicher Marktzins der vergangenen sieben Jahre 3,89 %) angewandt.

Dabei wird gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Pensionsrückstellung pauschal eine Restlaufzeit von 15 Jahren angenommen. Die Pensionsrückstellung betrug zum Bilanzstichtag 303,3 Mio. € (im Vorjahr: 313,1 Mio. €).

Finanzlage

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2016	2015
Finanzmittelfonds am 01.01.	399,3	368,7
Cashflow aus laufender Tätigkeit	67,6	54,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 9,6	7,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 52,0	- 31,4
Finanzmittelfonds am 31.12.	405,3	399,3
davon ggü. Tochtergesellschaften	201,7	191,2
davon liquide Mittel	203,6	208,1

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug im Berichtsjahr 67,6 Mio. € (im Vorjahr: 54,4 Mio. €). Er war wesentlich durch das Beteiligungsergebnis geprägt. Der Cashflow reichte im Berichtsjahr vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren.

Der Finanzmittelfonds setzte sich im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 201,7 Mio. € (im Vorjahr:

191,2 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 129,6 Mio. € (im Vorjahr: 164,2 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 10,0 Mio. € (im Vorjahr: 70,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, (HGV) in Höhe von 74,0 Mio. € (im Vorjahr: 43,9 Mio. €) zusammen. Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen. Die A-Sparte nutzt darüber hinaus die Möglichkeit, Liquiditätsüberschüsse bei der HGV anzulegen, soweit dies für die HHLA AG vorteilhaft ist.

Die Finanzlage entwickelte sich im Berichtsjahr erwartungsgemäß weiter stabil.

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsentwicklung der HHLA AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des HHLA-Konzerns. An den Risiken ihrer Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die HHLA AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Die HHLA AG als Mutterunternehmen des HHLA-Konzerns ist in das konzernweite Risiko- und Chancenmanagementsystem eingebunden. Im Kapitel **Risiko- und Chancenbericht** des zusammengefassten Lageberichts erfolgt die nach § 289 Abs. 5 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems. ► siehe Risiko- und Chancenbericht, Seite 43

Prognosebericht

Ausblick

Die Erwartungen für die HHLA AG spiegeln sich aufgrund ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern in der **Prognose** des Konzerns wider. Es wird erwartet, dass die für den HHLA-Konzern getroffenen Aussagen zur Markt- und Umsatzentwicklung sich im Wesentlichen in den Umsatzerlösen der HHLA AG widerspiegeln werden. Darüber hinaus sollte das Beteiligungsergebnis wesentlich zum Ergebnis der HHLA AG beitragen. ► siehe Prognosebericht, Seite 41

Erwartete Ertragslage 2017

Auf Basis der erwarteten Entwicklung geht die HHLA AG insgesamt von einem Jahresüberschuss im Bereich des Vorjahres aus. Mögliche Einmalaufwendungen für einen Organisationsumbau im Segment Container würden zu einer Reduzierung des Jahresüberschusses um bis zu 10 Mio. € nach Steuern führen.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2017

Die HHLA AG geht von einer weiterhin stabilen Finanzlage aus.

Dividende

Die Gewinnverwendung der HHLA AG orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres. Der Bilanzgewinn und eine stabile Finanzlage stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar.

Erklärung des Vorstands

Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Abhängigkeitsbericht gemäß § 312 AktG über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, hat die Gesellschaft bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.

Gemäß § 4 der Satzung hat der Vorstand in analoger Anwendung der Regelungen des § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte zu erstellen. Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, haben beide Sparten eine angemessene Gegenleistung erhalten. Aufwendungen und Erträge, die nicht einer Sparte direkt zugeordnet werden können, sind entsprechend der Satzung auf die Sparten aufgeteilt worden. Es wurden keine Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der jeweils anderen Sparte getroffen oder unterlassen.

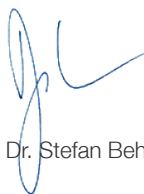
Hamburg, den 2. März 2017

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Angela Titzrath



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Roland Lappin

Einige der im Lagebericht enthaltenen Angaben, einschließlich der Aussagen zu Umsatz- und Ergebnisentwicklungen sowie zu möglichen Veränderungen in der Branche oder zur Finanzlage, enthalten zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen beruhen auf gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen der Gesellschaft. Der Eintritt oder Nichteintritt eines unsicheren Ereignisses könnte dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HHLA wesentlich von denjenigen abweichen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden.