

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 28 inländischen und 14 ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 81 An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2017 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 2017 vier 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. Jens Hansen wurde zum 1. April 2017 als Vorstandsmitglied der HHLA berufen. Er folgt auf Dr. Stefan Behn, der zum 31. März 2017 aus dem Vorstand ausschied.

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 145

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 setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung (dem Laden und Löschen) von Containerschiffen und dem Verladen der Container auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg die drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Organisationsübersicht

Aufsichtsrat			
Vorstand			
Angela Titzrath Vorstandsvorsitzende	Heinz Brandt Arbeitsdirektor	Jens Hansen¹ Chief Operating Officer	Dr. Roland Lappin Finanzvorstand
Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Unternehmensentwicklung Unternehmenskommunikation Nachhaltigkeit Container Vertrieb Segment Intermodal Segment Logistik	Personalmanagement Einkauf und Materialwirtschaft Arbeitsschutzmanagement Recht und Versicherungen (einschließlich Compliance)	Container Betrieb Container Technik Informationssysteme	Finanzen und Controlling Investor Relations Revision Segment Immobilien

¹ Vorstandsmitglied seit 1. April 2017

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 HHLA-Bahngesellschaften bieten regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland an. Darüber hinaus wird durch den Betrieb von Inlandterminals ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereitgestellt. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen transportiert die Lkw-Speditionstochter CTD die Container 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 zählt 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 die kaufmännische und technische Objektbetreuung von Immobilien am Hamburger Hafenrand. Dazu zählt auch die Hamburger Speicherstadt. Das größte historische Lagerhausquartier der Welt zählt 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 34

Markt und Wettbewerb

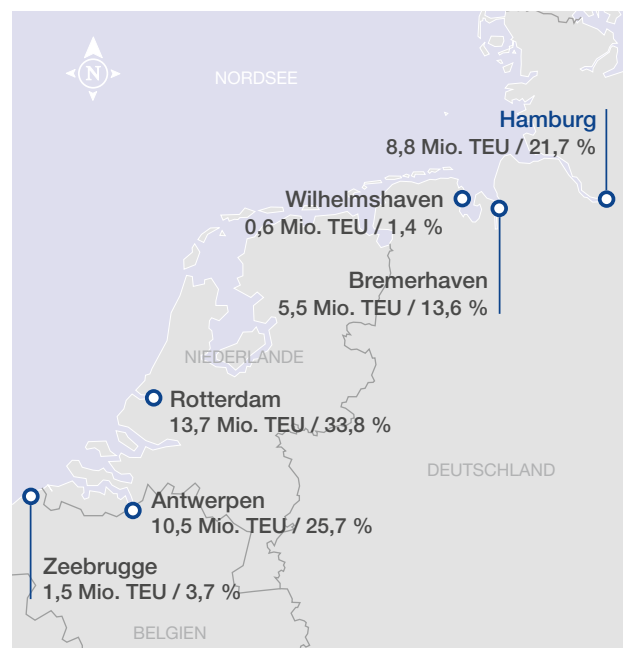
Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb im europäischen Markt für Seegüterverkehr. Dieser bietet langfristig Wachstumsperspektiven. Denn wesentliche zentraleuropäische Länder haben ihre Wettbewerbsfähigkeit nach der Schuldenkrise gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiter steigenden Außenhandel und Konsum geschaffen. Auch der osteuropäische Raum bietet Wachstumspotenziale und stabile Prognosen. 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 Probleme auf das containerisierte Handels- und Transportvolumen aus.

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

Umschlag in den Nordrange-Häfen

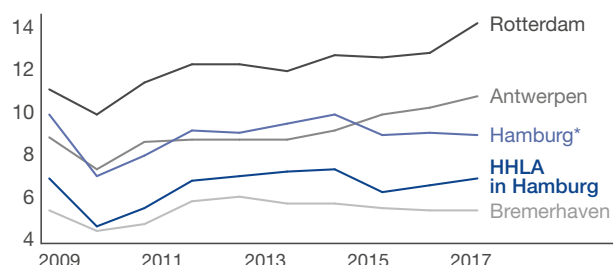
Volumen und Marktanteile 2017



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



Quelle: Port Authorities; *inkl. HHLA

(Feederdienste) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Aber auch Direktanläufe von Überseeschiffen, wie z. B. nach Gdansk (Danzig) oder Göteborg, haben sich etabliert und bilden eine zunehmende Konkurrenz zu diesem Verbundsystem. Auch Häfen in der Adria wie beispielsweise Koper haben ebenso wie die polnischen Häfen ihre Infrastruktur verbessert und konkurrieren so mit dem Hamburger Hafen um Ladung im Hinterland.

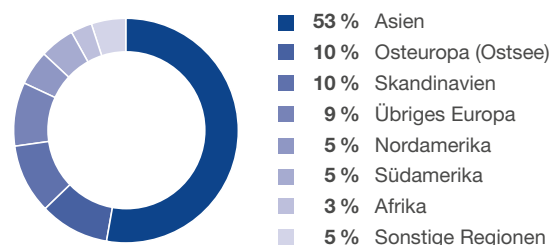
Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus. Eine hohe Bedeutung hat das lokale Ladungsaufkommen im direkten Einzugsbereich des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren 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, Fahrplanteue, Preis) die Marktposition.

Außer einer Änderung in der Beteiligungsstruktur des verbleibenden Terminals in Zeebrugge gab es 2017 keine Veränderungen in den Konkurrenzhäfen. Der Wettbewerb ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen abhängig sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehrs haben einen großen Effekt auf die Umschlagvolumina. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet gebunden sind, weitestgehend stabil, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat.

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

See-Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2017



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

8,8 Mio. TEU rangiert Hamburg 2017 weltweit unter den Häfen auf Platz 18 und ist damit der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen.

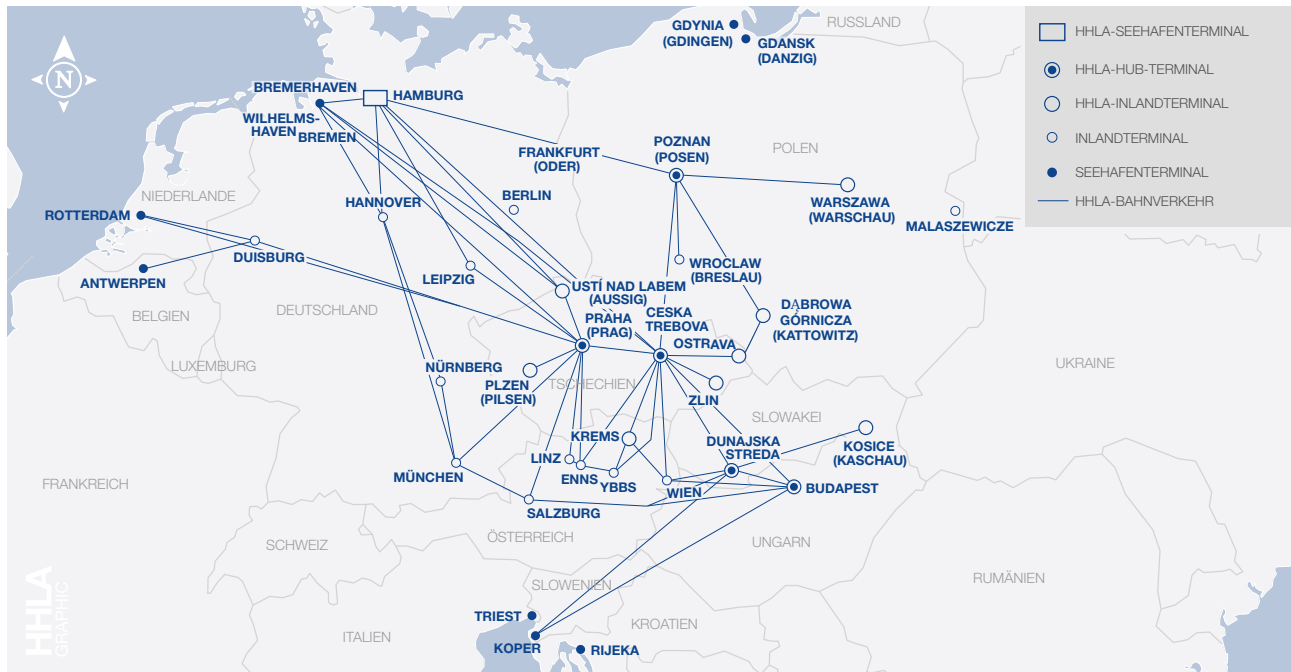
In Hamburg baute die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,9 Mio. TEU im Jahr 2017 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen aus. Der Marktanteil der HHLA-Containerterminals am Umschlag im Hamburger Hafen konnte deutlich auf rund 78 % gesteigert werden (im Vorjahr: 73 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren 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 2,3 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 Fahrplanteue und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

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

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



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

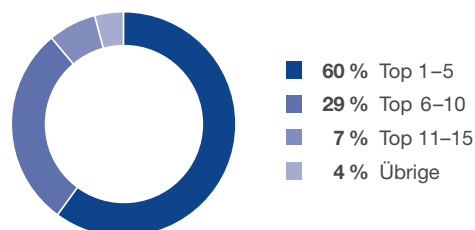
Kundenstruktur und Vertrieb

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. 2017 hat sich der **Kundenkreis der HHLA** durch die Konsolidierungswelle in der Containerschifffahrt erneut verändert. Der Kauf der arabischen UASC durch Hapag-Lloyd wurde im Mai abgeschlossen. Die meisten Auswirkungen werden sich jedoch erst im Jahresverlauf 2018 zeigen. Die im Dezember 2016 angekündigte Übernahme der Hamburger Reederei Hamburg Süd durch den dänischen Reeder Maersk Line wurde Ende 2017 finalisiert. Außerdem wird der angestrebte Kauf von OOCL durch den chinesischen Reeder COSCO Shipping derzeit kartellrechtlich geprüft. Der Zusammenschluss der drei japanischen Reeder NYK Line,

Umsatzverteilung nach Kunden

im Segment Container am Hauptstandort Hamburg 2017



MOL und K Line zum Ocean Network Express (kurz: ONE) wurde von den Wettbewerbsbehörden genehmigt und soll im April 2018 operativ starten. 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 36

Durch die Zusammenschlüsse in der Containerschifffahrt sind aus bisher vier nun drei große Linienallianzen entstanden.

Top-15-Containerreedereien

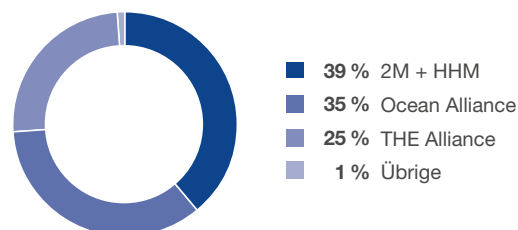
nach Transportkapazität zum 31. Dezember 2017

Reederei	Allianz 2017	Tsd. TEU
1. APM-Maersk	2M	4.152
2. MSC	2M	3.148
3. CMA CGM Group	Ocean Alliance	2.514
4. COSCO Shipping	Ocean Alliance	1.801
5. Hapag-Lloyd (inkl. UASC)	THE Alliance	1.548
6. Evergreen	Ocean Alliance	1.060
7. OOCL	Ocean Alliance	689
8. Yang Ming	THE Alliance	595
9. MOL	THE Alliance	584
10. NYK Line	THE Alliance	558
11. PIL	–	385
12. Zim	–	366
13. Hyundai M.M.	2M - assoziiert	347
14. K Line	THE Alliance	341
15. Wan Hai	–	236

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2018

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31. Dezember 2017



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor Januar 2018

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.

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA im Segment Container ist im Geschäftsjahr 2017 erneut gestiegen auf 60 % (im Vorjahr: 57 %). Im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Konsolidierungswelle deutlich angestiegen entfielen auf die zehn wichtigsten Kunden 89 % (im Vorjahr: 82 %) und auf die 15 wichtigsten Kunden leicht erhöht 96 % (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.

Das regulatorische Umfeld für die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt, das die strukturellen Rahmenbedingungen für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet formuliert. 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 Hafenfläche ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur 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 Hafeneigentum (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 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 werden die vorgenannten internationalen Bestimmungen durch das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) umgesetzt und konkretisiert.

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 im September 2016 die bisherige Eisenbahn-Infrastrukturverordnung abgelöst hat und insbesondere Regelungen zum Netzzugang und zur Trassenpreisgestaltung 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. Bedeutsame Gesetzgebungsvorhaben für die HHLA im Geschäftsjahr 2017 waren z. B. auf europäischer Ebene die Verabschiedung der EU-Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen (sog. Port Package III) sowie Anpassungen der EU-Beihilferegelungen für Häfen durch die Anpassung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) und auf nationaler Ebene die Neufassung der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV). Im Geschäftsjahr 2017 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.

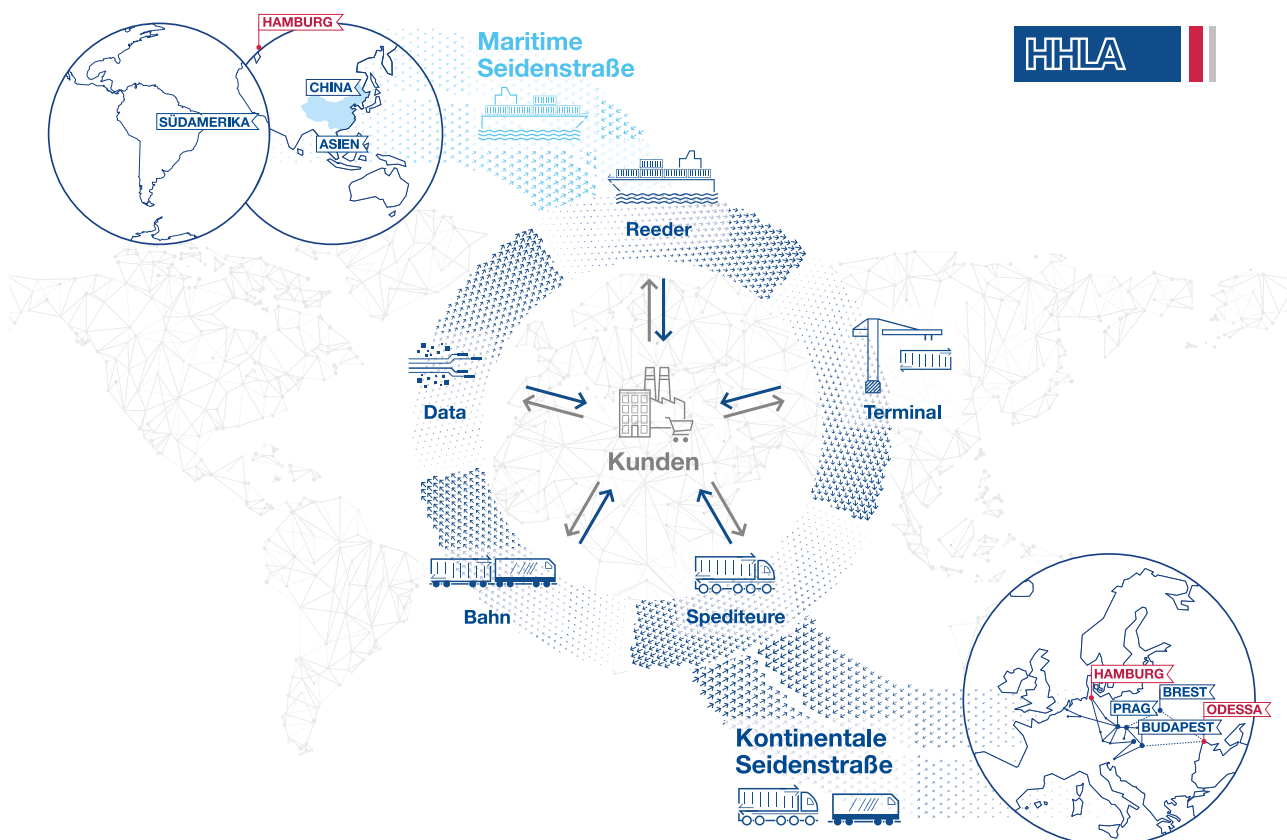
Unternehmensstrategie

Mit ihrer Strategie verfolgt die HHLA folgende Ziele: Das Unternehmen soll eine führende Stellung als Hafenlogistikkonzern einnehmen und eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts erzielt werden. 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. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie sind Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens.

Der Vorstand der HHLA hat Anfang des Jahres 2017 einen „Geschäftsentwicklungsprozess“ gestartet. Ziel dieses Prozesses ist es, die Zukunftsfähigkeit und Gestaltungskraft der HHLA dauerhaft zu stärken. Die erforderlichen Veränderungen werden über alle Segmente vernetzt und sind durch eine Reihe von Maßnahmen unterlegt. Die festgelegten Ziele werden konsequent verfolgt.

Das HHLA Service-Netzwerk

Die HHLA verbindet ihre Kunden mit der maritimen und kontinentalen Seidenstraße:



Um auf die beschleunigte Dynamik des Wandels frühzeitig und zielorientiert reagieren zu können, ist dieser Prozess dauerhaft angelegt. Er stellt eine hohe Aufmerksamkeit gegenüber relevanten Marktentwicklungen, Effizienz und Vernetzung innerhalb des Unternehmens, mit Kunden und Partnern, aber auch mit der verladenden Industrie und dem Handel, sowie Agilität, Flexibilität und Wirksamkeit aller unternehmerischen Handlungen in den Vordergrund.

Logistischer und digital-innovativer Knotenpunkt entlang der Seidenstraße

Mit dem herausragenden Ziel, die HHLA zu einem logistischen und digital-innovativen Knotenpunkt entlang der entstehenden „Neuen Seidenstraße“ zu entwickeln, stellt der Geschäftsentwicklungsprozess als einen wesentlichen Marksteine der Navigation folgende Aussage in den Mittelpunkt: Die HHLA kommt aus Hamburg, ist in Europa zu Hause und bietet als Tor zur Zukunft ihren Kunden den besten Weg, um ihre Waren sicher, schnell und effizient zu transportieren.

Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts

Fit für die Welt von morgen

Die HHLA macht ihren bestehenden Kern fit für die Welt von morgen.



Zusätzliche Wachstumsfelder erschließen

Die HHLA erschließt profitable Wachstumsfelder in der Welt von morgen.



Organisation und Kultur

Die HHLA richtet ihre Unternehmensorganisation und -kultur auf die Welt von morgen aus.



Investitionen und Finanzen

Die HHLA richtet ihre Investitionen und Betriebsergebnisse auf nachhaltiges profitables Wachstum in der Welt von morgen aus.



Um dieses Ziel zu erreichen, wurden vier Initiativen identifiziert:

- **Fit für die Welt von morgen:** Das Kerngeschäft wird gestärkt, um nachhaltig und profitabel in die Welt von morgen gehen zu können. Hierbei wird ein Zukunftsprogramm umgesetzt. Ziele des Programms sind die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, der Qualität und der Profitabilität.
- **Neue Wachstumsfelder erschließen:** Die HHLA erschließt Wachstumspotenziale entlang der Transportströme der Zukunft, entlang der logistischen Wertkette sowie in neuen, digitalen Geschäftsmodellen.
- **Organisation und Kultur:** Die Unternehmensorganisation und Kultur werden auf die Welt von morgen ausgerichtet. Dabei wird der Kunde noch stärker als bisher in den Mittelpunkt des Handelns gestellt.
- **Investitionen und Finanzen:** Investitionen und Betriebsergebnisse werden weiter auf nachhaltiges und profitables Wachstum ausgerichtet.

Den Kern unseres Geschäftes prägen die Teilkonzerne Immobilien und Hafenlogistik.

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** heute die nachfolgenden Leitlinien:

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. 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.

Durch den Ausbau kombinierter Verkehre zwischen Übersee- und Hinterland soll das Serviceangebot der HHLA kontinuierlich verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine stärkere Wertschöpfungstiefe.

Aus diesem Grund beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodalgesellschaften weiter auszubauen. Hier soll vor allem in Binnenterminals und ihre Anbindung mittels Direktverbindungen zu den Übersee- und Hinterlandhäfen investiert werden. Die schrittweise Erhöhung der Wertschöpfungstiefe durch eigenes rollendes Material (Containertragwagen) und Ausbau der Eigentraktion (Lokomotiven) ermöglicht dabei ein weitgehend unabhängiges Agieren am Markt. Diese Maßnahmen werden durch den Ausbau von Lkw-Speditionsdienstleistungen flankiert.

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. Das Interesse der HHLA orientiert sich an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiteren Potenzials.

Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

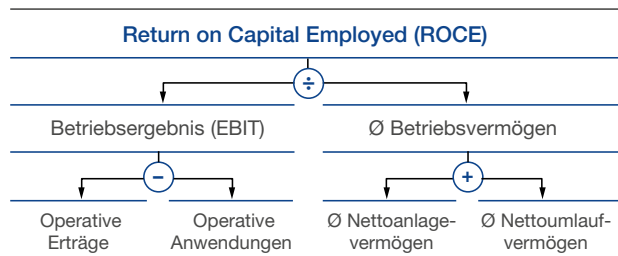
Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2017 wurden an diesem System keine 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 2017 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.

Im Geschäftsjahr 2017 konnte der HHLA-Konzern sein Betriebsergebnis (EBIT) deutlich steigern. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich das EBIT um 5,6 % auf 173,2 Mio. € (im Vorjahr: 164,0 Mio. €). ► siehe auch Konzernentwicklung, Seite 37 Bei einem nahezu unveränderten durchschnittlichen

Betriebsvermögen von 1.321,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.317,6 Mio. €) stieg die Rendite auf das eingesetzte Kapital gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte auf 13,1 %. Somit wurde auch im Geschäftsjahr 2017 die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % um deutlich übertroffen, und zwar um 4,6 Prozentpunkte. Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der HHLA-Konzern einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 60,9 Mio. € (im Vorjahr: 52,0 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Operative Erträge	1.296,4	1.241,9	4,4 %
Operative Aufwendungen	- 1.123,2	- 1.077,9	4,2 %
EBIT	173,2	164,0	5,6 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.217,4	1.211,1	0,5 %
Ø Nettoumlaufvermögen	103,8	106,5	- 2,6 %
Ø Betriebsvermögen	1.321,2	1.317,6	0,3 %
ROCE in %	13,1	12,4	0,7 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	112,3	112,0	0,3 %
Wertbeitrag in %	4,6	3,9	0,7 PP
Wertbeitrag	60,9	52,0	17,1 %

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 2017 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten im Wesentlichen auf die Fortsetzung der Forschung im Bereich batteriebetriebener Containerfahrzeuge für den Horizontaltransport.

Containerterminal 4.0

Der Container Terminal Altenwerder (CTA) ist einer der weltweit am stärksten automatisierten Containerterminals. Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 wird fortwährend an einer Verbesserung und Ausweitung der Automatisierung geforscht und gearbeitet. Das anfangs zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit zugrunde gelegte Paradigma der Separierung und Isolation automatisierter Arbeitsräume, die für den Zutritt von Personen gesperrt sind, hat dabei stets seine Gültigkeit behalten. Heute steht dieses Paradigma einer Ausweitung automatisierter Prozesse entgegen, weil es zwingend von Menschen zu nutzende Anlagenbereiche ausschließt. Im Rahmen des Förderprogramms IHATEC soll das Forschungsprojekt „Containerterminal 4.0 – ein Paradigmenwechsel in der Automatisierung von Containerterminals durch Interaktion statt Separierung von Mensch und Maschine“ durchgeführt werden. Das zentrale Ziel des Vorhabens ist es, für unterschiedliche am Terminal eingesetzte Containerkransysteme Lösungen für die Automatisierung in von Mensch und Maschine gemeinsam genutzten Arbeitsräumen (z.B. am Schiff oder Lkw) zu erarbeiten und prototypisch umzusetzen. Mit den hierbei gewonnenen Erfahrungen, Kenntnissen und Nachweisen sollen zugleich entscheidende Grundlagen für die Etablierung notwendiger Sicherheitsstandards geschaffen werden, welche zukünftigen Automatisierungsvorhaben einen verlässlichen Rahmen bieten.

Weiterentwicklung HVCC-Software

Die Hamburg Vessel Coordination Center GmbH (HVCC) startete, ebenfalls im Rahmen des Förderprogramms IHATEC, das Projekt „HVCC-Software – Weiterentwicklung einer schnittstellen- und echtzeitbasierten Software für die aktorsübergreifende Koordination von Binnen-, Feeder- und Großschiffen in einem Universal- und Mehrterminalhafen mit nautischen Restriktionen“. Durch die Erweiterung der Software sollen die diversen an einem Schiffsanlauf beteiligten Akteure eingebunden werden. Dadurch können redundante Arbeitsprozesse eingespart und die Qualität der Daten verbessert werden. Ziele des Projekts sind vor allem folgende: Der Hafenstandort soll an die Herausforderungen durch anhaltendes Wachstum des Aufkommens und der Größe der Containerschiffe angepasst werden. Die Wettbewerbsfähigkeit soll international erhöht sowie unnötige und ineffiziente Verkehre zur Umweltentlastung vermieden werden. Die digitale Vernetzung der maritimen Logistik und der Hafenwirtschaft soll beschleunigt werden sowie die Infrastruktur des Hamburger Hafens und der zuführenden Wasserstraßen noch effektiver und effizienter genutzt werden.

SustEnergyPort

Ein weiteres IHATEC-Projekt wird von der Hamburg Port Consulting GmbH (HPC) zur Steigerung der Energienachhaltigkeit im Hafensektor durchgeführt: SustEnergyPort. Im Rahmen des Vorhabens soll ein strukturiertes, modellbasiertes Verfahren entwickelt und inhaltlich ausgestaltet werden, durch das Hafenbetriebe geeignete Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Energienachhaltigkeit identifizieren und somit sowohl ihre Umweltverträglichkeit als auch ihre Profitabilität verbessern können. Ziel ist die Entwicklung eines strukturierten Verfahrens, durch das Häfen und Terminals ihre Energienachhaltigkeit gezielt verbessern können.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation ihrer Leistungsfähigkeit führten die Containerterminals Altenwerder (CTA) und Tollerort (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.

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 2017 lag diese bei 96,8 % (im Vorjahr: 95,2 %). Die BANF-Quote, die den Anteil der Anforderungen angibt, die regelkonform über das genutzte Warenwirtschaftssystem SAP eingingen und freigegeben wurden, lag 2017 mit

99,7 % in etwa auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 99,6 %). Die Automatisierung von Einkaufsprozessen und somit die Gestaltung effizienter, transparenter und einheitlicher Prozessabläufe war auch 2017 ein zentrales Ziel in der Beschaffung. So konnten im Berichtszeitraum rund 16 % (im Vorjahr: rund 14 %) 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 2017 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 2017 konzernweit zu 43,5 % auf die Warengruppe Anlagen und Energie, 24,6 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT), 18,1 % auf Bau sowie 13,8 % auf Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb).

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 wurde dazu 2017 ein IT-basiertes Lieferantenmanagement implementiert. Die Registrierung der Lieferanten erfolgt über ein Internetportal, das mittels Fragebögen neben einkaufsrelevanten Themen 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 aus 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 sowohl Erfahrungen bei

Erstkontakten ein als auch Informationen über Projektbeschaffungen und -verlauf. Die werden ereignisgesteuert 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 Vergabepattform. Mit Inkrafttreten der Novelle des Vergaberechts im April 2016 hat der Einkauf bereits eine elektronische Vergabepattform in Betrieb genommen, deren Einführung ab 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

Der direkte und indirekte Energieverbrauch der HHLA und ihrer Gesellschaften stellen sich für das Geschäftsjahr wie folgt dar.

Energieverbrauch

	2013	2014	2015	2016	2017
Diesel, Benzin und Heizöl in Mio. Liter	27,7	29,2	26,3	26,6	27,4
Erdgas in Mio. m ³	3,1	1,8	2,3	2,4	3,6
Strom ¹ in Mio. kWh	148,7	154,4	138,3	139,6	135,6
davon Strom aus erneuerbarer Energie	78,0	84,1	76,1	73,2	82,8
Fahrstrom in Mio. kWh	37,9	51,7	130,3	150,0	157,5
Fernwärme in Mio. kWh	4,6	3,7	3,2	3,6	3,6

Energieverbrauch 2017 für Erdgas, Heizöl und Fahrstrom geschätzt (vorläufig)

1 Strom ohne Fahrstrom

Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden sich im Abschnitt „Nachhaltigkeit“ des Geschäftsberichts. ► siehe auch Nachhaltigkeit, Seite 160

Nichtfinanzieller Bericht

Die HHLA berichtet über den Konzern sowie über die AG in Form eines zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts, dessen Inhalte in den Abschnitt „Nachhaltigkeit“ eingebettet sind. Der nichtfinanzielle Bericht steht zudem als eigenständiges PDF im Download-Center des Online-Geschäftsberichts zur Verfügung.

► <http://bericht.hhla.de/geschaeftsbericht-2017/nichtfinanzieller-bericht>

Personal

Entwicklung des Personalbestands

Die HHLA richtet die Personalbestandsentwicklung an der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmungen aus. Ziel ist es, die Dienstleistungen überwiegend mit eigenem Personal zu erbringen. Zur Abdeckung operativer Personalbedarfsspitzen werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft (GHB) in den Gesellschaften des Containerumschlags am Standort Hamburg eingesetzt. Die Personalbeschaffungsprozesse in den Einzelgesellschaften der HHLA AG werden durch die HHLA-Personal-Arbeitsgruppe (Personal-AG) überwacht. Die Schaffung zusätzlicher Stellen wird hinsichtlich ihrer Berücksichtigung in der Wirtschaftsplanung, Betriebsnotwendigkeit und anderer innerbetrieblicher Besetzungs- und Handlungsmöglichkeiten überprüft. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass sich die Beschaffungsprozesse im Rahmen der durch den Vorstand genehmigten Personalplanungen der Einzelgesellschaften bewegen und mit den Personalbestandsentwicklungen der übrigen Gesellschaften synchronisiert und ggf. Synergien geschaffen werden können.

Zum Jahresende 2017 beschäftigte die HHLA insgesamt 5.581 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 53 Personen bzw. um 1,0 %. Darüber hinaus setzte die HHLA im Jahresmittel durchschnittlich 710 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft ein (im Vorjahr: 558).

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container ist die Anzahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2017 auf 2.909 gesunken. Insgesamt waren dort im Berichtszeitraum 36 Personen weniger beschäftigt als im Vorjahr (im Vorjahr: 2.945). Dagegen verstärkte sich das Segment Intermodal im Rahmen der Leistungsausweitung und Erhöhung der Wertschöpfungstiefe erneut deutlich um insgesamt 185 Beschäftigte bzw. 11,0 % auf 1.872 (im Vorjahr: 1.687). In den weiteren Segmenten entwickelte sich der Perso-

nalbestand rückläufig. Die Belegschaft der strategischen Management-Holding verringerte sich um 2,3 % auf 636 Beschäftigte (im Vorjahr: 651). Die Anzahl der Beschäftigten im Segment Immobilien lag zum 31. Dezember 2017 mit 30 Beschäftigten nahezu auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 31). Die Beschäftigtenzahl im Segment Logistik sank im Berichtszeitraum auf 134 (im Vorjahr: 214). Dies resultiert im Wesentlichen aus der Einstellung des operativen Geschäftsbereichs Projekt- und Kontraktlogistik.

Beschäftigte

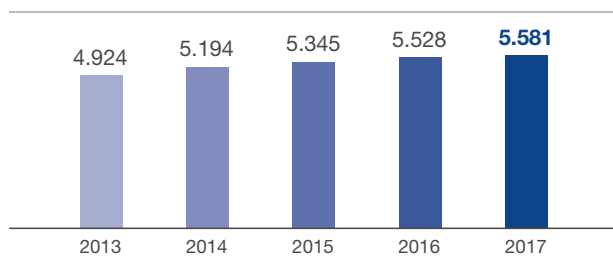
nach Segmenten	2017	2016	Veränd.
Container	2.909	2.945	- 1,2 %
Intermodal	1.872	1.687	11,0 %
Holding/Übrige	636	651	- 2,3 %
Logistik	134	214	- 37,4 %
Immobilien	30	31	- 3,2 %
HHLA-Konzern	5.581	5.528	1,0 %

Beschäftigte nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.479 Beschäftigten in Deutschland (im Vorjahr: 3.625), von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 62,3 % (im Vorjahr: 65,6 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland ist um 10,5 % auf 2.102 gestiegen (im Vorjahr: 1.903). Dies ist zum größten Teil auf einen Anstieg der Mitarbeiterzahlen in den Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Slowenien zurückzuführen. Dort ist die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 14,3 % auf 1.465 gestiegen (im Vorjahr: 1.282). In der Ukraine erhöhte sich die Belegschaft um 4,1 % auf 458 Beschäftigte (im Vorjahr: 440). Die verbleibenden 179 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 181) verteilten sich auf Tochterunternehmen in Österreich, Polen, Georgien und der Türkei.

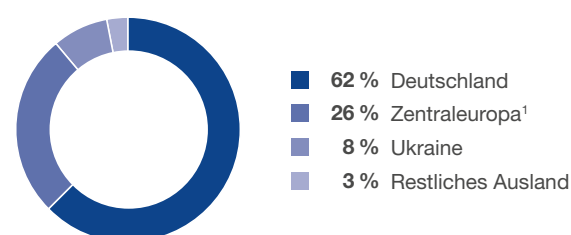
Entwicklung der Beschäftigtenzahl

im HHLA-Konzern zum 31.12.



Beschäftigtenanteil nach Regionen

zum 31.12.2017



¹ Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien

Neueinstellungen

Bei den 86 neu eingestellten Beschäftigten, die vorher nicht über die Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH Hamburg (GHB) o.Ä. bei der HHLA in Deutschland eingesetzt waren, betrug der Frauenanteil 31,4 %. Über 34 % der Neueinstellungen waren zwischen 30 und 50 Jahre alt.

Neueinstellungen 2017

	Gesamt	davon Frauen	Anteil Frauen in %
< 30 Jahre	37	11	29,7
30 – 50 Jahre	41	14	34,1
> 50 Jahre	8	2	25,0
HHLA-Konzern	86	27	31,4

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 in der Holding sowie 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.

Die **Fluktuationsquote** (ohne konzerninterne Wechsel) in Deutschland ist mit 4,7 % im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant geblieben (im Vorjahr: 4,8 %). 40,2 % der insgesamt 164 Austritte waren altersbedingt (im Vorjahr: 41,7 %).

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. Jedoch hat sich der positive Trend aus den Vorjahren auch 2017 fortgesetzt und der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) weiter erhöht. Mit einer Quote von 15,5 % liegt der Frauenanteil 0,1 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 15,4 %).

Für die Geschlechterverteilung im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands gelten die Vorgaben des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sowie die vom Aufsichtsrat bzw. vom Vorstand beschlossenen Ziele. ► siehe Corporate Governance/Corporate-Governance-Bericht, Seite 46

Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Belegschaft in Deutschland lag im Berichtszeitraum bei 44,2 Jahren (im Vorjahr: 43,8). Das Durchschnittsalter der Männer betrug 44,7 Jahre, während die Frauen durchschnittlich 41,0 Jahre alt waren. Über die Hälfte aller Beschäftigten ist zwischen 30 und 50 Jahre alt.

Altersstruktur der Beschäftigten

in %	31.12.2017	Anteil Frauen 31.12.2016	Anteil Frauen
< 30 Jahre	10,9	27,3	12,0
30 – 50 Jahre	53,5	16,2	53,1
> 50 Jahre	35,6	10,8	34,9
HHLA-Konzern	100,0	15,5	100,0

Die Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland betrug wie auch in den beiden Vorjahren durchschnittlich rund 15 Jahre.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

in Jahren	31.12.2017	31.12.2016
< 30 Jahre	5,1	4,9
30 – 50 Jahre	11,3	10,9
> 50 Jahre	24,1	24,7
HHLA-Konzern	15,2	15,0

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

Personalentwicklung

Im Jahr 2017 investierte die HHLA am Standort Hamburg insgesamt 4,2 Mio. € (im Vorjahr: 4,5 Mio. €) in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Zum 31. Dezember 2017 wurden in Deutschland 67 Auszubildende in acht unterschiedlichen Berufen und 12 Studierende in acht dualen Studiengängen ausgebildet. 29 % aller 79 Auszubildenden und Studierenden waren Frauen. Bei den Studierenden lag der Frauenanteil 2017 bei 58 % (im Vorjahr: 50 %).

Von den 25 Auszubildenden (davon acht 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 2017 17 neue Ausbildungsverträge geschlossen, der Frauenanteil lag bei rund 41 %. Im gewerblichen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden für den Ausbildungsbeginn 2017 bei 50 % (im Vorjahr: 30 %).

Im Berichtszeitraum wurden wie im Vorjahr insgesamt über 700 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen realisiert. Davon wurden durch die eigenen Ausbilderinnen und Ausbilder über 650 Qualifizierungen als interne gewerbliche Weiterbildungen mit 3.089 Ausbildungstagen durchgeführt. Im Rahmen des internen segmentübergreifenden Seminarangebots wurden zusätzlich über 70 ein- bis mehrtägige Veranstaltungen mit über 870 Teilnehmertagen organisiert. Der Frauenanteil lag bei 31 %.

Weiterführende personalbezogene Informationen zu strategischem Personalmanagement, Personalentwicklung, Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung sowie Verträge, Vergütungen und Zusatzleistungen werden ausführlich im Berichtsteil „Nachhaltigkeit“ erläutert. ► siehe auch Nachhaltigkeit/Beschäftigte, Seite 172

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Weltkonjunktur befand sich 2017 in einem starken Aufschwung und wuchs nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) gegenüber dem Vorjahr um 3,7 %. Dies ist der stärkste Anstieg seit 2010. Dabei hat die gesamtwirtschaftliche Expansion trotz Unsicherheit über die künftigen geo- und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen spürbar an Dynamik gewonnen. Die zuletzt aufgenommenen Konjunkturindikatoren signalisierten für die deutsche Wirtschaft einen kräftigen Anstieg des BIP um 2,5 %. Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, stiegen die Ausfuhren 2017 gegenüber dem Vorjahreszeitraum kräftig um 6,3 %. Auch die Einfuhren legten deutlich um 8,3 % zu. Die Wirtschaft in Mittel- und Osteuropa erlebte einen deutlichen Aufschwung. Der IWF rechnet auf Basis der vorliegenden Datenlage für die aufstrebenden Volkswirtschaften Europas 2017 einen deutlichen Anstieg der Wirtschaftsleistung von 5,2 %. Die russische Wirtschaft verzeichnete 2017 wieder etwas Aufwind, entfaltete aufgrund der Sanktionen jedoch keine große Dynamik. Dennoch konnte die gesamtwirtschaftliche Leistung Russlands mit einem Plus von 1,8 % erstmals wieder Wachstum verzeichnen. China befindet sich weiter auf einem stabilen Wachstumspfad von 6,8 % für das Gesamtjahr 2017, womit die Volksrepublik das seitens der Regierung gesetzte Wachstumsziel von 6,5 % leicht übertroffen hat. Diese konjunkturelle Belebung zeigte sich auch im globalen Handelsvolumen, das nach Annahme der Experten 2017 um 4,7 % expandierte.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2017	2016
Welt	3,7	3,2
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,3	1,7
USA	2,3	1,5
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,7	4,4
China	6,8	6,7
Russland	1,8	- 0,2
Euroraum	2,4	1,8
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	5,2	3,2
Deutschland	2,5	1,9
Welthandel	4,7	2,5

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2018

Branchenumfeld

Nachdem die Lage für die Containerschifffahrt 2016 anhaltend schwierig war, entwickelte sich der weltweite Containerumschlag 2017 überraschend positiv. Nach jüngsten Schätzungen von Drewry stieg der weltweite Umschlag im vergangenen Jahr um 6,0 %. Das beschleunigte Umschlagwachstum schlägt sich in nahezu allen Fahrtgebieten nieder, wenngleich unterschiedlich ausgeprägt. In Europa profitierten insbesondere die Häfen in den Fahrtgebieten Skandinavien und baltischer Raum sowie Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer vom Aufschwung. Gleichwohl ist in den Häfen Skandinaviens und der Ostsee der Aufkommenszuwachs nicht so kräftig ausgefallen wie noch im Oktober erwartet (Prognose aus Q3 2017: 8,4 %), liegt aber mit einem Zugewinn von 5,9 % leicht über Vorjahr. Auch wenn der starke Aufschwung der nordwesteuropäischen Häfen im Jahresverlauf etwas an Dynamik verloren hat, geht Drewry auf Basis der aktuell vorliegenden Zahlen von einem Wachstum um 4,2 % für den Berichtszeitraum aus.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2017	2016
Welt	6,0	2,5
Europa insgesamt	5,0	3,3
Nordwesteuropa	4,2	1,8
Skandinavien und baltischer Raum	5,9	5,5
Westliches Mittelmeer	3,7	4,2
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	7,6	4,8

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2017

Die **Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange** sowie den größten Häfen der westlichen Ostsee verlief uneinheitlich. Der Standort Hamburg verlor im Berichtszeitraum leicht. Der Containerumschlag ging um 1,0 % auf 8,8 Mio. TEU zurück. Im größten europäischen Containerhafen Rotterdam wurden 13,7 Mio. TEU und damit 10,9 % mehr umgeschlagen als im Vorjahr. Mit einem Umschlag von 10,5 Mio. TEU wuchs

der Containerumschlag in Antwerpen gegenüber dem Vorjahr um 4,1 %. Damit baute der belgische Hafen seinen zweiten Platz im Ranking der größten europäischen Containerhäfen weiter aus. Nach einem zweistelligen Einbruch 2016 erholte sich das Umschlagvolumen im zweiten belgischen Hafen Zeebrugge im Berichtszeitraum und lag mit 1,5 Mio. TEU 8,7 % über dem Vorjahr. Die bremischen Häfen erzielten im Vergleich zum Vorjahr ein geringfügiges Plus von 0,5 % und schlugen insgesamt 5,5 Mio. TEU um. Durch die stärkere Einbindung in das Liniennetzwerk der 2M-Allianz schlug der JadeWeserPort in Wilhelmshaven 0,6 Mio. TEU um, 15,1 % mehr als im Vorjahr. Der Hafen Gdansk konnte im Containerumschlag erneut stark um 21,6 % auf 0,6 Mio. TEU zulegen.

Das Containervolumen in Göteborg ist dagegen im Vergleich zum Vorjahr um 19,3 % auf 0,6 Mio. TEU gesunken. In den russischen Ostseehäfen legte der Containerumschlag kräftig zu. Das Containeraufkommen in den Häfen St. Petersburg, Ust-Luga und Kaliningrad stieg 2017 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 10,7 %.

Containerumschlag in den Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2017	2016	Veränd.
Rotterdam	13,7	12,4	10,9 %
Antwerpen	10,5	10,0	4,1 %
Hamburg	8,8	8,9	- 1,0 %
Bremerhaven	5,5	5,5	0,5 %
Zeebrugge	1,5	1,4	8,7 %
Gdansk	1,6	1,3	21,6 %
Göteborg	0,6	0,8	- 19,3 %
Wilhelmshaven	0,6	0,5	15,1 %

Quelle: Port Authorities

Das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner geht für das Jahr 2017 von einer Erhöhung der Stellplatzkapazität in der globalen **Containerschiff flotte** um 3,8 % auf 21,1 Mio. TEU aus (im Vorjahr: 1,5 %). Das Transportangebot stieg damit spürbar langsamer als die Transportnachfrage. Dennoch ist das Schiffgrößenwachstum weiterhin ungebrochen. Dabei nahm besonders die Zahl sehr großer Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU zu. Sie wuchs um 16,8 % auf 453 Einheiten. Damit verfügen rund 80 % der 2017 ausgelieferten Schiffskapazität über eine Schiffgröße von mehr als 10.000 TEU. Zuletzt bestellten die Reedereien MSC und CMA CGM weitere Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 22.000 TEU. Der Auftragsbestand der Werften weltweit hat angesichts der zurückhaltenden Bestellaktivitäten der Reeder derzeit ein Volumen von 2,7 Mio. TEU und entspricht damit 12,7 % der gesamten Stellplatzkapazität der aktuell fahrenden Flotte.

Das Transportaufkommen im **Schienengüterverkehr** in Deutschland entwickelte sich im Jahresverlauf rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 2017 in den ersten zehn Monaten 3,3 % weniger Güter befördert. Die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – sank im gleichen Zeitraum hingegen nur um 2,5 %. Auch der Kombinierte Verkehr entwickelte sich schwach. 2017 wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 5,1 Mio. TEU auf der Schiene transportiert, das entspricht einem Rückgang um 5,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Auf **europäischer Ebene** hingegen setzte sich der zum Jahresende 2016 beginnende Aufschwung im Schienengüterverkehr fort. Die Transportnachfrage auf der Schiene sowohl auf gesamteuropäischer Ebene als auch in den für die HHLA wichtigen Märkten in Mittel- und Osteuropa zog in den ersten drei Quartalen 2017 kräftig an. Während in Gesamteuropa insgesamt 4,9 % mehr Güter gegenüber dem Vorjahr transportiert wurden, fiel der Zuwachs in Mittel- und Osteuropa mit 9,2 % noch kräftiger aus. Die Entwicklung stellte sich in den einzelnen Märkten allerdings sehr uneinheitlich dar: Während in Polen in den ersten neun Monaten 17,0 % mehr Güter auf der Schiene transportiert wurden, nahm in der Tschechischen Republik das Transportaufkommen um 1,6 % ab. Korrespondierend zum steigenden Transportaufkommen legte die Transportleistung auf gesamteuropäischer Ebene um 4,2 % und in Mittel- und Osteuropa um 9,1 % zu.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	1.251,8	1.177,7	6,3 %
EBITDA	295,8	286,4	3,3 %
EBITDA-Marge in %	23,6	24,3	- 0,7 PP
EBIT	173,2	164,0	5,6 %
EBIT-Marge in %	13,8	13,9	- 0,1 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	81,1	73,0	11,0 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,8	4,7	2,2 %
ROCE in %	13,1	12,4	0,7 PP

Gesamtaussage

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief für den HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2017 sehr erfreulich. Durch vertriebliche Aktivitäten und die an der Schiffgrößenentwicklung ausgerichtete Investitionspolitik ist es dem HHLA-Konzern gelungen, die positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einem sich konsolidierenden Kundenumfeld zu nutzen. Die Maßnahmen führten im Segment Container zu einem deutlichen Anstieg beim Containerumschlag. Gleichzeitig konnte der Containertransport im Segment Intermodal spürbar zulegen.

Soll-Ist-Vergleich

	Ist 31.12.2016	Prognose 30.03.2017	Prognose 05.05.2017	Prognose 14.08.2017	Ist 31.12.2017
Containerumschlag	6,7 Mio. TEU	Im Bereich des Vorjahres	Deutlicher Anstieg	Deutlicher Anstieg	7,2 Mio. TEU
Containertransport	1,4 Mio. TEU	Moderater Anstieg	Moderater Anstieg	Moderater Anstieg	1,5 Mio. TEU
Umsatz	1.177,7 Mio. €	Im Bereich des Vorjahres	Moderater Anstieg	Moderater Anstieg	1.251,8 Mio. €
EBIT	164,0 Mio. €	In einer Bandbreite von 130 bis 160 Mio. € vor möglichem Einmalaufwand von bis zu 15 Mio. €	In der oberen Hälfte einer Bandbreite von 140 bis 170 Mio. € vor möglichem Einmalaufwand von bis zu 15 Mio. €	In einer Bandbreite von 150 bis 170 Mio. € nach möglichem Einmalaufwand von bis zu 15 Mio. € ¹	173,2 Mio. €
Investitionen	138,3 Mio. €	Im Bereich von 160 Mio. € (inkl. Vorjahresüberhang)	Im Bereich von 160 Mio. € (inkl. Vorjahresüberhang)	Im Bereich von 160 Mio. € (inkl. Vorjahresüberhang)	142,6 Mio. €

¹ Konkretisierung 14.11.2017: inklusive Zusatzaufwand in Höhe von bis zu 10 Mio. € für die Harmonisierung bestehender Altersversorgungssysteme

Die Entwicklung in den beiden größten Segmenten der HHLA führte auf Konzernebene zu einem moderaten Anstieg in den Umsatzerlösen und im Betriebsergebnis.

Die Prognose aus dem Vorjahresbericht für das Geschäftsjahr 2017 wurde beim Containerumschlag deutlich übertroffen. Entsprechend konkretisierte der Vorstand mit Ad-hoc-Meldung vom 5. Mai 2017 seine Einschätzung zu der erwarteten Mengen- und Ergebnisentwicklung im Segment Container und damit einhergehend zur erwarteten Ertragslage des Konzerns im Jahr 2017. Auf Basis der oberhalb der Erwartungen liegenden wirtschaftlichen Entwicklung des ersten Halbjahres 2017 im Segment Container erfolgte im August eine weitere Konkretisierung zur erwarteten Ertragslage des Konzerns für das Jahr 2017. Die Ist-Entwicklung bestätigt nunmehr unter Einschluss der im November 2017 angekündigten zusätzlichen Aufwendungen für die Harmonisierung bestehender Altersversorgungssysteme die konkretisierte Prognose. Die Investitionen zeigten sich unterhalb des kommunizierten Werts.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 stellte sich die wirtschaftliche Lage der HHLA aufgrund der Geschäftsentwicklung im Jahr 2017 unverändert stabil dar. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich, bei im Vergleich zum Vorjahr fast unveränderten Schulden, um 1,3 Prozentpunkte auf 32,8 % (im Vorjahr: 31,5 %). Begleitet von einer ausreichenden Liquidität, konnte der dynamische Verschuldungsgrad von 2,6 auf 2,3 zurückgeführt werden. Es 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 2017 durch die Verschmelzung von drei Gesellschaften im Segment Logistik und einer Gesellschaft im **Segment Container** bestimmt. Hierdurch ergaben sich keine Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis des HHLA-Konzerns.

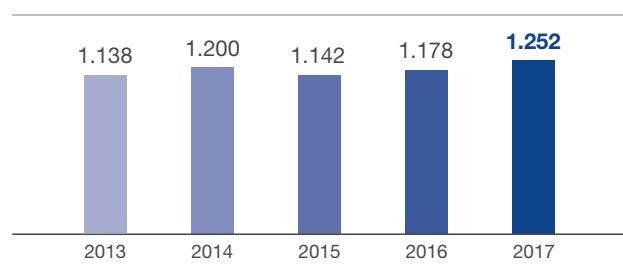
Der **Konzernabschluss 2017** wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) erstellt. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

Ertragslage

Im Jahr 2017 entwickelten sich die **Leistungsdaten** der HHLA positiv. Beim Containerumschlag war mit 7.196 Tsd. TEU ein deutlicher Anstieg um 8,1 % gegenüber Vorjahr (im Vorjahr: 6.658 Tsd. TEU) zu verzeichnen. Dieser Anstieg resultierte insbesondere aus stark gestiegenen Mengen in den Asienverkehren und den Zubringerverkehren (Feeder) mit den Ostseehäfen. Beim Transportvolumen wurde erneut ein Anstieg um 5,2 % auf 1.480 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.408 Tsd. TEU) erzielt. Getragen wurde diese Entwicklung vom Wachstum sowohl der Bahn- als auch der Straßentransporte.

Umsatzerlöse

in Mio. €



Vor diesem Hintergrund sind die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 6,3 % auf 1.251,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.177,7 Mio. €) angestiegen. Ursächlich war insbesondere der mengenbedingte Anstieg in den Segmenten Container und Intermodal. Eine mit dem HHLA-Konzern weitgehend übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzzanstieg um 6,5 % auf 1.220,3 Mio. € (im Vorjahr: 1.146,0 Mio. €) verzeichnete. Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien wurden die Umsatzerlöse geringfügig um 0,6 % auf 37,9 Mio. € (im Vorjahr: 37,7 Mio. €) gesteigert. Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,5 % zum Konzernumsatz bei.

Bei den **Bestandsveränderungen** gab es im aktuellen Jahr mit - 0,3 Mio. € erneut keinen wesentlichen Effekt (im Vorjahr: 0,3 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** reduzierten sich auf 5,4 Mio. € (im Vorjahr: 6,5 Mio. €).

Der Rückgang der **sonstigen betrieblichen Erträge** auf 39,4 Mio. € (im Vorjahr: 57,5 Mio. €) steht hauptsächlich in Verbindung mit der Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum im Vorjahr.

Der Anstieg der **operativen Aufwendungen** um 4,2 % auf 1.123,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.077,9 Mio. €) bewegte sich in allen Aufwandsarten unterhalb des Umsatzzanstiegs.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr nahezu proportional zu den Umsatzerlösen um 5,9 % auf 370,5 Mio. € (im Vorjahr: 350,0 Mio. €). Die Materialaufwandsquote blieb nahezu unverändert bei 29,6 % (im Vorjahr: 29,7 %).

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 4,7 % auf 463,8 Mio. € (im Vorjahr: 443,0 Mio. €). Neben den Tarifsteigerungen waren unter anderem die wachstumsbedingt höhere Beschäftigtenzahl im Segment Intermodal und ein mengenbedingt weiter erhöhter Bedarf an Fremdpersonal an den Hamburger Containerterminals für den Anstieg verantwortlich. Nach dem restrukturierungsbedingten Aufwand insbesondere im Zusammenhang mit der Einstellung der Projekt- und Kontraktlogistik im Vorjahr sind im aktuellen Jahr Aufwendun-

gen für einen Organisationsumbau im Segment Container enthalten. Die Personalaufwandsquote ging auf 37,1 % (im Vorjahr: 37,6 %) zurück.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 2,4 % auf 166,3 Mio. € (im Vorjahr: 162,5 Mio. €). Während im Vorjahr Aufwendungen für Rückstellungen im Zusammenhang mit einem belastenden Pachtvertrag im Segment Intermodal sowie der Insolvenz der Containerreederei Hanjin enthalten sind, beinhaltet das aktuelle Jahr zusätzlich Aufwendungen für die Harmonisierung bestehender Altersversorgungssysteme. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz ging auf 13,3 % (im Vorjahr: 13,8 %) zurück.

Der **Abschreibungsaufwand** hat sich mit 122,6 Mio. € geringfügig um 0,1 % gegenüber dem Vorjahr erhöht (im Vorjahr: 122,4 Mio. €).

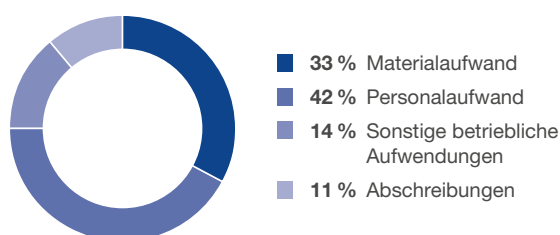
Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erhöhte sich das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** unterproportional zum Umsatz um 3,3 % auf 295,8 Mio. € (im Vorjahr: 286,4 Mio. €). Entsprechend war ein moderater Rückgang der EBITDA-Marge auf 23,6 % (im Vorjahr: 24,3 %) zu verzeichnen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** konnte im laufenden Jahr um 5,6 % auf 173,2 Mio. € (im Vorjahr: 164,0 Mio. €) gesteigert werden. Durch den weitgehend proportionalen Anstieg im Vergleich zu den Umsatzerlösen blieb die EBIT-Marge mit 13,8 % (im Vorjahr: 13,9 %) nahezu unverändert. Im Teilkonzern Hafenlogistik erhöhte sich das EBIT um 6,1 % auf 156,6 Mio. € (im Vorjahr: 147,6 Mio. €). Der Teilkonzern erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 90,4 % (im Vorjahr: 90,0 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern Immobilien wurde ein EBIT-Anstieg um 1,5 % auf 16,3 Mio. € (im Vorjahr: 16,0 Mio. €) erreicht. Hier wurden 9,6 % (im Vorjahr: 10,0 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 7,9 Mio. € bzw. 44,0 % auf 25,9 Mio. € (im Vorjahr: 18,0 Mio. €). Hierzu trug im Wesentlichen die Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter bei. Gegenläufig wirkten positive Kurseffekte aus der Aufwertung

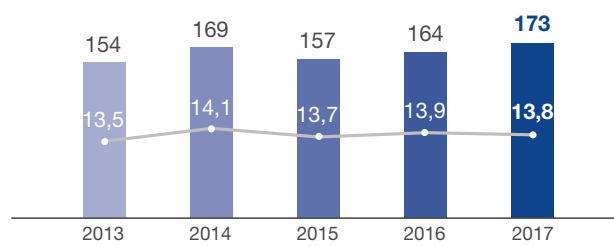
Operative Aufwendungen

Aufwandsstruktur 2017



Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. € / EBIT-Marge in %



der tschechischen Währung sowie ein Rückgang der Aufwendungen aufgrund der Kursentwicklung der ukrainischen Währung.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 28,1 % auf dem Vorjahresniveau.

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,0 % auf 81,1 Mio. € (im Vorjahr: 73,0 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2017 24,8 Mio. € (im Vorjahr: 32,0 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Aufwendungen aus der Neubewertung der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** erhöhte sich um 11,0 % auf 1,11 € (im Vorjahr: 1,00 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 11,7 % höheres Ergebnis je Aktie von 1,02 € (im Vorjahr: 0,91 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,65 € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 3,44 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2017 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte auf 13,1 % (im Vorjahr: 12,4 %). ► siehe auch Unternehmenssteuerung und Wertmanagement, Seite 21

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. 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 12. Juni 2018 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,67 € je A-Aktie und 2,00 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl dividendenberechtigter Aktien zum 31. Dezember 2017 würde sich der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien um 13,6 % auf 46,9 Mio. € erhöhen (im Vorjahr: 41,3 Mio. €). Der Ausschüttungsbetrag der nicht börsennotierten S-Aktien würde sich mit 5,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr nicht verändern. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote ein hohes Niveau von rund 66 % (im Vorjahr: 65 %) für den Teilkonzern Hafenlogistik bzw. rund 55 % (im Vorjahr: 58 %) für den Teilkonzern Immobilien erreichen.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 22,4 Mio. € auf 1.835,3 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	1.348,0	1.329,0
Kurzfristiges Vermögen	487,3	483,9
	1.835,3	1.812,9
Passiva		
Eigenkapital	602,4	570,8
Langfristige Schulden	993,8	1.028,1
Kurzfristige Schulden	239,1	214,0
	1.835,3	1.812,9

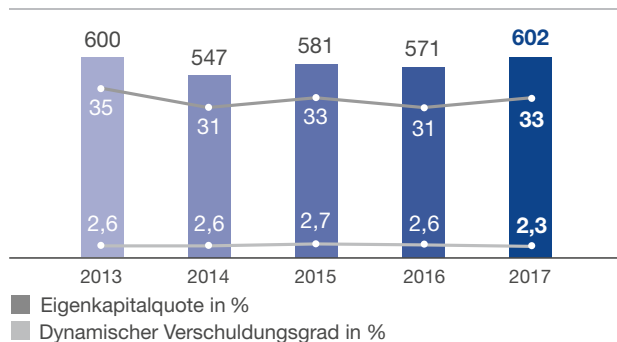
Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 19,0 Mio. €. Der Anstieg ergibt sich größtenteils aus der investitionsbedingten Erhöhung des Sachanlagevermögens um 23,7 Mio. € auf 974,6 Mio. € (im Vorjahr: 950,9 Mio. €). Gegenläufig entwickelten sich aufgrund planmäßiger Abschreibungen die immateriellen Vermögenswerte, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,0 Mio. € auf 69,7 Mio. € reduzierten (im Vorjahr: 75,7 Mio. €), und die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, die sich um 4,1 Mio. € auf 179,9 Mio. € verringerten (im Vorjahr: 184,0 Mio. €).

Das **kurzfristige Vermögen** stieg um 3,4 Mio. € auf 487,3 Mio. € (im Vorjahr: 483,9 Mio. €). Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus einer Zunahme der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 24,3 Mio. € auf 201,5 Mio. € (im Vorjahr: 177,2 Mio. €). Gegenläufig reduzierten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 11,3 Mio. € auf 149,1 Mio. € (im Vorjahr: 160,4 Mio. €) und die sonstigen Vermögenswerte um 13,1 Mio. € auf 26,8 Mio. € (im Vorjahr: 39,9 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2016 um 31,6 Mio. € auf 602,4 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 570,8 Mio. €). Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf das positive Gesamtergebnis in Höhe von 104,2 Mio. € zurückzuführen. Dem entgegen wirkten die ausgeschütteten Dividenden sowie die Umgliederung einer künftigen Ausgleichszahlung in die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 72,7 Mio. €. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 32,8 % (im Vorjahr: 31,5 %).

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. €



Die **langfristigen Schulden** reduzierten sich um 34,3 Mio. € auf 993,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.028,1 Mio. €). Die Reduzierung ergab sich im Wesentlichen aus dem Rückgang der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 34,5 Mio. € auf 304,7 Mio. € (im Vorjahr: 339,2 Mio. €) sowie einer Reduzierung der Pensionsrückstellungen um 11,6 Mio. € auf 448,9 Mio. € (im Vorjahr: 460,5 Mio. €). Gegenläufig erhöhten sich die sonstigen langfristigen Rückstellungen um 10,3 Mio. € auf 112,9 Mio. € (im Vorjahr 102,6 Mio. €).

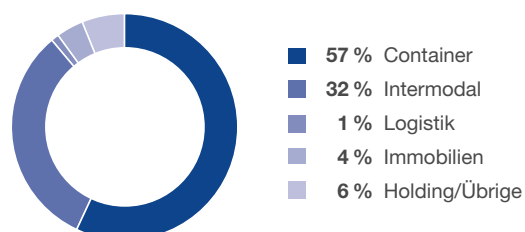
Die Zunahme der **kurzfristigen Schulden** um 25,1 Mio. € auf 239,1 Mio. € (im Vorjahr: 214,0 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen um 16,9 Mio. € auf 34,6 Mio. € (im Vorjahr: 17,7 Mio. €) sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 9,1 Mio. € auf 77,2 Mio. € (im Vorjahr: 68,1 Mio. €).

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 142,6 Mio. € (im Vorjahr: 138,3 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 4,2 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 4,1 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Jahr 2017 auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transport- und Umschlagkapazitäten.

Investitionen

nach Segmenten 2017



Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde hauptsächlich aus dem generierten operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 131,6 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 123,2 Mio. €), 5,5 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 12,3 Mio. €) und 5,5 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 2,8 Mio. €).

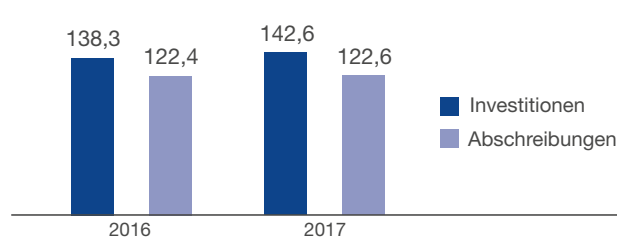
Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 81,2 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 81,3 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 45,7 Mio. € (im Vorjahr: 44,1 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS-Gruppe, im Wesentlichen in Lokomotiven. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 1,4 Mio. € (im Vorjahr: 2,4 Mio. €). Im **Pro-forma-Segment Holding/Übrige** wurden insgesamt 8,4 Mio. € investiert (im Vorjahr: 10,3 Mio. €). Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel auf die Migration einer neuen Terminalsteuerungssoftware sowie auf Anlagen zum Betrieb einer Power Barge.

Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container zielt darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffgrößenentwicklung 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 110,6 Mio. € (im Vorjahr: 56,8 Mio. €); darin enthalten sind 77,3 Mio. € (im Vorjahr: 34,2 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** stieg gegenüber dem Vorjahr von 234,6 Mio. € auf 275,5 Mio. €. Dieser Anstieg um 40,9 Mio. € ist im Wesentlichen auf einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Vermögenswerte um 58,1 Mio. € zurückzuführen. Durch das gestiegene EBIT erhöhte sich der betriebliche Cashflow darüber hinaus um 9,2 Mio. €. Die um 24,1 Mio. € gestiegenen Auszahlungen für Ertragsteuern verminderten hingegen den operativen Cashflow.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 131,2 Mio. € über dem Vorjahreswert von 48,9 Mio. €. Zu diesem Anstieg des Zahlungsmittelabflusses um 82,3 Mio. € trugen im Wesentlichen Auszahlungen (im Vorjahr: Einzahlungen) für kurzfristige Einlagen (Anstieg des Mittelabflusses um 55,5 Mio. €) bei. Gleichzeitig gab es mit 2,0 Mio. € im Berichtsjahr deutlich geringere Einzahlungen aus Anlagenabgängen (im Vorjahr: 27,0 Mio. €).

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit verminderte sich auf 144,3 Mio. € (im Vorjahr: 185,7 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 119,0 Mio. € (im Vorjahr: 122,4 Mio. €) und lag damit um 3,4 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2017 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2017 insgesamt 255,6 Mio. € (zum 31. Dezember 2016: 232,4 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die **verfügbare Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2017 einen Bestand von insgesamt 275,6 Mio. € (im Vorjahr: 251,2 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2017	2016
Finanzmittelfonds am 01.01.	232,4	165,4
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	275,5	234,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 131,2	- 48,9
Free Cashflow	144,3	185,7
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 119,0	- 122,4
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	25,3	63,2
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 2,1	- 1,0
Konsolidierungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelfonds	0,0	4,8
Finanzmittelfonds am 31.12.	255,6	232,4
kurzfristige Einlagen	20,0	18,8
Verfügbare Liquidität	275,6	251,2

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 256,9 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres von 298,4 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2017 keine zusätzlichen externen Finanzierungen in Anspruch (im Vorjahr: 10,0 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurden Darlehenstilgungen in Höhe von 41,9 Mio. € (im Vorjahr: 42,8 Mio. €) getätigt. 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. 62 % mit fixen und zu ca. 38 % 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. 20 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

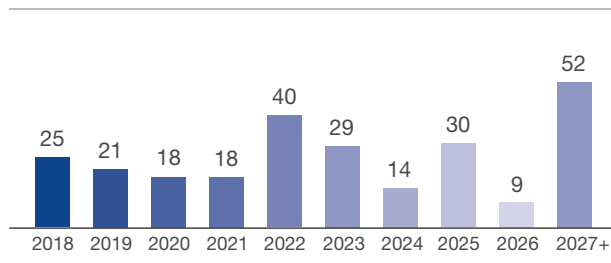
Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 105,5 Mio. € aus (im Vorjahr: 105,9 Mio. €), die aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) im Zusammenhang mit Kaimauern für Großschiffsliegeplätze 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 201,5 Mio. € (im Vorjahr: 177,2 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 Bedeutung. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von rund 3,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 67,9 % (im Vorjahr: 96,8 %). 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 10,4 Mio. € (im Vorjahr: 16,2 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine. Weitere 11,2 Mio. € dienen der Besicherung von Lebensarbeitszeitkonten.

Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



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. Darüber hinaus wurde die Notenbankfähigkeit durch die Deutsche Bundesbank erneut bestätigt.

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

Unternehmenskäufe und -verkäufe

Im Berichtsjahr gab es keine wesentlichen Erwerbe oder Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen.

Veränderung im Konsolidierungskreis

Im dritten Quartal 2017 wurden die Gesellschaften HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, und HHLA Logistics GmbH, Hamburg, mit Wirkung zum 1. Januar 2017 auf die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, verschmolzen. Ebenfalls wurden die Gesellschaften HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg, und Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, mit Wirkung zum 1. Januar 2017 auf die HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Hamburg, verschmolzen.

Die Verschmelzungen hatten keine Auswirkungen auf den HHLA-Konzernabschluss.

Darüber hinaus gab es keine wesentlichen Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3, Seite 81

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	746,6	694,6	7,5 %
EBITDA	194,7	201,5	- 3,3 %
EBITDA-Marge in %	26,1	29,0	- 2,9 PP
EBIT	109,4	117,8	- 7,2 %
EBIT-Marge in %	14,7	17,0	- 2,3 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.196	6.658	8,1 %

Im Berichtsjahr 2017 wurden an den HHLA-Containerterminals 7.196 Tsd. TEU und damit 8,1 % mehr umgeschlagen als im Vorjahr (im Vorjahr: 6.658 Tsd. TEU). Die **Mengenentwicklung** war im Berichtszeitraum insbesondere von der Neuordnung der Konsortien und den damit einhergehenden neuen Dienststrukturen der Reeder geprägt. Intensive Vertriebsaktivitäten und an den vor allem schiffsgrößengetriebenen Kundenbedürfnissen ausgerichtete Umschlagleistungen ermöglichten diese positive Entwicklung.

An den drei Hamburger Containerterminals legte der Containerumschlag deutlich um 8,3 % auf 6.904 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.375 Tsd. TEU) zu. Maßgeblich hierfür waren ein Anstieg der Asienverkehre (Fernost–Nordeuropa) um 14,9 % gegenüber dem Vorjahr und deutliche Zuwächse der Zubringerverkehre (Feeder) in den Ostseeraum, vor allem nach Schweden und Polen, während die Russlandverkehre nach anfänglichen Zuwächsen im ersten Halbjahr 2017 im Gesamtjahr unverändert durch die fortbestehenden Wirtschaftssanktionen der EU beeinflusst sind und nur das Vorjahresniveau erreichten. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag stieg 2017 leicht auf 24,5 % an (im Vorjahr: 24,0 %).

Am HHLA Container Terminal Odessa (CTO) wuchs der Containerumschlag leicht um 3,4 % auf 292 Tsd. TEU (im Vorjahr: 283 Tsd. TEU). Aufgrund bestehender Überkapazitäten hat sich der Wettbewerb 2017 weiter intensiviert. Trotz einer abgeschwächten Mengendynamik nimmt der CTO in den ukrainischen Häfen jedoch nach wie vor eine regional dominante Marktposition ein.

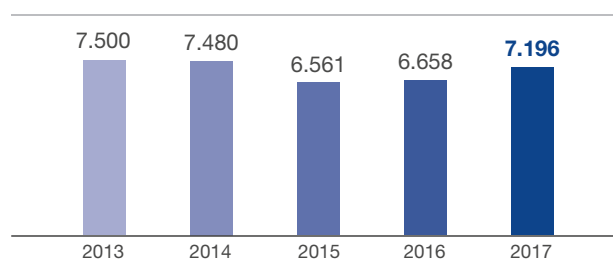
Die **Umsatzerlöse** sind im Vergleich zum Vorjahr um 7,5 % auf 746,6 Mio. € (im Vorjahr: 694,6 Mio. €) und damit leicht unterproportional zur wasserseitigen Mengenentwicklung gestiegen. Der leicht gestiegene Anteil margenschwächerer Feederverkehre, Anpassungen einzelner Umschlaggraten im Rahmen der Neuordnung der Konsortien und der temporäre Anstieg der Lagergelderlöse wirkten sich auf die Durchschnittserlöse aus. Der Durchschnittserlös je wasserseitig umgeschlagenen Container sank im Geschäftsjahr 2017 leicht um 0,6 % gegenüber Vorjahr.

Die Veränderung der EBIT-Kosten des Segments wurde im Geschäftsjahr 2017 wesentlich durch die gestiegenen Umschlagleistungen sowie zusätzliche Aufwendungen beeinflusst. Die Einmalaufwendungen betreffen Maßnahmen für den Organisationsumbau und die Harmonisierung der Altersversorgungssysteme, insgesamt rund 25 Mio. €, die die Kostenstruktur im Geschäftsjahr 2017 zusätzlich belasteten. Die Materialkosten stiegen im Wesentlichen mengen- und preisbedingt gegenüber Vorjahr an. Die IT-Kosten stiegen durch die Implementierung einer neuen Terminalsteuerungssoftware an. Insgesamt stiegen die EBIT-Kosten um 10,5 %, bereinigt um die zusätzlichen Kosten indes um lediglich 6,1 %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die auslastungsseitig zu erwartenden Skaleneffekte noch nicht in vollem Umfang kostenseitig realisiert werden konnten. Das Betriebsergebnis (EBIT) erreichte 109,4 Mio. € (im Vorjahr: 117,8 Mio. €). Die EBIT-Marge erreichte 14,7 % (im Vorjahr: 17,0 %). Bereinigt um zusätzliche Aufwendungen stieg das Betriebsergebnis um 14,1 % gegenüber Vorjahr.

Die Auslieferung weiterer Großcontainerschiffe für das Fahrtgebiet Fernost–Europa setzt sich fort, so dass von einem weiteren Anstieg der Direktanläufe dieser Schiffsgrößenklasse in Hamburg ausgegangen werden kann. Deshalb wurde der schiffsgrößeninduzierte Ausbau der Anlagen fortgesetzt. Am Container Terminal Burchardkai (CTB) wurden vier weitere automatisierte Lagerblöcke in Betrieb genommen. Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurden am Schiffs Liegeplatz weitere drei Containerbrücken installiert.

Entwicklung des Containerumschlags

in Tsd. TEU



Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	414,0	390,1	6,1 %
EBITDA	95,0	79,6	19,3 %
EBITDA-Marge in %	22,9	20,4	2,5 PP
EBIT	69,9	55,9	25,1 %
EBIT-Marge in %	16,9	14,3	2,6 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.480	1.408	5,2 %

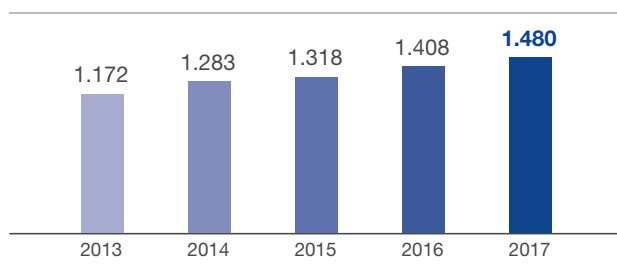
Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland haben die HHLA-Transportgesellschaften deutlich zulegen können. Mit einem Plus von 5,2 % stieg das **Transportvolumen** auf 1.480 Tsd. Standardcontainer (TEU) gegenüber 1.408 Tsd. TEU im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Getragen wurde die Entwicklung durch das Wachstum sowohl der Bahn- als auch der Straßentransporte. Die Bahntransporte legten verglichen mit dem Vorjahr noch einmal um 4,7 % auf 1.140 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.089 Tsd. TEU) zu. Dabei verzeichneten insbesondere die Verbindungen zwischen den Adria Häfen und dem mittel- und osteuropäischen Hinterland ein überdurchschnittliches Wachstum. Auch die kontinentalen Ladungsmengen konnten stark zulegen. Die Straßentransporte entwickelten sich aufgrund des starken Ladungsaufkommens im Großraum Hamburg ebenfalls sehr positiv und konnten in einem schwierigen Marktumfeld im Vorjahresvergleich um 6,8 % auf 340 Tsd. TEU (im Vorjahr: 319 Tsd. TEU) zulegen.

Mit einem Plus von 6,1 % auf 414,0 Mio. € (im Vorjahr: 390,1 Mio. €) entwickelten sich die **Umsatzerlöse** leicht besser als die Transportmenge. Ein geringfügig von 77,4 % auf 77,0 % gesunkener Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte konnte durch längere Transportdistanzen bei den Bahntransporten überkompensiert werden.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 69,9 Mio. € (im Vorjahr: 55,9 Mio. €) und übertraf damit die Mengen- und Umsatzentwicklung erheblich. Die Ergebnisverbesserung geht vor allem auf die gestiegene Transportmenge sowie auf eine weiter

Entwicklung des Containertransports

in Tsd. TEU



verbesserte Zugauslastung zurück. Zudem war das Ergebnis des Vorjahres durch einen zusätzlichen Aufwand aus einem Pachtvertrag für ein Terminalgrundstück in Polen in Höhe von 7,2 Mio. € belastet.

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Mit der Inbetriebnahme von sechs neuen Mehrsystemlokomotiven im ersten Halbjahr 2017 verfügt die HHLA-Bahntochter METRANS über 70 Rangier- und Streckenlokomotiven sowie über eine Flotte von mehr als 2.500 Waggons. Im Juni 2017 wurde zudem in Budapest der vierte METRANS-Hub-Terminal offiziell in Betrieb genommen. Mit diesem Standort erweitert die HHLA ihr Hinterlandnetzwerk um einen strategischen Knotenpunkt. Seine Lage in der Mitte Europas macht ihn zur idealen Schnittstelle zwischen den Seehäfen Nordeuropas, der Adria und Mittel-, Ost- sowie auch Südosteuropas. Das Netzwerk der HHLA-Bahntöchter METRANS und POLZUG besteht damit aus insgesamt 13 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde damit begonnen, die Aktivitäten von POLZUG in die Organisation von METRANS zu integrieren. Durch die Bündelung der Aktivitäten sollen Strukturen und Abläufe vereinfacht und damit Synergien realisiert werden.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	50,8	55,0	- 7,6 %
EBITDA	6,9	2,4	pos.
EBITDA-Marge in %	13,7	4,3	9,4 PP
EBIT	2,6	- 1,7	pos.
EBIT-Marge in %	5,0	- 3,1	pos.
Equity-Beteiligungsergebnis	3,9	3,7	4,8 %

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

Die Gesellschaften des Segments Logistik entwickelten sich im Jahr 2017 erneut heterogen. Die **Umsatzerlöse** der vollkonsolidierten Gesellschaften blieben mit 50,8 Mio. € um 7,6 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 55,0 Mio. €). Grund hierfür war insbesondere die Einstellung des Bereichs Projekt- und Kontraktlogistik im Geschäftsjahr 2016. Hingegen deutlich gestiegen sind die Umsatzerlöse im Bereich Fahrzeuglogistik.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** konnte im Berichtszeitraum auf 2,6 Mio. € gesteigert werden, nachdem im Vorjahr durch die Verluste der Projekt- und Kontraktlogistik noch ein Betriebsverlust verzeichnet wurde (im Vorjahr: - 1,7 Mio. €).

Auch die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften entwickelten sich im Berichtszeitraum uneinheitlich. Während der Massengutumschlag eine Belebung verzeichnete, blieb das Ergebnis der Fruchtlogistik unter dem Vorjahr. Das Equity-Beteiligungsergebnis stieg insgesamt um 4,8 % auf 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	37,9	37,7	0,6 %
EBITDA	21,3	21,1	0,9 %
EBITDA-Marge in %	56,2	56,0	0,2 PP
EBIT	16,3	16,0	1,5 %
EBIT-Marge in %	43,0	42,6	0,4 PP

Die Entwicklung auf dem Hamburger Markt für Büroflächen verlief 2017 positiv. Nach dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger übertraf der Büroflächenumsatz von 640.000 m² den Vorjahreswert um 16 %. Die Leerstandsquote in Hamburg sank durch die hohe Nachfrage um 0,8 Prozentpunkte auf 4,3 % und verzeichnete somit ein neues Rekordtief.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal setzten in diesem Marktumfeld ihre positive Umsatz- und Ertragsentwicklung fort. Durch die annähernd erreichte Vollvermietung der beiden Quartiere konnten die **Umsatzerlöse** 2017 im Vorjahresvergleich um 0,6 % auf 37,9 Mio. € (im Vorjahr: 37,7 Mio. €) gesteigert werden.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg bei einem konstanten Instandhaltungsvolumen vor allem durch die Erlöszuwächse aus Bestands- bzw. neu entwickelten Objekten im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 % auf 16,3 Mio. € (im Vorjahr: 16,0 Mio. €). Die im Geschäftsjahr 2017 erzielte EBIT-Marge von 43,0 % (im Vorjahr: 42,6 %) bestätigt erneut den wirtschaftlichen Erfolg der langfristig ausgerichteten und wertorientierten Bestandsentwicklung.

Nachtragsbericht

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 nicht ein. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 52, Seite 150

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die weltwirtschaftliche Dynamik hat sich 2017 gefestigt. Wachsende politische Unsicherheiten sowie bestehende strukturelle Probleme haben die stärkere konjunkturelle Erholung bisher nicht beeinträchtigt. Für den Prognosezeitraum erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für die HHLA relevanten Regionen eine Fortsetzung dieses Aufwärtstrends. Die deutsche Wirtschaft sehen die Experten weiter auf einem robusten Wachstumspfad und erwarten einen Anstieg von 2,3 %. In den aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas hat das Expansionstempo 2017 deutlich angezogen. Die Experten prognostizieren für 2018 ein Wirtschaftswachstum von 4,0 %. Auch aufgrund von den fortbestehenden Sanktionen gegen die Russische Föderation wird sich deren Wirtschaftsleistung voraussichtlich im Prognosezeitraum mit einem BIP von 1,7 % auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Für die chinesische Wirtschaft hat der IWF seinen Ausblick leicht angehoben und rechnet mit einem Wachstum von 6,6 %. Die Experten des IWF gehen für 2018 von einem Anstieg des Weltinlandsprodukts von 3,9 % aus. Für das Welthandelsvolumen wird eine Zuwachsrate von 4,6 % prognostiziert.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Wachstumserwartung in %	2018	Trend ggü. 2017
Welt	3,9	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,3	→
USA	2,7	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,9	↗
China	6,6	↘
Russland	1,7	→
Euroraum	2,2	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	4,0	↘
Deutschland	2,3	↘
Welthandel	4,6	→

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2018

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem der weltweite Containerumschlag im Jahr 2017 deutlich zulegen konnte, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für 2018 eine Abkühlung der Dynamik und geht von einer Zuwachsrate von 4,3 % aus. Wachstumsimpulse werden dabei vor allem von den Fahrtgebieten Asien (+ 4,5 %), Lateinamerika (+ 4,6 %) und insbesondere Afrika (+ 6,1 %) ausgehen. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird ein robustes, aber im Vergleich zum Vorjahr verlangsamtes Umschlagwachstum von 5,5 % prognostiziert.

In den europäischen Fahrtgebieten soll der Containerumschlag weiter moderat, aber unterhalb des Vorjahresniveaus wachsen. Als stärkste Treiber werden Skandinavien und der baltische Raum sowie das Östliche Mittelmeer und Schwarze Meer gesehen. Dahinter bleiben die erwarteten Zuwachsraten der Fahrtgebiete Nordwesteuropa und Westliches Mittelmeer leicht zurück.

Entwicklung des Containerumschlags

Wachstumserwartung in %	2018	Trend ggü. 2017
Welt	4,3	↘
Europa insgesamt	3,6	↘
Nordwesteuropa	3,1	↘
Skandinavien und baltischer Raum	4,9	↘
Westliches Mittelmeer	2,9	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	5,1	↘

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2017

Angesichts der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee ist auch 2018 mit einem intensiven Hafenwettbewerb zu rechnen. Auch auf dem Containerschiffahrtsmarkt besteht der strukturelle Überhang an Schiffsraum weiter fort. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts AXS Alphaliner wird sich der Zuwachs an Gesamtkapazität der Containerschifflotte durch nachlassende Bestellfähigkeit der Reeder und verzögerte Auslieferungen 2018 zwar leicht abschwächen, dennoch wird die Gesamtkapazität der Containerschifflotte im Prognosezeitraum mit 5,3 % 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. Der Konzentrationsprozess wird 2018 weiter voranschreiten. Nach Genehmigung der Kartellbehörden Ende November 2017 hat Maersk die Übernahme von Hamburg Süd abgeschlossen und wird die Reederei als eigenständige Marke weiterführen. Die genaue Ausgestaltung der Integration bleibt abzuwarten. Auch der Zusammenschluss der drei japanischen Reeder NYK Line, MOL und K Line zum Ocean Network Express (ONE) wurde von den Wettbewerbsbehörden genehmigt. Das Joint Venture soll im April 2018 operativ starten. Die voranschreitende Konsolidierung wird die Zusammenlegung von Containerdiensten und Veränderungen in den Fahrplänen zur Folge haben.

Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme weiter zunehmen. Die zuletzt im Sommer 2017 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2018 eine posi-

tive, aber etwas weniger dynamische Entwicklung. Die Experten gehen von einer Steigerung des Transportaufkommens um 0,8 % aus und schätzen für die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – eine Zunahme um 1,3 %.

Erwartete Konzernentwicklung Vergleich zur Vorjahresprognose

Die zuletzt im Herbst 2017 angepasste Prognose wurde erfüllt. Die Prognose aus dem Vorjahresbericht für das Geschäftsjahr 2017 wurde beim Containerumschlag deutlich übertroffen. Damit einhergehend haben sich auch die Werte für den Umsatz und das Betriebsergebnis (EBIT) auf Konzernebene besser entwickelt als prognostiziert. Verzögerungen bei den Liefer- und Ausführungsterminen führten dazu, dass das geplante Investitionsvolumen in der Berichtsperiode nicht in voller Höhe ausgeschöpft wurde. ► siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 27

Erwartete Ertragslage

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.

Auch nach Neuformierung wesentlicher Kunden- und Dienststrukturen im Asien–Europa–Verkehr im Laufe des Vorjahres, kann es in 2018 zu weiteren Veränderungen bei den Reederkunden sowie zu temporären oder strukturellen Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange kommen, insbesondere im Bereich der preissensitiven Transshipment-Verkehre. Vor diesem Hintergrund geht die HHLA für das Jahr 2018 von einem im Bereich des Vorjahres liegenden **Containerumschlag** aus. Beim **Containertransport** wird ebenfalls ein Volumen im Bereich des Vorjahres erwartet, da die polnischen Intermodalverkehre im Zuge der Integration in die METRANS neu ausgerichtet werden. Auf Konzernebene sollte dies zu einem **Umsatz** führen, der im Bereich des Vorjahres liegt.

Für das **Betriebsergebnis (EBIT) des Teilkonzerns Hafenlogistik** wird im Jahr 2018 eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Die Ergebnisentwicklung wird dabei maßgeblich durch die Segmente Container und Intermodal bestimmt. Das **Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien** wird aufgrund geplanter, nicht aktivierungsfähiger Großinstandhaltungen im Bereich von 15 Mio. € erwartet. Auf **Konzernebene** ist mit einem deutlichen Anstieg des **Betriebsergebnis (EBIT)** 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 Fahrrinnenanpassung 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 Fahrrinnenanpassung essenziell. ► siehe Risiko- und Chancenbericht, Seite 38

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Wesentliche Investitionen der HHLA sind grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar. Aufgrund der anhaltenden Schiffsrößenentwicklung behält sich die HHLA die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind. Auf Konzernebene sind in 2018 Investitionen im Bereich von 200 Mio. € geplant, die im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Diese betreffen im Segment Container vor allem die Beschaffung von Containerbrücken, Lagerkränen und Flurförderzeugen für die Hamburger Containerterminals sowie im Segment Intermodal die Erneuerung und Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagkapazitäten.

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.

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 Organe der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der Vorstand der HHLA 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

Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften sowie at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidierungskreis. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung und behandelt und bewertet die Berichte zum Risikomanagement quartalsweise.

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

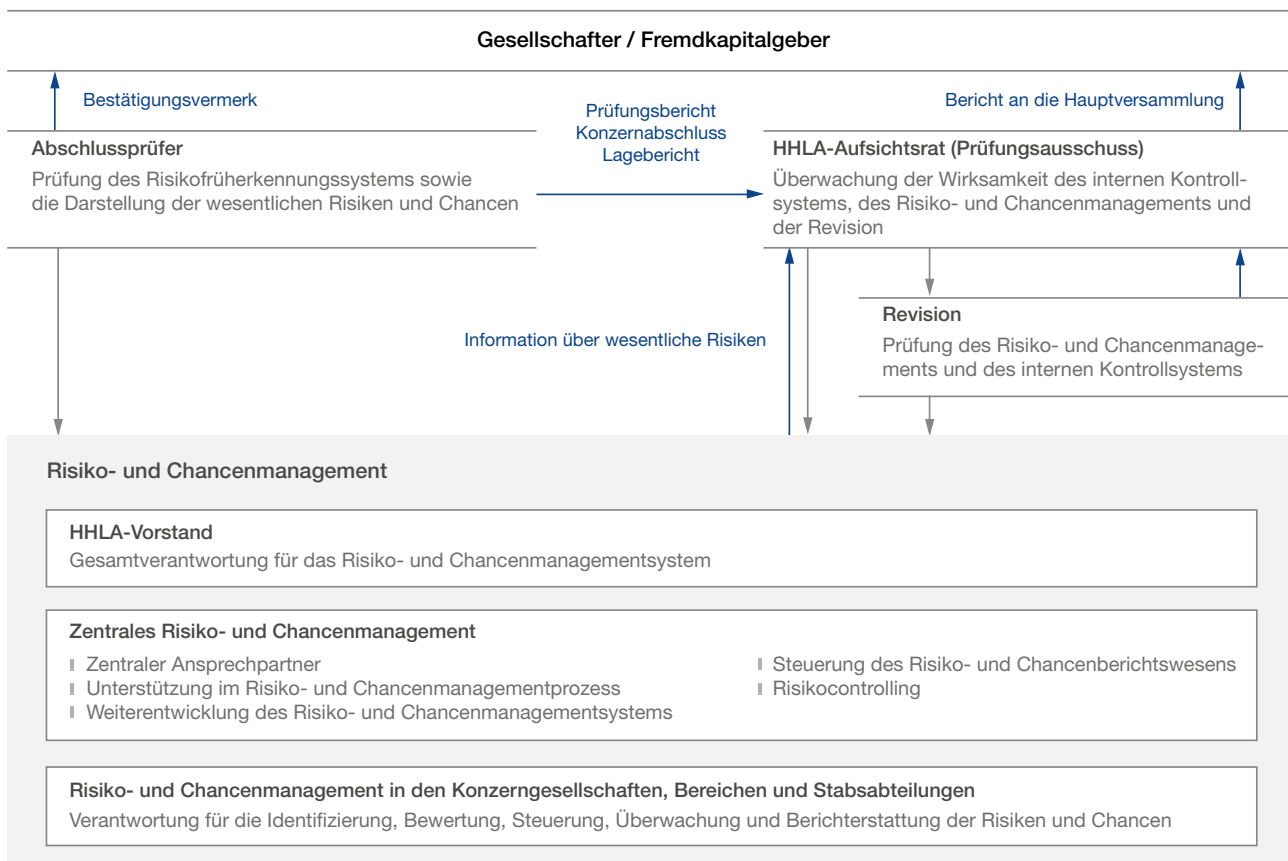
Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

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

Kategorisierung der Schadenshöhe

Konzerneigenkapital				
< 1 %	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %
unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestandsgefährdend

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



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).

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 Vorstand der HHLA wird hierfür der strategische Rahmen gesetzt. Der Vorstand der HHLA nutzt für die Planung, Steuerung und Kontrolle von segmentspezifischen oder -übergreifenden strategischen Projekten im Wesentlichen eigene, in der Holding angesiedelte Ressourcen.

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 Freigabewertgrenzen 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. Diese ist Bestandteil einer umfassenden IT-Sicherheitsrichtlinie, welche den generellen Zugang zu den IT-Systemen regelt.

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 festge-

legt. 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 systemtechnisch 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.

In der nachfolgenden Übersicht sind die wesentlichen Einzelrisiken des HHLA-Konzerns entsprechend den Risikofeldern zusammengefasst und nach ihrer Bedeutung absteigend geordnet.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

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

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 bedeutsam – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

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 unvertretbar hohe Risiken einzugehen. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben die wesentlichen auf Konzernebene identifizierten Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Risiken und Chancen

1. 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 kurzfristig 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. Aufgrund der stabilen Mengenprognose im Segment Container für das Folgejahr wurde der entsprechende Risikoansatz gegenüber Vorjahr verringert.

Forschungsinstitute prognostizieren ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft in den Jahren 2017 ff. Obwohl sich die fortgeschrittenen Volkswirtschaften voraussichtlich stabil fortentwickeln, bestehen weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen des Brexits in Europa und der weiteren Entwicklung der US-Wirtschaft, bedingt durch protektionistische Tendenzen. Für China wird eine weitgehend stabile Fortentwicklung des Wirtschaftswachstums erwartet. 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 Konjunktorentwicklung 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.

Die Einschätzungen des Marktforschungsinstituts Drewry zu den Entwicklungen im Containerverkehr wurden angesichts der unerwartet starken und anhaltenden Wachstumsdynamik in 2017 auch für 2018 nach oben angepasst. So erwartet Drewry auch für 2018 einen weiteren, wenn auch leicht abgeschwächten Anstieg des weltweiten Containerumschlags und des für die HHLA bedeutsamen Nordeuropa-Asien-Verkehrs. Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben zwar für die HHLA relevant, ihre Bedeutung reduziert sich jedoch gegenüber Vorjahr.

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, flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbsumfeld

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 den im

Juni 2017 in Budapest offiziell in Betrieb genommenen vierten METRANS-Hub-Terminal stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzes der HHLA zusätzlich.

Durch die Integration der Aktivitäten von POLZUG in die Organisation von METRANS im Jahr 2018 sollen Strukturen und Abläufe vereinfacht und damit Synergien realisiert werden.

Darüber hinaus können ordnungspolitische Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb steigern.

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 angeführt werden. Der Kostendruck auf Seiten der Linienreeder bleibt auch zukünftig hoch. Die Ergebnissituation der Reederkunden hat sich im Zuge des Aufschwungs im globalen Containerverkehr 2017 jedoch verbessert. Das Risiko der Insolvenz eines Reederkunden reduziert sich daher gegenüber Vorjahr.

Die Kunden- und Dienststruktur im Asien-Europa-Verkehr formierte sich 2017 neu. Die Leistungsfähigkeit der Seehafenterminals wurde kundenseitig honoriert, die Auslastung stieg entsprechend an. Im Zuge dieser Entwicklungen bestehen für die HHLA weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals, wesentliche Änderungen der Dienststruktur werden derzeit jedoch nicht erwartet. 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“). Dies versetzt die HHLA 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.

Je nach Kundenstruktur kann es auch in kleineren Konzerngesellschaften zur Abhängigkeit von einzelnen Kunden kommen. Dieser Abhängigkeit wird z. B. durch die Optimierung der Servicequalität begegnet. Gleichzeitig wird die Akquisition von Neukunden angestrebt.

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 Einführung eines IT-basierten Lieferantenmanagements im Jahr 2017, dienen dazu, entsprechende Risiken zu reduzieren.

2. 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 von allen Verkehrsträgern im gleichen Maße verlässlich bewältigt werden können.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung liegt seit dem 9. Februar 2017 vor. Sie führt nicht zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Fahrrinnenanpassung. 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. Weitere Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss hat das Bundesverwaltungsgericht im November und Dezember 2017 abgewiesen, damit sind derzeit keine Klagen gegen die Fahrrinnenanpassung mehr anhängig. Da jedoch weiterhin keine gesicherten Prognosen über einen möglichen Baubeginn abgegeben werden können, könnten Reedereien ihre Großschiffliniendienste anders disponieren und Verkehre sich gegebenenfalls auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Entsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge.

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrrinnenanpassung 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 Infrastrukturvorhaben nicht ausgeschlossen werden. Im Zuge der Neubewertung im Jahr 2017 zählt dieses Risiko im Gegensatz zum Vorjahr nicht mehr zu den wesentlichen Konzernrisiken.

Die HHLA arbeitet 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.

3. Finanzrisiken

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Intermodal und Logistik 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 kann unter anderem das Risiko einer erneuten signifikanten und damit über den Planansatz hinausgehenden Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja nicht ausgeschlossen werden. Die Chance auf eine kurzfristige Stabilisierung der politischen Lage in der Ukraine bleibt weiter 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 hat sich 2017 im Zuge des Aufschwungs im globalen Containerverkehr verbessert. Die HHLA verzichtet damit ab 2018 auf eine Kreditausfallversicherung, wodurch sich die Risikobewertung nach Maßnahmen einmalig erhöht. Aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Handelsvolumen und Schiffsraum bleibt das Risiko einer Kundeninsolvenz mit entsprechenden Umschlag- und Forderungsverlusten insbesondere im Containersegment relevant, wird derzeit jedoch als unwahrscheinlich angesehen (im Vorjahr: möglich).

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.

Pensionsverpflichtungen

Der Referenzzins zur Bewertung der erforderlichen Pensionsrückstellungen für Betriebsrenten wird sich voraussichtlich wieder normalisieren, wenngleich erst mittel- bis langfristig. Ein erneutes Absinken des historisch niedrigen Zinsniveaus würde die Pensionsrückstellungen zusätzlich erhöhen, die Eigenkapitalquote würde demnach sinken. Vor dem Hintergrund der erwarteten Zinsentwicklungen wurde die Risikobewertung gegenüber dem Vorjahresansatz reduziert. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

Zusätzliche Erhöhungen der Pensionsrückstellungen können sich ergeben, wenn weitere Anwartschaften, die über die bisherigen Regelungen hinausgehen, gerichtlich anerkannt werden. Das Risiko wird derzeit als gering eingeschätzt.

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 134

4. 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 letzten 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 systematisch 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.

Digitalisierung

Die HHLA verfügt über digitale Expertise, ein Beispiel hierfür ist u.a. die Einführung des Slotbuchungsverfahrens für Lkw im Jahr 2017. Basierend auf dem Anspruch der HHLA, Motor des digitalen Wandels im Hafen zu sein, sollen weitere Innovationen im Bereich der Digitalisierung initiiert und wertsteigernd realisiert werden. Hieraus können sich Chancen zusätzlicher Wertschöpfung ergeben.

5. 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 und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex sowie zu weiteren Themen wie der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u. a. im Intranet der HHLA und in der HHLA-Team-App. Zudem bestehen für Mitarbeiter und Dritte Möglichkeiten, Hinweise zu Verstößen zu geben (Whistleblower-Hotline). Auf Compliance-Verstöße wird gegebenenfalls mit konkreten Prozessanpassungen zur künftigen Prävention reagiert. So werden zum Beispiel in Fällen von Diebstahl entsprechende Sicherungsmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls auch eingeführt, um das Abhandenkommen der betreffenden Gegenstände möglichst zu vermeiden.

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.

6. 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 zusätzlichen 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 Trassenentgeltpolitik beeinträchtigt wird. Die Umsetzung der im Bundestagswahlkampf 2017 parteienübergreifend angekündigten Absenkung der Trassenentgelte durch die künftige Bundesregierung bleibt abzuwarten.

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.

7. IT-Risiken

Aufgrund der gestiegenen Bedrohung durch Cyberkriminalität wurden entsprechende IT-Risiken neu bewertet und finden nun Berücksichtigung unter den wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns. Zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen können bei einem Angriff nicht ausgeschlossen werden. Umfangreiche Maßnahmen wie z. B. Prävention u. a. durch spezifische Filtermechanismen, das Vorhalten von Backup-Systemen, v. a. für den Austausch von Daten und Informationen, und eine enge Kommunikation mit den Geschäftspartnern dienen jedoch der Abwehr von Angriffen bzw. der deutlichen Reduzierung etwaiger Schadensauswirkungen.

Corporate Governance

Zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate-Governance-Bericht

Der folgende Abschnitt beinhaltet die **zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung** für die HHLA und den Konzern gemäß § 289f HGB bzw. § 315d i.V.m. § 289f HGB sowie den **Corporate-Governance-Bericht** von Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“).

Umsetzung des DCGK

Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA. Die HHLA unterstützt den DCGK und die damit verfolgten Ziele und Zwecke daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2017 sorgfältig mit der Einhaltung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und im Dezember 2017 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf wenige Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist nachfolgend abgedruckt. Sie ist – ebenso wie die Entsprechenserklärungen 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 am 18. Dezember 2017 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 2016 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 5. Mai 2015 bzw. ab deren Geltung in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- a) Nach dem im Februar 2017 neu eingefügten Satz 2 in Nummer 4.2.3 Abs. 2 DCGK soll die mehrjährige Bemessungsgrundlage der variablen Vorstandsvergütung im Wesentlichen zukunftsbezogen sein. Die variable Vergütung des HHLA-Vorstands bemisst sich demgegenüber im Wesentlichen an der Erreichung bestimmter Kennzahlen bzw. Zielgrößen für den Drei-Jahres-Durchschnitt des aktuellen und der beiden vorherigen Geschäftsjahre. Eine Anpassung der

Vorstandsverträge an die neue Empfehlung erschien wenig praktikabel, da die Verträge für eine feste Laufzeit abgeschlossen wurden und nicht einseitig abänderbar sind. Unabhängig davon ist die variable Vergütung des HHLA-Vorstands auch in ihrer derzeitigen Ausgestaltung auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet.

- b) Nach dem ebenfalls geänderten Satz 1 in Nummer 5.4.1 Abs. 2 DCGK soll der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung neben der Benennung konkreter Ziele ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeiten. Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sollen – neben der Berücksichtigung der für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele – die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium anstreben (Nummer 5.4.1 Abs. 4 Satz 1 DCGK). Nach Nummer 5.4.1 Abs. 5 Satz 2 Halbs. 2 DCGK sollen ferner – durch eine Übersicht über die wesentlichen Tätigkeiten neben dem Aufsichtsratsmandat ergänzte – Lebensläufe für alle Aufsichtsratsmitglieder auf der Website des Unternehmens veröffentlicht und jährlich aktualisiert werden. Nach Inkrafttreten dieser Empfehlungen und den Neuwahlen und der Neukonstituierung des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat ein umfassendes Kompetenz- bzw. Anforderungsprofil erarbeitet und in seiner Sitzung am 18. Dezember 2017 verabschiedet. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder wurden ebenfalls aktualisiert und auf der Website des Unternehmens unter ► www.hhla.de veröffentlicht. Damit entspricht die Gesellschaft nunmehr diesen Empfehlungen.
- c) Gemäß Nummer 7.1.2 DCGK sollen unterjährige Finanzinformationen vor der Veröffentlichung vom Vorstand mit dem Aufsichtsrat oder seinem Prüfungsausschuss erörtert werden. Dieser Empfehlung wurde bislang 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 und die in diesen Berichten enthaltenen „Ergänzenden Finanzinformationen“ zur Herbeiführung einer stärkeren und qualifizierten Prüfdichte jeweils einer prüferischen Durchsicht durch die Abschlussprüfer unterzogen werden. Die Gesellschaft beabsichtigt jedoch, ihre Prozesse zeitnah dahingehend umzustellen, dass eine vorherige Erörterung mit dem Prüfungsausschuss erfolgen kann und der Empfehlung damit künftig entsprochen wird.

Hamburg, 18. Dezember 2017
Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand
Der Aufsichtsrat"

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken 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. ► siehe auch www.hhla.de/compliance Im Verhaltenskodex ist darüber hinaus die Möglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 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 und die Verknüpfung mit entsprechenden Maßnahmen, wie z.B. Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Prozessanpassungen zur Minimierung der entsprechenden Risiken. Die übergeordnete Koordination des CMS obliegt dem Compliance-Beauftragten des HHLA-Konzerns, der direkt an den Vorstand berichtet und sich im Rahmen seiner Tätigkeit u.a. mit der internen Revision und dem Risikomanagement abstimmt. Auch in den einzelnen Konzerneinheiten im In- und Ausland gibt es Ansprechpartner für Compliance bzw. Beauftragte. Den Compliance-Beauftragten obliegt auch die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Compliance-relevanten Themen sowie die weitere Aufklärung bei Hinweisen auf Verstöße. 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 160 und ► www.hhla.de/nachhaltigkeit

Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem des HHLA-Konzerns ist eingehend im Risiko- und Chancenbericht als Teil des Konzernlageberichts dargestellt. ► siehe auch Risiko- und Chancenbericht, Seite 38

Arbeitsweise und Zusammensetzung von 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. Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Arbeitsweise des Vorstands

Die Geschäfte der Gesellschaft werden vom Vorstand 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 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 Risikoma-

nagement 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.

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** 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 des Vorstands und Diversität

Der Vorstand der HHLA besteht gemäß § 8 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Derzeit gehören dem Vorstand vier Mitglieder an. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 49, Organe und Mandate, Seite 145 Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Dieser sorgt zusammen mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Im Interesse einer näheren Konturierung der Diversitätsaspekte hat der Aufsichtsrat im Dezember 2017 ein **Diversitätskonzept für den Vorstand** verabschiedet.

Zielsetzung des Diversitätskonzepts

Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens neben den fachlichen Fähigkeiten und Erfahrungen der Vorstandsmitglieder auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Vorstands. Die folgenden Zielsetzungen dienen dabei als Leitlinien für die langfristige Nachfolgeplanung und die Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten.

Diversitätsaspekte

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung des Vorstands an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit der Vorstand als Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten zurückgreifen kann.

Frauenanteil im Vorstand

Der Aufsichtsrat orientiert sich bei der Besetzung des Vorstands am Leitbild der gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern und fördert dieses Ziel aktiv, z.B. durch die gezielte Suche nach Kandidatinnen für die Mitgliedschaft im Vorstand. Angesichts der überschaubaren Größe des Vorstands und des in der Regel begrenzten Kreises geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten kann eine paritätische Besetzung mit Frauen und Männern gleichwohl nicht stets gewährleistet werden. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat als Zielquote für den Frauenanteil im HHLA-Vorstand einen Anteil von 25 % und als Frist für die Zielerreichung den 30. Juni 2022 festgelegt.

Bildungs- und Berufshintergrund

Die Vielfalt (Diversity) im Vorstand spiegelt sich auch im individuellen Ausbildungs- und beruflichen Werdegang sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z. B. Branchenerfahrung) wider. Unterschiedliche Bildungs-, Berufs- und Erfahrungshintergründe sind daher ausdrücklich erwünscht. Jedes Vorstandsmitglied muss allerdings aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Vorstandsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Die Mitglieder des Vorstands sollten zudem über ein vertieftes Verständnis des Geschäfts der HHLA und in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen.

Darüber hinaus sollte mit Blick auf das Geschäftsmodell der HHLA jeweils zumindest ein Mitglied über besondere Expertise in den folgenden Bereichen verfügen:

- ▮ Strategie und strategische Führung;
- ▮ Logistikgeschäft einschließlich der relevanten Märkte und Kundenbedürfnisse;
- ▮ Vertrieb;
- ▮ Betrieb und Technik einschließlich IT und Digitalisierung;
- ▮ Immobiliengeschäft;
- ▮ Recht, Corporate Governance und Compliance;
- ▮ Personal, insbesondere Personalmanagement und -entwicklung sowie Erfahrung mit mitbestimmten Strukturen;
- ▮ Finanzen inkl. Finanzierung, Bilanzierung, Controlling, Risikomanagement und interne Kontrollverfahren.

Internationalität

Mit Blick auf die internationale Ausrichtung der Aktivitäten des Konzerns sollte zumindest ein Teil der Mitglieder über nennenswerte internationale Erfahrung verfügen.

Alter

Die Altersgrenze für Vorstandsmitglieder liegt bei 67 Jahren. Ein Mindestalter existiert nicht. Allerdings sollten Vorstandsmitglieder im Zeitpunkt ihrer Bestellung in der Regel über mehrjährige Führungserfahrung verfügen, was eine gewisse Berufserfahrung voraussetzt. Innerhalb dieses Rahmens wird – aus Gründen der Diversität und im Interesse einer langfristigen Nachfolgeplanung – eine heterogene Altersstruktur innerhalb des Vorstands angestrebt, wobei dem Alter im Vergleich zu den anderen Kriterien keine zentrale Bedeutung beigemessen wird.

Stand der Umsetzung und künftige Berücksichtigung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Vorstands sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Vorstand setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil von 25 % ist ebenfalls erreicht. Die Altersgrenze wird von keinem Mitglied überschritten. Der Aufsichtsrat und sein Personalausschuss werden die vorstehenden Ziele auch im Rahmen der langfristigen Nachfolgeplanung und bei der Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten für den Vorstand der HHLA berücksichtigen.

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 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, 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 ihm angehörenden Anteilseignervertreter umfasst, die Aufgaben des **Nominierungsausschusses** wahr. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben, der Empfehlungen des Kodex, des vom Aufsichtsrat beschlossenen Kompetenzprofils für das Gesamtgremium und der für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele Vorschläge für geeignete Kandidaten für die Wahl als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung. Dabei vergewissert er sich auch jeweils, dass der Kandidat oder die Kandidatin den erwarteten Zeitaufwand aufbringen kann.
- Der **Vermittlungsausschuss** nimmt die in § 31 Abs. 3 MitbestG genannten Aufgaben wahr, d.h., er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern, falls 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.

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.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Diversität

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.

Mit Blick auf die verschiedenen Vorgaben und Empfehlungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat im Dezember 2017 ein **Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat** der HHLA verabschiedet, das neben wesentlichen gesetzlichen Vorgaben und Empfehlungen des DCGK zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats die Zielsetzungen des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium i.S.d. Ziffer 5.4.1 Abs. 2 DCGK sowie das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat einschließlich der Angaben nach § 289f Abs. 1 Nr. 6 HGB enthält.

Zielsetzung des Anforderungsprofils

Der Aufsichtsrat strebt eine Zusammensetzung an, die jederzeit eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands gewährleistet. Der Aufsichtsrat ist insoweit der Ansicht, dass für eine effektive Arbeit des Aufsichtsrats – und damit für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens – neben fachlichen und persönlichen Anforderungen auch Diversitätsaspekte eine wichtige Rolle spielen. Unterschiedliche Persönlichkeiten, Erfahrungen und Kenntnisse vermeiden Gruppendenken, ermöglichen ganzheitlichere Betrachtungen und bereichern so die Arbeit des Aufsichtsrats. Die folgenden Zielsetzungen dienen insoweit als Leitlinie bei der langfristigen Nachfolgeplanung und der Auswahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten und schaffen Transparenz im Hinblick auf die wesentlichen Besetzungskriterien.

Anforderungen an die einzelnen Mitglieder Allgemeine Anforderungen

Jedes Aufsichtsratsmitglied soll aufgrund seiner persönlichen und fachlichen Kompetenzen und Erfahrungen in der Lage sein, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen, börsennotierten Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen des HHLA-Konzerns in der Öffentlichkeit zu wahren. Im Hinblick darauf sollte jedes Aufsichtsratsmitglied folgende Anforderungen erfüllen:

- hinreichende Sachkenntnis, d.h. die Fähigkeit, die normalerweise im Aufsichtsrat anfallenden Aufgaben wahrnehmen zu können;
- Leistungsbereitschaft, Integrität und Persönlichkeit;
- allgemeines Verständnis des Geschäfts der HHLA, einschließlich des Marktumfelds und der Kundenbedürfnisse;

- || unternehmerische bzw. betriebliche Erfahrung, für die Anteilseignervertreter idealerweise in Form von Erfahrung aus der Tätigkeit in Unternehmensleitungen, als leitender Angestellter oder in Aufsichtsgremien;
- || Einhaltung der Mandatsgrenzen nach § 100 AktG und nach Ziffer 5.4.5 Satz 2 DCGK.

Zeitliche Verfügbarkeit

Jedes Aufsichtsratsmitglied stellt sicher, dass es die zur ordnungsgemäßen Erfüllung des Aufsichtsratsmandats erforderliche Zeit aufbringen kann. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass in der Regel vier bis sechs Aufsichtsratsitzungen jährlich stattfinden, die jeweils angemessener Vorbereitung bedürfen, insbesondere im Fall der Prüfung der Jahres- und Konzernabschlussunterlagen. Abhängig von der Mitgliedschaft in einem oder mehreren der bestehenden Ausschüsse entsteht zusätzlicher Zeitaufwand für die Vorbereitung und die Teilnahme an den Ausschusssitzungen. Zur Behandlung von Sonderthemen können schließlich zusätzliche außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse erforderlich werden.

Zugehörigkeitsdauer und Altersgrenze

Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats sollen in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Die Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat soll in der Regel drei volle Amtszeiten nicht überschreiten.

Anforderungen und Ziele für das Gesamtgremium

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Gesamtgremiums strebt der Aufsichtsrat – auch im Interesse der Diversität – eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren persönlichen und beruflichen Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen, damit das Gesamtgremium auf ein möglichst breites Spektrum unterschiedlicher Erfahrungen und Spezialkenntnisse zurückgreifen kann.

Allgemeine Anforderungen

Der Aufsichtsrat der HHLA muss jederzeit so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben des Aufsichtsrats erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats müssen ferner in ihrer Gesamtheit mit dem Logistiksektor, insbesondere den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, sowie dem Immobiliensektor vertraut sein; und mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen.

Spezifische Kenntnisse und Erfahrungen

Der Aufsichtsrat der HHLA soll in seiner Gesamtheit alle Kompetenzfelder abdecken, die für eine effektive Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich sind. Das beinhaltet – entsprechend dem Geschäftsmodell des Unternehmens – insbesondere vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen:

- || in der Führung eines großen oder mittelgroßen, international agierenden und börsennotierten Unternehmens;
- || im Logistikgeschäft, idealerweise den Bereichen Hafenlogistik und Intermodal, einschließlich der relevanten Märkte und der Kundenbedürfnisse;
- || in den Bereichen Betrieb und Technik, einschließlich IT-Systemen und Digitalisierung;
- || im Immobiliengeschäft und dort in der Vermietung von Büroimmobilien im Raum Hamburg;
- || in den Bereichen Recht, Corporate Governance und Compliance;
- || im Controlling und im Risikomanagement sowie
- || in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

Der Aufsichtsrat strebt eine Besetzung an, bei der für jeden der vorstehend genannten Aspekte zumindest ein Mitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Unabhängigkeit und Interessenkonflikte

Unter Berücksichtigung der unternehmensspezifischen Situation der HHLA und der Eigentümerstruktur sollen dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner mindestens zwei unabhängige Mitglieder i.S.v. Ziffer 5.4.2 DCGK angehören. Der Aufsichtsrat geht ferner davon aus, dass der Umstand der Arbeitnehmervertretung oder eines Beschäftigungsverhältnisses als solche die Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter nicht in Frage stellen, und dass die Arbeitnehmervertreter daher nicht per se als abhängig zu betrachten sind, sondern jeweils die Umstände des Einzelfalls maßgeblich sind.

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte sollen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder angehören. Dem Aufsichtsrat sollen außerdem keine Personen angehören, die Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben.

Sofern im Einzelfall Interessenkonflikte auftreten – insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten entstehen können – ist das betreffende Aufsichtsratsmitglied verpflichtet, dies dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informiert der Aufsichtsrat in seinem jährlichen Bericht an die

Hauptversammlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Vielfalt (Diversity)

Der Aufsichtsrat der HHLA setzt sich zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, mittelfristig einen Frauenanteil der Anteilseignervertreter von mindestens 40 % zu erreichen.

Daneben spiegelt sich die Vielfalt (Diversity) im Aufsichtsrat u. a. im individuellen beruflichen Werdegang und Tätigkeitsbereich sowie im unterschiedlichen Erfahrungshorizont seiner Mitglieder (z. B. Branchenerfahrung) wider. Der Aufsichtsrat strebt insoweit im Interesse der Diversität eine Zusammensetzung an, bei der sich die Mitglieder im Hinblick auf ihren Hintergrund, ihre Erfahrungen und ihre Fachkenntnisse ergänzen. Dabei wird auch angestrebt, dass ein Teil der Mitglieder über einen internationalen Erfahrungshorizont verfügt.

Stand der Umsetzung und künftige Berücksichtigung

In der derzeitigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats sind die vorstehenden Ziele erfüllt. Der Aufsichtsrat setzt sich aus Personen mit unterschiedlichem beruflichem Werdegang, Erfahrungshorizont und unterschiedlicher Expertise zusammen, darunter auch Mitglieder mit nennenswerter internationaler Erfahrung. Der Frauenanteil von 30 % wird erfüllt. Die Altersgrenze wurde bei der jeweiligen Wahl von keinem Mitglied überschritten. Kein Aufsichtsratsmitglied gehört dem Aufsichtsrat länger als drei Amtszeiten an. Mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Prof. Dr. Grube, Herrn Westhagemann und Herrn Dr. Kloppenburg gehören dem Aufsichtsrat auf Seiten der Anteilseigner drei unabhängige Mitglieder an. Herr Dr. Kloppenburg verfügt zudem über besonderen Sachverstand und Erfahrungen auf den Gebieten Rechnungslegung, Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren und erfüllt damit die Anforderungen der §§ 100 Abs. 5 und 107 Abs. 4 AktG sowie Ziffer 5.3.2 Abs. 3 DCGK.

Der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat werden die vorstehenden Anforderungen und Ziele bei der Nachfolgeplanung, der Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten und ihren Vorschlägen zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium anstreben. Die Hauptversammlung ist bei der Wahl der Anteilseigner allerdings nicht an dieses Anforderungsprofil oder die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats gebunden. Für die Arbeitnehmervertreter gilt ferner, dass dem Aufsichtsrat kein Vorschlagsrecht bezüglich der Kandidatinnen und Kandidaten zusteht und dass die wahlberechtigten Arbeitnehmer ebenfalls nicht an dieses Anforderungsprofil gebunden sind.

Weitere Informationen

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 Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden sich im Konzernanhang. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 49, Organe und Mandate, Seite 145 Schließlich sind auf der Website des Unternehmens unter ► www.hhla.de Lebensläufe der amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats veröffentlicht, die jährlich aktualisiert werden.

Geschlechteranteil im Aufsichtsrat, Frauenanteil im Vorstand und in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands

Der **Aufsichtsrat** der HHLA setzt sich nach § 96 Abs. 2 AktG zu jeweils mindestens 30 % aus Frauen und Männern zusammen. Die Geschlechterquote gilt für alle Nachbesetzungen seit dem 1. Januar 2016. Bis zu den Neuwahlen zum Aufsichtsrat im Juni 2017 gehörten dem Aufsichtsrat zwei Frauen von Seiten der Anteilseigner an. Der Frauenanteil auf der Anteilseignerseite betrug somit 33,3 % und für den Aufsichtsrat insgesamt 16,7 %. Eine Erhöhung des Frauenanteils war bis zu den Neuwahlen zum Aufsichtsrat mangels Nachbesetzungen nicht möglich. Vor den Neuwahlen zum Aufsichtsrat wurde der Gesamterfüllung nach § 96 Abs. 2 Satz 3 AktG widersprochen, so dass der jeweilige Mindestanteil von Seiten der Anteilseigner und der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen war, d.h., von den sechs Sitzen je Seite waren jeweils mindestens zwei mit Frauen und mindestens zwei mit Männern zu besetzen. Seit den Neuwahlen zum Aufsichtsrat gehören dem Aufsichtsrat vier Frauen an, von denen zwei der Anteilseignerseite und zwei der Arbeitnehmerseite zuzurechnen sind. Seitdem beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat sowie auf Seiten der Anteilseigner und der Arbeitnehmer somit jeweils 33,3 %. Seit den Neuwahlen zum Aufsichtsrat ist die Geschlechterquote mithin erfüllt.

Für den Frauenanteil im **Vorstand** hatte der Aufsichtsrat im September 2015 eine Zielgröße von 25 % festgelegt, die bis zum 30. Juni 2017 erreicht werden sollte. Diese Zielgröße ist seit dem 1. Januar 2017 erfüllt. Im Zuge des Ablaufs der erstmaligen Zielerreichungsfrist hat der Aufsichtsrat die Zielgröße von 25 % für weitere fünf Jahre, d.h. bis zum 30. Juni 2022, bestätigt.

Im Hinblick auf die Zielvorgaben für den Frauenanteil in den beiden **Führungsebenen unterhalb des Vorstands** hatte der Vorstand ursprünglich für die erste Führungsebene eine Zielgröße von 25 % und für die zweite Führungsebene eine Zielgröße von 30 % festgelegt, die jeweils bis zum 30. Juni 2017 erreicht werden sollten. Im Zuge des Ablaufs der erstmaligen Zielerreichungsfrist hat der Vorstand für beide Führungsebenen eine Zielgröße von 30 % und als Frist für die Zielerreichung jeweils den 30. Juni 2022 festgelegt. Zum 30. Juni 2017 wie auch zum 31. Dezember 2017 betrug der Frauenanteil in der

ersten Führungsebene 11 % und in der zweiten Führungsebene 21 %. Die Nichterreichung der Ziele zum 30. Juni 2017 beruhte jeweils primär darauf, dass in der vergleichsweise kurzen Frist für die Zielerreichung nur wenige Stellen nachzubeseetzen waren. In der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands haben sich zudem Vakanzen ergeben, die erst ab Anfang 2018 nachbesetzt sein werden. Unter Berücksichtigung dieser Nachbesetzungen läge der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 27 %.

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 weisungsgebundene 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 Hotline für Fragen der Aktionäre eingerichtet. Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte und Unterlagen einschließlich des Geschäftsberichts werden zusammen mit der Tagesordnung auf der Internetseite der Gesellschaft unter ► www.hhla.de/hauptversammlung veröffentlicht. Im Anschluss an die Hauptversammlung finden sich dort auch die Präsenz und die Abstimmungsergebnisse.

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.hhla.de, die alle relevanten Informationen in deutscher und englischer Sprache verfügbar macht. Neben umfangrei-

chen 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 Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Der Konzernabschluss und die Zwischenberichte folgen den Regeln der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden Vorschriften des HGB. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang. ► siehe auch Konzernanhang, Allgemeine Erläuterungen, Seite 80 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 2017, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses unverzüglich über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe 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 bei der Durchführung der Abschlussprüfung zu seiner Kenntnis gelangen. 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.

Eigengeschäfte von Führungskräften

Im Geschäftsjahr 2017 sind der Gesellschaft durch ihre Organmitglieder keine meldepflichtigen Geschäfte mit HHLA-Aktien oder diesbezüglichen Finanzinstrumenten im Sinne der Marktmissbrauchsverordnung (Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates) mitgeteilt worden.

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der HHLA soll zu einer erfolgreichen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung beitragen. Die Festlegung des Vergütungssystems für den Vorstand, die regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung des Vergütungssystems und die Festlegung der individuellen Vorstandsvergütung erfolgen – nach Vorbereitung durch den Personalausschuss – durch den Aufsichtsrat. Personalausschuss und Aufsichtsrat orientieren sich bei ihren Entscheidungen 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 und im Rahmen einer Überprüfung im Geschäftsjahr 2015 leicht modifiziert. Seit dem 1. Januar 2017 gelten für alle Mitglieder die modifizierten Regelungen. Danach setzt sich die Vergütung der Vorstandsmitglieder aus einer erfolgsunabhängigen Festvergütung, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Pensionszusagen und Nebenleistungen zusammen.

Die Festvergütung beträgt für ordentliche Vorstandsmitglieder 350.000 € p.a. 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 Nachhaltigkeits-

Vergütungshöhe der Vorstände für 2017 nach unterschiedlichen Szenarien

Stand: 31. Dezember 2017

	0 % Minimum	Die Auszahlungshöhe der variablen Vergütung ist auf maximal 100 % der Festvergütung begrenzt.	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 ¹	
	Soziales	Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung	
Erfolgsunabhängige Vergütung			
Zzgl. Nebenleistungen			

¹ Pro umgeschlagenem und transportiertem Container

komponenten andererseits werden dabei etwa hälftig gewichtet. Die variable Vergütung ist insgesamt auf 100 % der Festvergütung begrenzt.

Pensionszusagen existieren für diejenigen Vorstandsmitglieder, die dem Vorstand seit mehr als drei Jahren angehören. Nach den Pensionszusagen erhalten die Vorstandsmitglieder ein Ruhegehalt, wenn sie nach mindestens fünf oder acht Jahren Vorstandstätigkeit aus einem nicht in ihrer Person liegenden bzw. nicht zu vertretenden Grund, infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge Alters ausscheiden. Das Ruhegehalt bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil am Ruhegehaltsfähigen Gehalt, das sich am Jahresgrundgehalt orientiert. Der prozentuale Anteil liegt je nach Dienstzeit des Vorstandsmitglieds zwischen 35 und 50 %, 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, wird zeitlich begrenzt ein Übergangs- bzw. Überbrückungsgeld in Abhängigkeit von der Festvergütung gezahlt. Im Rahmen der

Erstbestellung (i.d.R. drei Jahre) erfolgt in der Regel noch keine Pensionszusage, sondern eine individuelle Regelung, etwa in Gestalt der Übernahme von Beiträgen für eine Direktversicherung oder die Zahlung eines bestimmten Betrages zur zweckgebundenen Verwendung für eine private Altersvorsorge.

Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund (einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control)) die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils – im Einklang mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betrug die ausgezahlte Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2017 rund 2,93 Mio. € (im Vorjahr: 3,14 Mio. €). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Versorgungsbezüge in Höhe von 931.633 € (im Vorjahr: 692.224 €). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 24.241.804 € (im Vorjahr: 12.385.982 €) zurückgestellt.

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

Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende						
in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2017	2017 Minimum	2017 Maximum	2016 ¹	2017	2016 ¹
Festvergütung	450.000	450.000	450.000	87.500	450.000	87.500
Nebenleistung	12.248	12.248	12.248	6.936	12.248	6.936
Summe	462.248	462.248	462.248	94.436	462.248	94.436
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	350.940	0	450.000	85.683	392.230	87.500
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	813.188	462.248	912.248	180.118	854.478	181.936
Versorgungsaufwand ⁴	354.032	354.032	354.032	68.649	354.032	68.649
Gesamtaufwand	1.167.220	816.280	1.266.280	248.767	1.208.510	250.584

Dr. Stefan Behn, Vorstandsmitglied (bis 31. März 2017)						
in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2017	2017 Minimum	2017 Maximum	2016	2017	2016
Festvergütung	87.500	87.500	87.500	341.661	87.500	341.667
Nebenleistung	6.940	6.940	6.940	13.518	6.940	13.518
Summe	94.440	94.440	94.440	355.185	94.440	355.185
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	70.704	0	87.500	312.730	81.203	324.397
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	165.143	94.440	181.940	667.915	175.643	679.582
Versorgungsaufwand ^{4,5}	0	0	0	688.121	0	688.121
Gesamtaufwand	165.143	94.440	181.940	1.356.036	175.643	1.367.703

Heinz Brandt, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2017	2017 Minimum	2017 Maximum	2016	2017	2016
Festvergütung	350.000	350.000	350.000	325.000	350.000	325.000
Nebenleistung	13.215	13.215	13.215	12.812	13.215	12.812
Summe	363.215	363.215	363.215	337.812	363.215	337.812
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	282.815	0	350.000	312.730	324.813	324.397
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	646.030	363.215	713.215	650.542	688.028	662.209
Versorgungsaufwand ⁴	265.932	265.932	265.932	245.705	265.932	245.705
Gesamtaufwand	911.962	629.146	979.146	896.247	953.960	907.914

Jens Hansen, Vorstandsmitglied (seit 1. April 2017)

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2017	2017 Minimum	2017 Maximum	2016	2017	2016
Festvergütung	262.500	262.500	262.500	0	262.500	0
Nebenleistung	10.081	10.081	10.081	0	10.081	0
Summe	272.581	272.581	272.581	0	272.581	0
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	230.393	0	262.500	0	257.047	0
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	502.974	272.581	535.081	0	529.629	0
Versorgungsaufwand ⁴	26.250	26.250	26.250	0	26.250	0
Gesamtaufwand	529.224	298.831	561.331	0	555.879	0

Dr. Roland Lappin, Vorstandsmitglied

in €	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2017	2017 Minimum	2017 Maximum	2016	2017	2016
Festvergütung	350.000	350.000	350.000	341.667	350.000	341.667
Nebenleistung	9.593	9.593	9.593	10.989	9.593	10.989
Summe	359.593	359.593	359.593	352.656	359.593	352.656
Einjährige variable Vergütung ^{2,3}	282.815	0	350.000	312.730	324.813	324.397
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	642.408	359.593	709.593	665.386	684.406	677.052
Versorgungsaufwand ⁴	205.008	205.008	205.008	178.719	205.008	178.719
Gesamtaufwand	847.415	564.600	914.600	844.104	889.414	855.771

¹ In der Zeit vom 1. Oktober 2016 bis zum 31. Dezember 2016 gehörte Frau Titzrath dem Vorstand als ordentliches Mitglied an.

² Bestandteile der erfolgsabhängigen Tantieme (EBIT und Nachhaltigkeitskomponenten) auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage

³ 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.

⁴ Dienstzeitaufwand nach IAS 19 Service-Cost-Komponente für Pensionszusagen, Beiträge für Direktversicherungen oder zweckgebundener Beitrag für Altersversorgung (gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK)

⁵ Aufgrund der Entscheidung von Herrn Dr. Behn, zum Ablauf des 31. März 2017 aus dem Vorstand auszuschcheiden, sind für ihn für das Geschäftsjahr 2016 erhöhte Service Costs angefallen, während für das Geschäftsjahr 2017 kein Versorgungsaufwand mehr entstanden 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

angehört 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 303.938 € (im Vorjahr: 327.292 €).

Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats

in € ¹	Fix		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Prof. Dr. Rüdiger Grube ²	23.625	0	0	0	750	0	24.375	0
Prof. Dr. Peer Witten ³	20.250	40.500	5.000	10.000	3.000	5.000	28.250	55.500
Berthold Bose ²	11.813	0	0	0	750	0	12.563	0
Wolfgang Abel ³	10.125	20.250	1.250	2.500	2.500	4.250	13.875	27.000
Torsten Ballhause ³	6.750	13.500	3.750	6.250	3.000	5.250	13.500	25.000
Petra Bödeker-Schoemann	13.500	13.500	6.250	7.500	2.750	2.750	22.500	23.750
Dr. Rolf Bösing ⁴	13.500	12.375	2.500	4.167	3.500	4.250	19.500	20.792
Dr. Bernd Eger ³	6.750	13.500	3.750	7.500	1.500	3.750	12.000	24.750
Holger Heinzel ³	6.750	13.500	1.250	2.500	1.000	2.000	9.000	18.000
Dr. Norbert Kloppenburg	13.500	13.500	6.250	7.500	3.250	2.750	23.000	23.750
Andreas Kummer ⁵	6.750	6.750	3.750	3.750	3.250	3.500	13.750	14.000
Frank Ladwig ⁶	0	7.875	0	2.917	0	2.500	0	13.292
Thomas Lütje ²	7.875	0	833	0	1.000	0	9.708	0
Thomas Mendrzik ²	7.875	0	2.500	0	1.750	0	12.125	0
Stephan Möller-Horns ⁷	0	2.250	0	0	0	0	0	2.250
Arno Münster ³	0	7.875	0	5.833	0	3.250	0	16.958
Thomas Nahr ⁹	6.750	6.750	2.500	2.500	1.500	1.500	10.750	10.750
Norbert Paulsen	13.500	13.500	5.000	5.000	3.500	2.750	22.000	21.250
Sonja Petersen ²	7.875	0	1.667	0	250	0	9.792	0
Dr. Sibylle Roggencamp	13.500	13.500	8.750	10.000	4.500	6.750	26.750	30.250
Maya Schwegershausen-Güth ²	7.875	0	0	0	250	0	8.125	0
Michael Westhagemann ²	7.875	0	2.500	0	2.000	0	12.375	0
Gesamt	206.438	199.125	57.500	77.917	40.000	50.250	303.938	327.292

¹ Sämtliche Beträge ohne Mehrwertsteuer

² Seit 21. Juni 2017 (Tag der Hauptversammlung)

³ Bis 21. Juni 2017 (Tag der Hauptversammlung)

⁴ Seit 18. Februar 2016

⁵ 15. Juli 2016 bis 21. Juni 2017.

⁶ Bis 25. Juli 2016

⁷ Bis 9. Februar 2016

⁸ Bis 14. Juli 2016

⁹ 26. Juli 2016 bis 21. Juni 2017

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 (Aktiegattungen). 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 115 und ► Textziffer 48, Seite 140.

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 Gesellschaft 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 21. Juni 2017 ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 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 auszuschließen, z.B. bei der Ausgabe gegen Sacheinlagen oder bei der Ausgabe gegen Bareinlagen zu einem Preis, der den Börsenpreis der bereits notierten A-Aktien im Zeitpunkt der Ausgabe nicht wesentlich unterschreitet und der auf die neuen A-Aktien entfallende Anteil am Grundkapital nicht mehr als 10 % beträgt. Die Ausgabe neuer A-Aktien 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 auch sämtliche A-Aktien anzurechnen sind, die unter anderen Ermächtigungen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden oder auszugeben sind.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 20. Juni 2022 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 vgl. § 3 Abs. 5 der Satzung). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist 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 jeweiligen Bedingungen der Schuldverschreibungen 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 kann mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Teilschuldverschreibungen ganz oder teilweise ausgeschlossen werden, 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 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 auch 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 die Ausgabe von bis zu 10.000.000 neuen, auf den Namen lautenden A-Aktien ermöglicht.

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 Anleihe-

gläubiger 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 Dienstverträge der Vorstandsmitglieder enthalten eine Regelung, die im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats ohne wichtigen Grund – einschließlich einer Beendigung aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control), z.B. infolge eines Übernahme- oder Pflichtangebots – die Zahlung einer Abfindung an das jeweilige Vorstandsmitglied vorsieht. Die Abfindung ist dabei jeweils – im Einklang mit den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – auf maximal zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) und zudem auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags begrenzt.

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 28 inländischen und 14 ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2017 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 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.

Personal

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2017 insgesamt 1.073 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.190). Davon waren 303 Lohnempfänger (im Vorjahr: 349), 725 Gehaltsempfänger (im Vorjahr: 774) sowie 45 Auszubildende (im Vorjahr: 67). Von den 1.073 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 502 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. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	127,6	157,9	- 19,2 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 164,9	- 179,2	7,9 %
Betriebsergebnis	- 37,3	- 21,3	- 75,0 %
Finanzergebnis	- 22,4	- 6,9	neg.
Beteiligungsergebnis	93,1	94,2	- 1,1 %
Ertragsteuern	- 9,3	- 18,4	49,6 %
Jahresüberschuss	24,1	47,6	- 49,4 %

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 127,6 Mio. € (im Vorjahr: 157,9 Mio. €). Der Rückgang um 30,3 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus der Restrukturierung im Segment Logistik und einem damit im Vorjahr verbundenen Ertrag für die Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum.

Die **sonstigen Erträge und Aufwendungen** entlasten das Ergebnis im Vorjahresvergleich um zusätzlich 14,3 Mio. €. Nach dem restrukturierungsbedingten Aufwand im Zusammenhang mit der Einstellung der Projekt- und Kontraktlogistik im Vorjahr sind im Berichtsjahr Aufwendungen für einen Organisationsumbau im Segment Container enthalten.

Die Reduzierung des **Finanzergebnisses** gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf zinsinduzierte Rückstellungsveränderungen zurückzuführen.

Das **Beteiligungsergebnis** ist nahezu unverändert zum Vorjahr. Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG haben sich im Vorjahresvergleich um 1,1 Mio. € auf 93,1 Mio. € reduziert (im Vorjahr: 94,2 Mio. €).

Der Rückgang der **Ertragsteuern** um 9,1 Mio. € resultierte überwiegend aus dem deutlich geringeren Betriebs- und Finanzergebnis.

Der **Jahresüberschuss** der Gesellschaft betrug im Berichtsjahr 24,1 Mio. € (im Vorjahr: 47,6 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 14,7 Mio. € (im Vorjahr: 38,8 Mio. €) und auf die S-Sparte 9,4 Mio. € (im Vorjahr: 8,7 Mio. €).

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 2016	Prognose 2017	Ist 2017
Jahresüberschuss	47,6	Auf Vorjahresniveau	24,1

Die von der Prognose abweichenden Ergebnisse haben im Wesentlichen die im Abschnitt über die Ertragslage des Konzerns aufgeführten Gründe. Darüber hinaus führten die Wertberichtigung bei einem Beteiligungsansatz sowie ein Verschmelzungsverlust zu einer Reduzierung des Jahresüberschusses. ► siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 27

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2017	31.12.2016
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	23,2	17,7
Finanzanlagen	376,5	386,7
Sonstige Aktiva	625,9	654,8
Bilanzsumme	1.025,6	1.059,2
Passiva		
Eigenkapital	474,3	496,9
Rückstellungen für Pensionen	309,6	303,3
Sonstige Passiva	241,7	259,0
Bilanzsumme	1.025,6	1.059,2
Eigenkapitalquote in %	46,2	46,9
Anlagenintensität in %	2,3	1,7

Die Restbuchwerte der **immateriellen Vermögensgegenstände** und des **Sachanlagevermögens** betrugen zum Bilanzstichtag 23,2 Mio. € (im Vorjahr: 17,7 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betrugen im Berichtsjahr 8,3 Mio. € (im Vorjahr: 10,3 Mio. €). Der Investitionsschwerpunkt lag dabei auf dem Ausbau der IT-Landschaft.

Das **Finanzanlagevermögen** reduzierte sich im Wesentlichen infolge der Verschmelzung der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung auf die HHLA AG sowie der Wertberichtigung bei einem Beteiligungsansatz um insgesamt 10,2 Mio. € auf 376,5 Mio. €.

Entwicklung der Pensionsrückstellungen

in Tsd. €	2017	2016
Bilanzwert am 01.01.	303.327	313.095
Verschmelzungseffekt*	5.555	0
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	19.891	8.754
Rentenzahlungen	- 19.198	- 18.522
Bilanzwert am 31.12.	309.575	303.327

* Im Berichtsjahr erfolgte die Verschmelzung der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung auf die HHLA AG.

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 ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre von 3,68 % (im Vorjahr: 4,01 %) 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 309,6 Mio. € (im Vorjahr: 303,3 Mio. €).

Finanzlage

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2017	2016
Finanzmittelfonds am 01.01.	405,3	399,3
Verschmelzungseffekt*	4,6	0,0
Cashflow aus laufender Tätigkeit	32,3	67,6
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 7,1	- 9,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 46,7	- 52,0
Finanzmittelfonds am 31.12.	388,4	405,3
davon ggü. Tochtergesellschaften	166,4	201,7
davon liquide Mittel	222,0	203,6

* Im Berichtsjahr erfolgte die Verschmelzung der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung auf die HHLA AG.

Der **Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug im Berichtsjahr 32,3 Mio. € (im Vorjahr: 67,6 Mio. €). Er war wesentlich durch das Betriebsergebnis 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 166,4 Mio. € (im Vorjahr: 201,7 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 147,9 Mio. € (im Vorjahr: 129,6 Mio. €), davon kurz-

fristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 20,0 Mio. € (im Vorjahr: 10,0 Mio. €), sowie Clearing-Forderungen gegenüber der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, (HGV) in Höhe von 74,0 Mio. € (im Vorjahr: 74,0 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 38

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 36

Erwartete Ertragslage 2018

Auf Basis der erwarteten Entwicklung geht die HHLA AG insgesamt von einem im Vorjahresvergleich deutlich verbesserten Jahresüberschuss aus.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2018

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 1. März 2018

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft
Der Vorstand



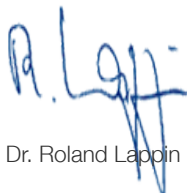
Angela Titzrath



Heinz Brandt



Jens Hansen



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.