

Zusammengefasster Lagebericht

Im zusammengefassten Lagebericht (im Folgenden: Lagebericht) wird der Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns (HHLA) 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

- Betrieb von Containerterminals
- 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.
- Neue Geschäftsaktivitäten wie additive Fertigung, luftgestützte Logistikdienstleistungen 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 74.404.715 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 71.700.215 A-Aktien
– börsennotiert –

davon 2.704.500 S-Aktien
– nicht börsennotiert –

31 %

69 %

100 %

■ Streubesitz

22.238.863 A-Aktien

■ Freie und Hansestadt Hamburg

Aktienbestand: 49.461.352 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führendes europäisches Logistikunternehmen. Gesteuert wird der Konzern 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 33 inländischen und 18 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. Im Geschäftsjahr 2020 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau ihres Intermodalnetzwerks und zur Ausweitung ihrer digitalen Geschäftsaktivitäten. **Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns** Darüber hinaus wurden keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Geschäftstätigkeit

Der **Teilkonzern Hafenlogistik** erbringt als integrierter Anbieter von Containerumschlag, Transport- und Logistikleistungen Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehäfen 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 den Umsatzerlösen 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 je einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO) und im

estnischen Tallinn (HHLA TK Estonia). Komplementäre Serviceleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist gemessen am Ergebnis das größte 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 der METRANS 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 europäischen Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Spezialumschlag, Beratung und weiterer Geschäftsaktivitäten. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne 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 Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft an. Neue Geschäftsaktivitäten wie u. a. additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot. Einen Teil der Tätigkeiten in diesem Segment 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.

Markt und Wettbewerb

Mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft Hafenlogistik steht die HHLA im Wettbewerb mit anderen Unternehmen 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 u. a. von der Lösung regionaler Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

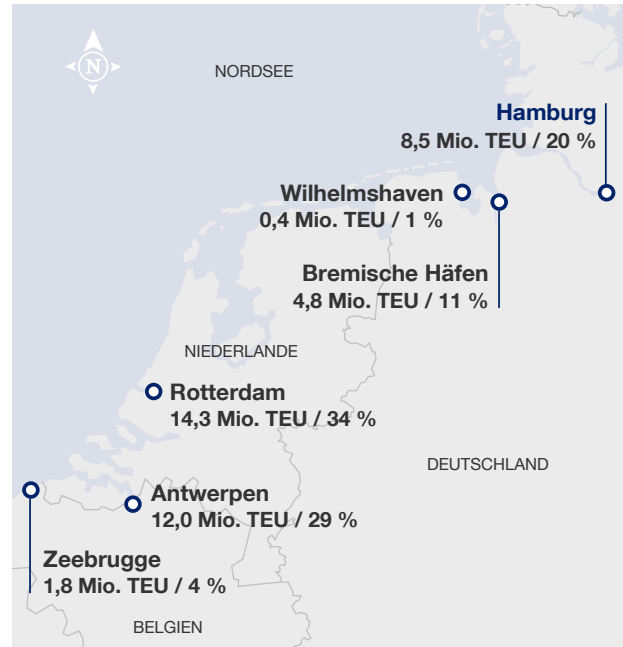
Im Jahr 2020 wirkte sich die Coronavirus-Pandemie negativ auf die Konjunktur und vor allem auf die Produktion und den Handel aus, allerdings weniger stark, als dies zuerst erwartet worden war. Der Internationale Währungsfonds (IWF) schätzt den Rückgang der Weltwirtschaft und des Welthandels für 2020 im Vergleich zum Vorjahr auf 3,5 % bzw. 9,6 %. **Wirtschaftliches Umfeld**

Vor allem die Aussicht auf Impfungen und damit verbunden ein absehbares Ende der weltweiten Lockdown-Maßnahmen wirken sich positiv auf die Prognosen für die Entwicklung der Weltwirtschaft und des Welthandels aus. Nach Schätzungen des IWF wird sich das globale Wachstum 2021 nach rückläufigen Entwicklungen 2020 positiv entwickeln. **Prognosebericht**

Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (Ndrange) weist eine hohe Hafendichte auf. Im Wettbewerb stehen insbesondere die vier großen Ndrange-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 von vielen Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Ndrange agieren. Aber auch Häfen wie z. B. Gdansk (Danzig) oder Göteborg stellen mit Direktanläufen von Überseeschiffen, einen zunehmenden Wettbewerb dar. Vor allem Danzig verzeichnet ein starkes Wachstum und entwickelt sich dadurch zu einer erstzunehmenden Konkurrenz in diesem Verbundsystem. Auch Häfen in der Adria wie beispielsweise Koper und Triest haben ebenso wie die polnischen Häfen ihre Infrastruktur verbessert und konkurrieren so mit dem Hamburger Hafen um Ladung im Hinterland.

Containerumschlag in den Ndrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 2020



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

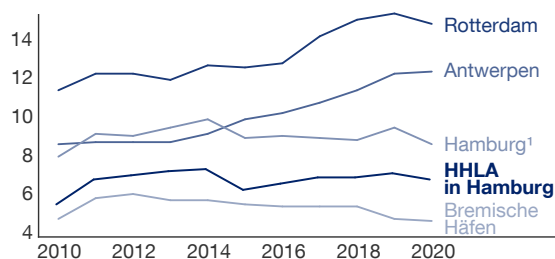
Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus. Eine hohe Bedeutung hat das lokale Ladungsaufkommen im direkten Einzugsbereich des jeweiligen Hafenstandorts. Als weitere Wettbewerbsfaktoren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

Nachdem APM Terminals (APMT) Ende 2019 eine Absichtserklärung für den Verkauf von APM Terminals Rotterdam auf der Maasvlakte 1 an Hutchison Ports unterzeichnet hatte, hat die niederländische Anti-Kartell-Behörde die Übernahme durch Hutchison Ports Netherlands, die Muttergesellschaft von ECT, im Oktober 2020 genehmigt. Der Wettbewerb in Nordeuropa ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen abhängig sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen Effekt auf die Umschlagvolumina. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet gebunden sind, weitestgehend stabil. Hierbei ist die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte von zentraler Bedeutung.

Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als östlichster Nordseehafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Containerumschlag von 8,5 Mio. TEU rangiert Hamburg 2020 weltweit unter den Häfen auf Platz 18 und ist damit weiterhin der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen. In Hamburg blieb die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,8 Mio. TEU im Jahr 2020 das größte Containerumschlagunternehmen und konnte den Marktanteil der HHLA-Containerterminals am Umschlag im Hamburger Hafen auf 80 % ausbauen (im Vorjahr: 75 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Fernost, Nordamerika sowie Skandinavien und der baltische Raum.

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

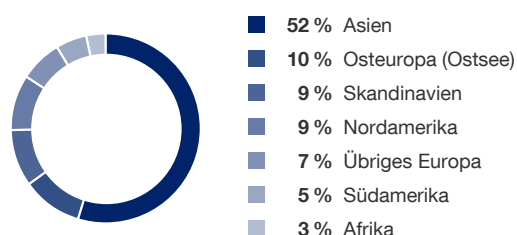
in Mio. TEU



¹ inkl. HHLA / Quelle: Port Authorities

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2020



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas 2,7 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 einer Vielzahl von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrs-

trägern, wie dem Lkw und dem Binnen- bzw. 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.

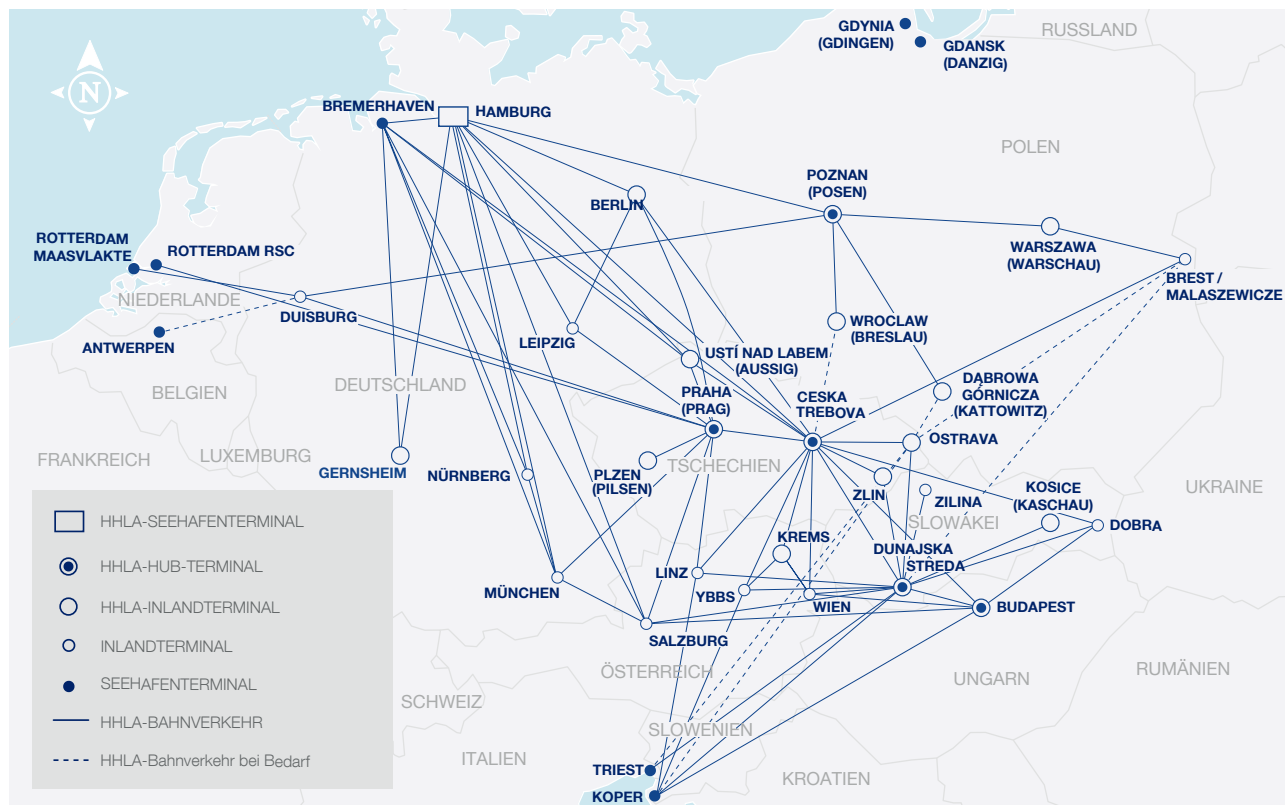
Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei der Betrieb eigener Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz sowie eine effektive Bündelung hafenbezogener Schienengütertransporte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

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchtumschlag für den nordeuropäischen Raum. Im Beratungsgeschäft wird weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten gearbeitet. Neue Geschäftsaktivitäten wie u.a. additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot.

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 mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



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 und Start-ups.

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. Der **Kundenkreis der HHLA** ist durch die Konsolidierungen in den vergangenen Jahren in der Containerschifffahrt und regelmäßige Netz-

weranpassungen weiter in Bewegung, allerdings gab es in den vergangenen zwei Jahren keine weiteren Zusammenschlüsse oder Übernahmen unter den Top-10-Containerreedereien.

Top-10-Containerreedereien

nach Transportkapazität in Tsd. TEU zum 31.12.2020

Reederei	Allianz 2020	2020
1. APM-Maersk	2M	4.137
2. MSC	2M	3.856
3. COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	3.030
4. CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.007
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.729
6. ONE (MOL, NYK, K Line)	THE Alliance	1.596
7. Evergreen	OCEAN Alliance	1.278
8. HMM	THE Alliance	719
9. Yang Ming	THE Alliance	616
10. ZIM	2M — Slot Sharing	360

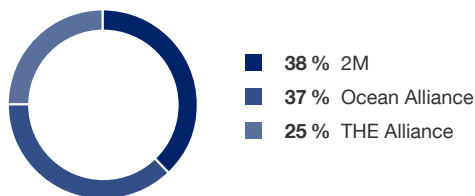
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2021

Im Berichtsjahr zählten alle Top-10-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch den zukünftigen Anforderungen der Reederkundschaft gerecht zu werden. **Prognosebericht**

Die im Jahr 2017 entstandenen großen Linienallianzen 2M, OCEAN Alliance und THE Alliance bestehen weiterhin. Der Vertrag der OCEAN Alliance hat eine Laufzeit bis 2027, während die Partnerschaft der THE Alliance vertraglich bis 2030 besteht. Im April 2020 ist offiziell HMM als viertes Vollmitglied der THE Alliance beigetreten. Im Berichtsjahr haben mehrere Reeder neue große Schiffe mit einer Kapazität von 23.000 bis 24.000 TEU bestellt, die voraussichtlich 2023 und 2024 ausgeliefert werden. Während die COSCO Group (OOCL) insgesamt zwölf Neubauten bestellt hat, haben Hapag-Lloyd, ONE sowie MSC jeweils sechs Neubauten bestellt.

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31.12.2020



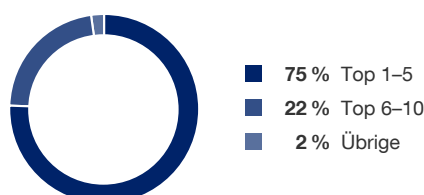
Quelle: Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2021

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-Containerterminals in Hamburg am Umsatz fiel im Geschäftsjahr 2020 auf insgesamt 75 % (im Vorjahr: 80 %). Der Anteil der zehn wichtigsten Kunden am Umsatz der Hamburger Terminals ist allerdings leicht gestiegen auf nun 98 % (im Vorjahr: 96 %). Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Containerterminals am Hauptstandort Hamburg 2020



Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen Rahmenverträge ab, in denen 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. Die Preisbildung erfolgt über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Das regulatorische Umfeld für die wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen wird wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. 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 Hafenflächen 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 größtenteils auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenimmobilien (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, den Betrieb, den Ausbau und die Änderung der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht sowie ggf. Planfeststellungsbeschlüsse. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere Vorschriften betreffend Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter sowie Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Die Sicherheitsanforderungen in Häfen sind im Wesentlichen durch den International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) vorgegeben, der im Bereich des Hamburger Hafens durch das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) umgesetzt und konkretisiert wird. Die Betreiber von Hafenanlagen – und damit

auch die HHLA – haben danach neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten.

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 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. In Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich im Berichtszeitraum jedoch keine Veränderungen mit substanziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

Die HHLA ist ein führendes europäisches Hafen- und Logistikunternehmen, dessen Aktivitäten über den Hamburger Hafen hinaus in viele Teile Europas reichen. Die HHLA entwickelt mit ihren Kunden logistische und digitale Knotenpunkte entlang der Transportströme der Zukunft. Damit schafft die HHLA die Voraussetzungen für eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes.

Der Vorstand der HHLA setzt den bestehenden Transformationsprozess weiter fort. Dieser Prozess verfolgt das Ziel, die Zukunftsfähigkeit und Gestaltungskraft des Unternehmens dauerhaft zu stärken. Die erforderlichen Veränderungen werden über alle Segmente vernetzt und sind durch verschiedene Maßnahmen unterlegt. Die festgelegten Ziele werden konsequent verfolgt.

Das Marktumfeld der HHLA verändert sich mit einer beschleunigten Dynamik. Die HHLA will diesen Wandel entschlossen, aufmerksam, schnell und erfolgreich nutzen.

Hierzu stärkt die HHLA ihre

- Aufmerksamkeit, um relevante Entwicklungen wahrzunehmen, diese zu interpretieren und daraus wertsteigernde Initiativen abzuleiten.
- Flexibilität mit dem Ziel und Vorteil der schnellen Handlungs- und Wandlungsfähigkeit.
- Effizienz und Vernetzung, um im Wettbewerb an der Spitze zu stehen und Mehrwerte zu realisieren.
- Suche nach Neuem und die Integration von Neuem.

Die HHLA stellt mit hoher **Gestaltungskraft** die Entwicklung zusätzlicher Werte in den Mittelpunkt. So sollen die Kundenbindung und das Kundenportfolio weiter ausgebaut werden.

Die HHLA gestaltet ihre **Zukunftsfähigkeit** entlang wesentlicher Marksteine. Wir kommen aus Hamburg, sind in Europa zu Hause und bieten als Tor zur Zukunft unseren Kunden den besten Weg, ihre Waren sicher, schnell und effizient zu transportieren. Wir bringen heute die Saat für zusätzliches, nachhaltiges und profitables Wachstum unserer Wertschöpfung aus und sichern so den Unternehmenswert von morgen. Um diese Ziele 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. Ziel des Programms ist 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. Die HHLA verfolgt bei ihren strategischen Investitionen einen wertorientierten Ansatz. Wichtigste Investitionskriterien sind die Wachstumsperspektiven und die zu erwartende Kapitalrendite bei Investitionsprojekten.