

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal blieben dagegen von diesem negativen Markttrend weitgehend unbeeinflusst und wiesen zum Jahresende 2020 weiter eine annähernde Vollvermietung aus.

Trotz des hohen Vermietungsstands lagen die **Umsatzerlöse** per 31. Dezember 2020 mit 38,1 Mio. € um 5,3 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 40,2 Mio. €). Der Rückgang resultierte vor allem aus gewährten Teilerlassen von in der Pandemie gewährten Mietstundungen.

Diese Umsatzrückgänge führten zu einem starken Rückgang des **Betriebsergebnisses (EBIT)** um 21,5 % bzw. 3,6 Mio. € auf 12,9 Mio. € (im Vorjahr: 16,5 Mio. €) bei einem annähernd konstanten Instandhaltungsvolumen.

Nachtragsbericht

Die im September 2020 angekündigte Übernahme von 50,01 % der Anteile am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ (PLT) in Triest/Italien durch die HHLA International GmbH wurde zum 7. Januar 2021 vollständig vollzogen. Die Umschlaganlage firmiert künftig unter dem Namen HHLA PLT Italy. Darüber hinaus wurde nach dem Bilanzstichtag der Erwerb von 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mülheim an der Ruhr durch die HHLA AG zum 19. Januar 2021 vollzogen. Das Unternehmen ist ein weltweit tätiger Spezialist für Automatisierungstechnik und -prozesse. Die Erstkonsolidierung beider Gesellschaften erfolgt zum Erwerbszeitpunkt.

Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 nicht ein. **Konzernanhang, Tz. 52 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nach einem Einbruch der Weltkonjunktur 2020 als Folge der Coronavirus-Pandemie werden für das Jahr 2021 Nachholeffekte und damit verbunden ein kräftiger Aufschwung erwartet. Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird die Weltwirtschaft mit einer Zuwachsrate von 5,5 % expandieren. Zwar hat sich die Dynamik der weltweiten Konjunkturerholung aufgrund der zweiten Infektionswelle verringert, allerdings wird der wirtschaftliche Aufschwung nach Einschätzung der Experten nur vorübergehend gedämpft. Vor allem im Jahresverlauf wird mit dem Abflauen der Infektionswelle und der Rücknahme der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen gerechnet.

Die weltweiten Handelsspannungen gerieten 2020 in den Hintergrund, sind aber nach wie vor nicht beigelegt. Mit dem Regierungswechsel in den USA könnte sich das handelspo-

litische Klima verbessern. Die Unsicherheit mit Blick auf die Auswirkungen des Brexits hingegen bleibt bestehen. Angesichts der weltwirtschaftlichen Erholung erwartet der IWF für das Jahr 2021 eine kräftige Ausdehnung des Welthandelsvolumens von 8,1 %.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2021	Trend vs. 2020
Welt	5,5	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	4,3	↗
USA	5,1	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	6,3	↗
China	8,1	↗
Russland	3,0	↗
Euroraum	4,2	↗
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	4,0	↗
Deutschland	3,5	↗
Welthandel	8,1	↗

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2021

Die Aussichten für die Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung haben, sind für 2020 heterogen. So rechnet der IWF in seinen jüngsten Schätzungen für China mit einem beachtlichen Wirtschaftswachstum von 8,1 %. Effektive Eindämmungsmaßnahmen, eine entschlossene politische Reaktion durch öffentliche Investitionen und Liquiditätshilfen der chinesischen Zentralbank werden voraussichtlich eine schnelle Normalisierung und starke konjunkturelle Belebung der chinesischen Wirtschaft ermöglichen. Dagegen wird die Erholung ölexportierender Länder wie Russland angesichts gedämpfter Aussichten für die Ölpreise wohl langsamer verlaufen. In den aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas erwartet der IWF eine Expansion der Wirtschaftskraft um 4,0 %. In der Ukraine wird für 2021 mit einer verhaltenen Erholung von 3,0 % gerechnet, für die jedoch neben der erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie die Umsetzung von Reformen Voraussetzung ist (IWF, Oktober 2020).

Die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten des Euroraums werden durch die zweite Infektionswelle und die abermals weitreichenden Maßnahmen zur Eindämmung im Winterhalbjahr 2020/21 voraussichtlich erneut zurückgehen. Das estnische BIP wird sich nach letzten Schätzungen des IWF aus Oktober 2020 mit einem Plus von 4,5 % kräftig ausdehnen. Für die deutsche Wirtschaft erwartet der IWF eine moderate Erholung. Die im Jahresverlauf insbesondere in der EU erwartete Erholung steht unter dem Vorbehalt ausreichender Verfügbarkeit geeigneter Vakzine.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem der weltweite Containerumschlag im Jahr 2020 pandemiebedingt zurückging, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für die kommenden zwölf Monate eine Zuwachsrate von 8,9 %. Allerdings steht auch diese Annahme unter der Prämisse einer erfolgreichen Pandemiebekämpfung, einer schnellen Durchimpfung der Bevölkerung sowie hoher Nachholeffekte im Jahresverlauf verbunden mit einer hohen Umschlagdynamik.

Wachstumsimpulse sollen dabei vor allem von den Fahrtgebieten Südasien (+ 13,7 %), Nordamerika (+ 11,7 %), Asien (+ 9,0 %), Lateinamerika (+ 9,4 %) und Ozeanien (+ 10,9 %) ausgehen. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry für das Jahr 2021 einen kräftigen Anstieg des Containerumschlags von 9,1 %. Auch die Aussichten für die europäischen Fahrtgebiete deuten für den Prognosezeitraum wieder auf ein deutliches Wachstum von 7,7%. Nur für die Häfen im östlichen Mittelmeer sowie im Schwarzen Meer prognostiziert Drewry eine etwas schwächere Erholung.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2021	Trend vs. 2020
Welt	8,9	↗
Asien	9,0	↗
China	9,1	↗
Europa insgesamt	7,7	↗
Nordwesteuropa	8,1	↗
Skandinavien und baltischer Raum	10,5	↗
Westliches Mittelmeer	9,3	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	4,8	↗

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2020

Angesichts der vorhandenen und nicht ausgelasteten Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee besteht auch 2021 ein intensiver Wettbewerb zwischen den Häfen. Angesichts dieser bestehenden Überkapazitäten ist trotz der kräftigen Erholung im Containerumschlag, die Drewry für die nordeuropäischen Häfen für 2021 prognostiziert, keine Entspannung zu erwarten. Gleichzeitig ist durch die Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen die Verhandlungsmacht der Reeder in den vergangenen Jahren gegenüber den Hafenbetreibern spürbar gestiegen.

Die Lage auf dem Containerschiffahrtmarkt ist kapazitativ angespannt. Während in der Vergangenheit erhebliche Überkapazitäten entstanden, werden wegen der starken wirtschaftlichen Erholung, vor allem in Asien, Schiffsraum und Container knapp. In der Folge stiegen die Seefrachtraten erheblich an.

Für 2021 erwartet das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner eine nachlassende Abwrackung. Für 2021 wird die Auslieferung von 159 Schiffen mit einer Stellkapazität von rund 1,1 Mio. TEU erwartet. Davon werden 13 Schiffe der 18.000-24.000-TEU-Klasse angehören, d.h. die Kaskadierung insbesondere im Fahrtgebiet Asien setzt sich fort. Damit einher geht eine weitere Erhöhung der Anzahl umzuschlagender Container je Schiffsanlauf. Für die Terminals und die schienengebundenen Nachlaufsysteme ist die Erhöhung der Effizienz zentral, um schiffsgrößeninduzierte Peak-Situationen zu bewältigen.

Erwarteter Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2021	Trend vs. 2020
Transportaufkommen	4,1	↗
Straßenverkehr	4,1	↗
Eisenbahnverkehr	6,0	↗
Kombinierter Verkehr	4,8	↗
Transportleistung	4,9	↗
Straßenverkehr	5,0	↗
Eisenbahnverkehr	5,9	↗
Kombinierter Verkehr	5,5	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; Oktober 2020

Die zuletzt im Oktober 2020 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2021 eine deutliche Wiederbelebung im gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt. Die Experten rechnen für den gesamtmodalen Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr mit einer kräftigen Steigerung des Transportaufkommens. Im Straßengüterverkehr wird für 2021 im Transportaufkommen ein Zuwachs von 4,1 % prognostiziert. Im Eisenbahngüterverkehr wird nach einem starken Einbruch im Jahr 2020 ein deutlicher Wachstumsimpuls erwartet, gleichwohl wird das Transportniveau unter dem vor der Pandemie erreichten Niveau bleiben. Im Prognosezeitraum sollen voraussichtlich 6,0 % mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Etwas schwächer soll sich der kombinierte Verkehr entwickeln und voraussichtlich um 4,8 % zulegen.

Erwartete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2019 veröffentlichte Prognose wurde erfüllt und teilweise übertroffen. Der Containerumschlag entwickelte sich ebenso wie das Betriebsergebnis (EBIT) auf Konzernebene und im Teilkonzern Hafenlogistik wie im März 2020 prognostiziert. Die Erwartungen zum Containertransport wurden dagegen deutlich übertroffen. Er entwickelte sich leicht rückläufig (vormals erwartet: starker Rückgang). Infolgedessen fielen auch die Umsatzerlöse im Teilkonzern Hafenlogistik

besser aus als erwartet. Sie gingen lediglich deutlich zurück (vormals erwartet: starker Rückgang). Das Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien ging dagegen stark zurück (vormals erwartet: deutlicher Rückgang).

Erwartete Ertragslage

Hinweis: Unter den zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch ungewissen – zuvor beschriebenen – Rahmenbedingungen ist eine verlässliche Prognose weiterhin nicht möglich. Dies betrifft insbesondere Intensität und zeitlichen Verlauf der wirtschaftlichen Erholung.

Die weltweit eingetretene Coronavirus-Pandemie hat in den betroffenen Ländern zu Maßnahmen zur Eindämmung der Virusverbreitung in einem bisher nicht bekannten Ausmaß geführt. **Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage**

Für den **Teilkonzern Hafenlogistik** wird sowohl für den Containerumschlag als auch den -transport mit einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird ebenso von einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Nachdem das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr 2020 durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von rund 43 Mio. € für ein Effizienzprogramm im Segment Container belastet war, wird für das aktuelle Geschäftsjahr für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in der Bandbreite von 140 bis 165 Mio. € angestrebt.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird eine leichte Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahreswert für möglich gehalten sowie ein Betriebsergebnis (EBIT) auf dem Niveau des Vorjahres.

Auf **Konzernebene** wird mit einem moderaten Umsatzanstieg und einem Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 153 bis 178 Mio. € gerechnet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2020 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel trotz durch die Coronavirus-Pandemie induzierter Belastungen ausreichen wird, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Zur weiteren Steigerung der Produktivität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2021 von **Investitionen** auf Konzernebene im Bereich von 250 bis 280 Mio. € auszugehen. Diese entfallen mit 220 bis 250 Mio. € im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik. Die Investitionsschwerpunkte liegen im Segment Container auf der Durchführung eines Restrukturierungs- und Effizienzprogramms und im Segment Intermodal auf der Erneuerung und Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagskapazitäten.

Ein weiterer Fokus der Steuerung liegt auf dem Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Aufrechterhaltung des Betriebes der systemrelevanten kritischen Infrastrukturen in den Segmenten Container und Intermodal.

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.

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. Um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung sicherzustellen, überprüft der Vorstand der HHLA regelmäßig 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

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem ist ein wesentlicher Teil des Governance-Systems der HHLA. 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.