

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
- 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.
- Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, additive Fertigung, luftgestützte Logistikdienstleistungen u. a.
- Beratung und Training

Segment Immobilien

- Geschäftsaktivitäten rund um die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und des Fischereihafenareals
- Quartiers-/Projektentwicklung
- Vermietung
- Facility-Management

Aktionärsstruktur

Grundkapital: insgesamt 75.219.438 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 72.514.938 A-Aktien
– börsennotiert –

davon 2.704.500 S-Aktien
– nicht börsennotiert –

31 %

69 %

100 %

■ Streubesitz

22.299.602 A-Aktien

■ Freie und Hansestadt Hamburg

Aktienbestand: 50.215.336 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führendes europäisches Hafen- und 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 35 inländischen und 23 ausländischen **Tochtergesellschaften und Beteiligungen** betrieben. Im Geschäftsjahr 2021 erweiterte die HHLA ihren Konsolidierungskreis zum Ausbau ihres Intermodalnetzwerks, zur Ausweitung ihrer digitalen Aktivitäten und Prozessautomatisierung sowie durch den Erwerb eines weiteren Containerterminals. **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), im

estnischen Tallinn (TK Estonia) und im italienischen Triest (PLT). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist gemessen am Ergebnis das 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 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 europaweiten 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. Geschäftsaktivitäten zur Prozessautomatisierung, additive Fertigung oder luftgestützte Logistikdienstleistungen ergänzen das Angebot. Einen Teil der Tätigkeiten 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 nachhaltige Quartiers-/Projektentwicklung, 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 hoch-

wertige 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 in den letzten Jahren 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 und geopolitischer Konflikte sowie der Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise ab.

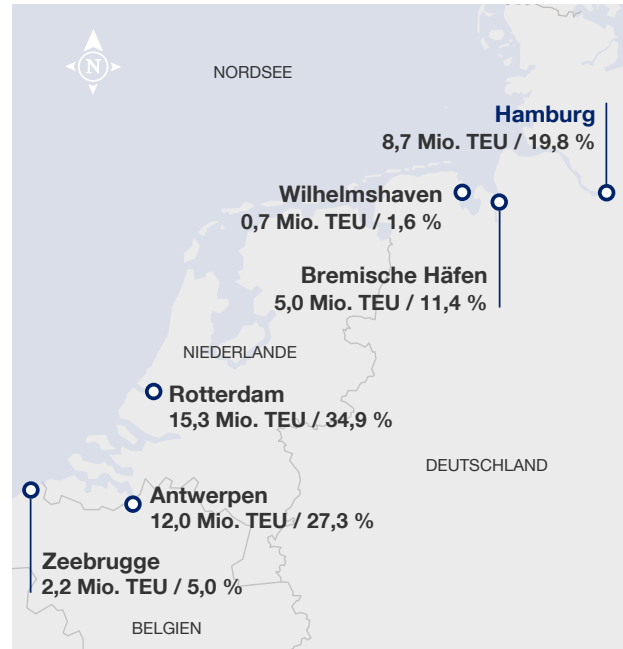
Im Jahr 2021 wirkte sich die Coronavirus-Pandemie weiterhin auf die Konjunktur, die Produktion, den Handel und vor allem auf die weltweiten Lieferketten aus. In der Folge kam es in allen großen Häfen der Welt zu Überlastungssituationen in den Lagerbereichen der Terminals, deren Auswirkungen auf das Wachstum jedoch nicht so stark ausfielen wie zu Jahresbeginn 2021 befürchtet. Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht für 2021 von einem Wachstum der Weltwirtschaft von 5,9 % aus. **Wirtschaftliches Umfeld**

Infektionsgeschehen und Lieferengpässe werden auch 2022 die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten bremsen, sollen jedoch im Jahresverlauf schrittweise an Einfluss verlieren. Anzeichen einer strukturellen Inflation sind erkennbar. Der Zeitpunkt geldpolitischer Maßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) bleibt abzuwarten, um die globale Auswirkung auf die weitere Entwicklung besser beurteilen zu können. Der IWF hat vor diesem Hintergrund im Januar 2022 seine Prognose für das Weltwirtschaftswachstum 2022 auf 4,4 % (zuvor: 4,9 %) nach unten korrigiert. **Prognosebericht**

Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der **nordeuropäischen Küste (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. Durch Abfertigungsschwierigkeiten in den britischen Häfen gab es 2021 vorübergehende Ladungsverschiebungen zugunsten von Rotterdam, Zeebrugge und Wilhelmshaven, die ein zusätzliches Wachstum in den Umschlagmengen verzeichnen konnten.

Containerumschlag in den Nordrange-Häfen

Umschlagvolumen und Marktanteile 2021



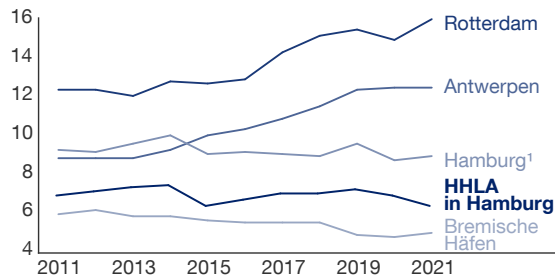
Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Die **Häfen in der Ostsee** werden von vielen Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Allerdings stellen Häfen wie z. B. Gdansk (Danzig) oder Göteborg mit Direktanläufen von Überseeschiffen einen zunehmenden Wettbewerb dar. Vor allem Danzig verzeichnet ein starkes Wachstum und entwickelt sich dadurch zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz in diesem Verbundsystem. Neben den polnischen Häfen hat sich auch die **Adria-Region** mit Häfen wie Koper und Triest in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Mit einer Mehrheitsbeteiligung am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ (PLT) in Triest positioniert sich die HHLA in einem wachstumsstarken Markt, der gute Entwicklungsmöglichkeiten bietet, um an neuen und sich verändernden Ladungsströmen zu partizipieren und diese aktiv mitzugestalten. Der Terminal verfügt über einen eigenen Bahnanschluss. Zudem verbindet die HHLA-Bahntochter METRANS den Hafen von Triest bereits mit ihrem europäischen Intermodalnetzwerk.

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

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

in Mio. TEU



¹ Inkl. HHLA / Quelle: Port Authorities

der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme ins Hinterland (u. a. Frequenz, Fahrplanteue, Preis) und damit das Angebot integrierter Transportlösungen.

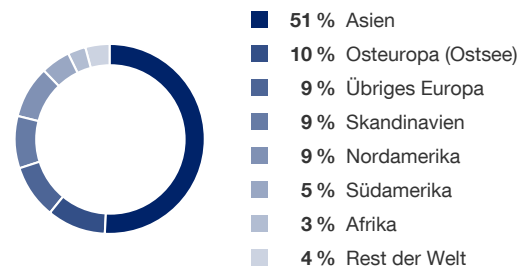
Der Wettbewerb in Nordeuropa ist weiterhin sehr intensiv, wobei die Häfen zunehmend von den sich ändernden Reederkonstellationen bzw. Terminalbeteiligungen beeinflusst sind. Die damit einhergehenden Verlegungen der weniger standortgebundenen Feederverkehre haben einen Effekt auf die Umschlagvolumina. 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 8,7 Mio. TEU rangiert Hamburg 2021 weltweit unter den Häfen voraussichtlich auf Platz 19 und ist damit weiterhin der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen. In Hamburg blieb die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,5 Mio. TEU im Jahr 2021 das größte Containerumschlagunternehmen und konnte den Marktanteil der HHLA am Umschlag im Hamburger Hafen auf 74,5 % ausbauen (im Vorjahr: 74,2 %). Bedeutendste Fahrtgebiete waren Fernost, Nordamerika sowie Skandinavien und der baltische Raum.

Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas 2,8 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 Containertrans-

Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2021



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

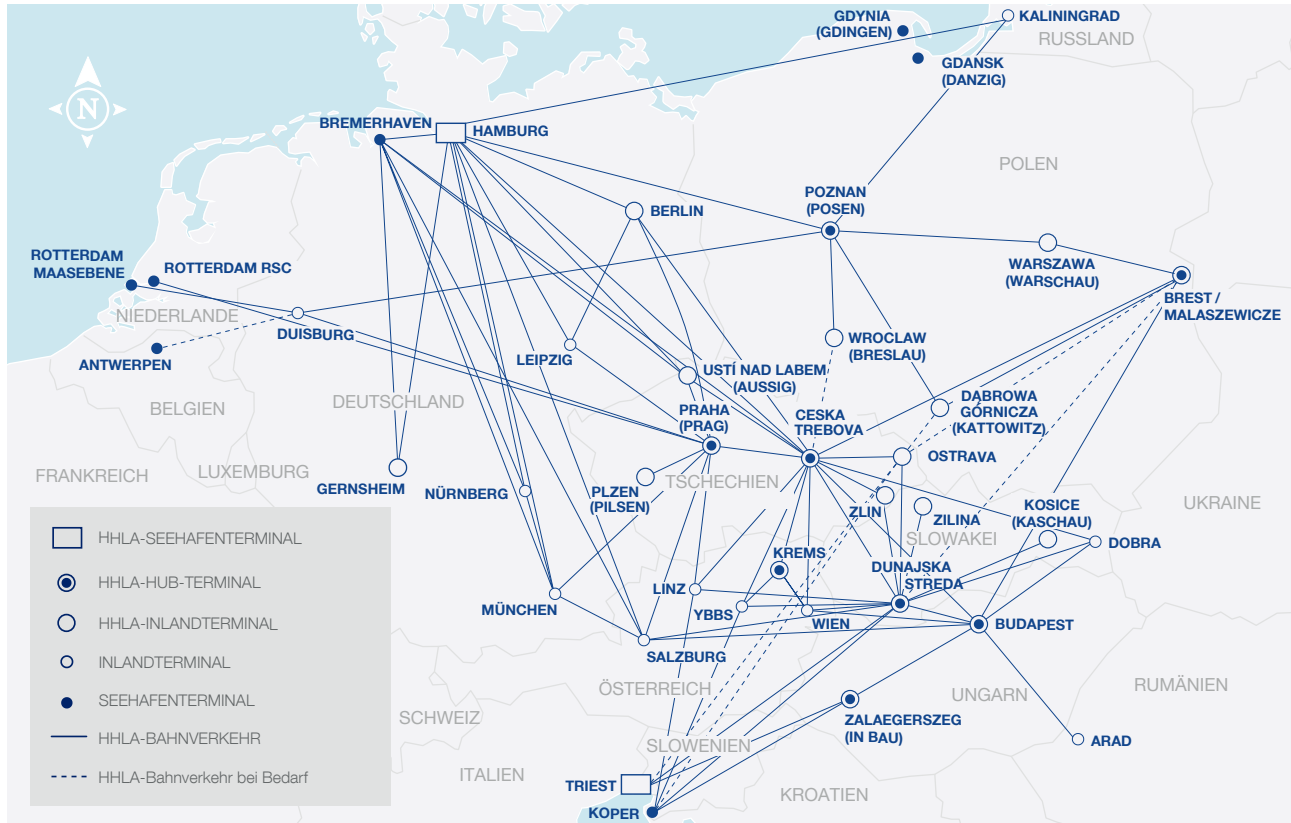
port per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit einer Vielzahl von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Binnen- bzw. Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche 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 und Fahrplanteue zu gewährleisten. In der Mehrheit der im Bereich des intermodalen Verkehrs der HHLA erschlossenen Regionen besetzt das Unternehmen relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktposition in der Metropolregion Hamburg.

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

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,9 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.

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

Im September 2021 haben sich COSCO SHIPPING Ports Limited (CSPL) und die HHLA auf eine Minderheitsbeteiligung an dem HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) verständigt. Damit wird der CTT zu einem „Preferred Hub“ für COSCO SHIPPING Lines in Europa. Die Genehmigung der zuständigen Bundesbehörden stand zum Jahresende 2021 noch aus.

Top-10-Containerreedereien

nach Transportkapazität in Tsd. TEU zum 31.12.2021

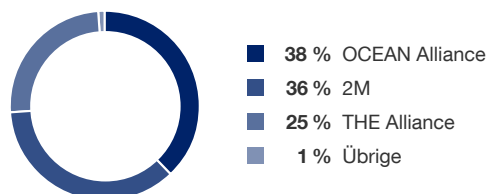
Reederei	Allianz 2021	2021
1. APM-Maersk	2M	4.281
2. MSC	2M	4.277
3. CMA CGM Group	OCEAN Alliance	3.168
4. COSCO Group (inkl. OOCL)	OCEAN Alliance	2.934
5. Hapag-Lloyd	THE Alliance	1.751
6. ONE (MOL, NYK, K Line)	THE Alliance	1.542
7. Evergreen	OCEAN Alliance	1.478
8. HMM	THE Alliance	820
9. Yang Ming	THE Alliance	662
10. Wan Hai Lines		420

Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2022

Im Berichtsjahr zählten neun der 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](#)

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Wöchentliches Fernost-Europa-Aufkommen



Quelle: Alphaliner Monthly Monitor; Januar 2022

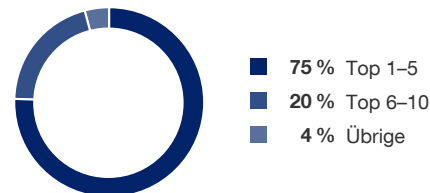
Die im Jahr 2017 entstandenen großen Linienallianzen 2M, OCEAN Alliance und THE Alliance bestehen weiterhin. Der Vertrag der OCEAN Alliance hat eine Laufzeit bis 2027, während die Partnerschaft der THE Alliance vertraglich bis 2030 besteht. Im April 2020 ist offiziell HMM als viertes Vollmitglied der THE Alliance beigetreten.

Im Berichtsjahr gab es weiterhin verstärkt Neubestellungen von Containerschiffen, jedoch nicht ausschließlich im Segment über 18.000 TEU. Auch im Segment 12.500 bis 18.000 TEU gab es verstärkt Aktivitäten, ebenso im Feedersegment. Viele dieser Schiffe wurden mit Hybridantrieben bestellt und werden 2023/2024 ausgeliefert.

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

Umsatzverteilung nach Kunden

an den Containerterminals am Hauptstandort Hamburg 2021



Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer/Fischereihafenareal wie auch für die Logistikimmobilien im Hamburger Hafen.

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA-Containerterminals in Hamburg am Umsatz veränderte sich im Geschäftsjahr 2021 nicht wesentlich auf 75,3 % (im Vorjahr: 75,5 %). Der Umsatzanteil der zehn wichtigsten Kunden an den Hamburger Terminals ging leicht zurück auf nunmehr 95,7 % (im Vorjahr: 97,7 %). 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, 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 Hafeneigentum (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 substantziellen 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.