

möglich, die die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen können. Anpassungen von Wertansätzen sind zukünftig nicht auszuschließen. **Risiko- und Chancenbericht**

Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand des Konzerns ist hierdurch nicht gefährdet.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nach dem pandemiebedingten Rückgang 2020 kehrte die Weltwirtschaft 2021 wieder auf einen Wachstumspfad zurück. Gleichwohl erlitt die konjunkturelle Erholung zuletzt einige Dämpfer, so dass sich die Ausgangslage für das Jahr 2022 leicht eingetrübt hat. 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 Auswirkungen auf die weitere Entwicklung besser beurteilen zu können. Nach jüngsten Einschätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) im Januar 2022 soll die **Weltwirtschaft** 2022 um 4,4 % expandieren. Die Erwartungen liegen 0,5 Prozentpunkte unter der vorherigen Prognose und spiegeln damit die nachlassende konjunkturelle Dynamik in der zweiten Hälfte 2021 wider. **Wirtschaftliches Umfeld**

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2022	Trend vs. 2021
Welt	4,4	↘
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	3,9	↘
USA	4,0	↘
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,8	↘
China	4,8	↘
Russland	2,8	↘
Euroraum	3,9	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,5	↘
Deutschland	3,8	↗
Welthandel	6,0	↘

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2022

Die Dynamik des Welthandels wird sich 2022 im Zuge des abnehmenden konjunkturellen Expansionstempos etwas abschwächen. Jedoch werden eine erneut rückläufige Nachfrage und die erwartete Abschwächung der Pandemie dazu beitragen, Ungleichgewichte in den globalen Lieferketten zu verringern. Nach Schätzungen des IWF wird das weltweite **Handelsvolumen** in diesem Jahr um 6,0 % steigen.

Die Aussichten für die **Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung** haben, sind für 2022 heterogen. So rechnet der IWF für China mit einem nachlassenden Wirtschaftswachstum und hat seinen aktualisierten Konjunkturausblick für die zweitgrößte Volkswirtschaft um 0,8 Prozentpunkte auf 4,8 % gesenkt (Stand: Januar 2022). Insbesondere die anhaltenden Probleme im chinesischen Immobiliensektor, die Null-COVID-Politik und die langsamer als erwartet verlaufende Erholung des privaten Verbrauchs schränken die wirtschaftlichen Aktivitäten ein. Dagegen wird die Erholung ölexportierender Länder wie Russland angesichts hoher Ölpreise grundsätzlich anhalten. Gleichwohl wurden die Wachstumserwartungen für die russische Wirtschaft aufgrund schlechter Ernten und einer unerwartet schlimmen Infektionswelle geringfügig nach unten revidiert. In den aufstrebenden Ländern Mittel- und Osteuropas wird die Wirtschaftskraft voraussichtlich um 3,5 % expandieren. In der Ukraine wird für 2022 eine Erholung mit einem Plus von 3,6 % erwartet, was jedoch neben der erfolgreichen Bekämpfung der Pandemie von der weiteren Entwicklung des geopolitischen Konfliktes mit Russland abhängig ist (IWF, Oktober 2021).

Die gesamtwirtschaftlichen **Aktivitäten des Euroraums** werden durch die aktuelle Infektionswelle, die Unsicherheiten im Hinblick auf neue Virusvarianten und die erneuten Maßnahmen zur Eindämmung belastet und dürften im Winterhalbjahr voraussichtlich leicht zurückgehen. Mit rückläufigem Infektionsgeschehen, Aufhebung der Mobilitätseinschränkungen und zunehmender Stabilisierung der Lieferketten dürfte die industrielle Wertschöpfung wieder an Geschwindigkeit zunehmen. Dennoch wird sich damit die erwartete vollständige wirtschaftliche Erholung weiter verzögern. Das estnische BIP wird sich nach letzten Schätzungen des IWF aus Oktober 2021 mit einem Plus von 4,2 % kräftig ausdehnen. Die Wirtschaftsleistung Italiens wird um 3,8 % steigen. Für die deutsche Wirtschaft erwartet der IWF gegenüber 2021 ein beschleunigtes Wachstum (+3,8 %). Gleichwohl wurde die Prognose um 0,8 Prozentpunkte gesenkt, was hauptsächlich auf die Anfälligkeit der exportorientierten Wirtschaft für die Störungen in den Lieferketten zurückzuführen ist.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Die Stärke und die Geschwindigkeit des Umschlagwachstums infolge der konjunkturellen Erholung sowie die anhaltenden Schiffsverspätungen haben 2021 zu einer starken Überlastung der Häfen geführt. Die Terminalbetreiber waren mit stark verspäteten, außerplanmäßigen Schiffsanläufen, steigenden Verweildauern der Container, Engpässen in der landseitigen Transportkette sowie Personalmangel durch Coronavirus-Ausbrüche konfrontiert. Auch 2022 werden die Störungen in den Lieferketten und die Engpasssituation vor allem in den Vorhäfen eine hohe Umschlagdynamik beeinträchtigen. Aus diesem Grund hat das Marktforschungsinstitut Drewry seine

Prognose für den **Weltcontainerumschlag** im Vergleich zu September nach unten angepasst und erwartet für 2022 eine Zuwachsrates von 4,6 % (vormals: 8,2 %).

Für **China**, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry 2022 einen Anstieg des Containerumschlags von 4,8 %. Die Aussichten für die **europäischen Häfen** deuten für 2022 auf ein beschleunigtes Wachstum. Nach Schätzungen der Experten soll das Fahrtgebiet Europa im laufenden Geschäftsjahr um 6,0 % wachsen. Der Aufschwung schlägt sich in fast allen europäischen Fahrtgebieten nieder, nur für die nordwesteuropäischen Häfen wird gegenüber 2021 eine nachlassende Umschlagdynamik erwartet.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2022	Trend vs. 2021
Welt	4,6	↘
Asien insgesamt	4,8	↘
China	4,8	↘
Europa insgesamt	6,0	↗
Nordwesteuropa	4,6	↘
Skandinavien und baltischer Raum	7,6	↗
Westliches Mittelmeer	6,8	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	7,3	↗

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2021

Angesichts der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee wird der intensive Wettbewerb zwischen den Häfen anhalten. Von den Engpässen in den führenden Häfen der Nordrange durch die gestörten Lieferketten profitieren kleinere Häfen wie Wilhelmshaven, Zeebrugge und Dunkerque.

Auch die Lage auf dem Containerschiffmarkt bleibt angespannt. In der Vergangenheit waren die hohe Bestellaktivität der Reeder und die aufgebauten Überkapazitäten in der Containerschifflotte Ursache für diese Situation. Angesichts der deutlichen wirtschaftlichen Imbalancen infolge der Pandemie kommt es jedoch zu erheblichen Kapazitätsengpässen in der Containerschiffahrt. Schiffe und Container sind wegen der hohen Transportnachfrage Mangelware und haben die Frachtraten insbesondere im Spotmarkt auf Rekordhöhen geführt. Gleichzeitig hat die Termintreue der Linienreeder spürbar abgenommen.

Das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner geht davon aus, dass die Gesamtstellplatzkapazität der Flotte im Prognosezeitraum auf 26,0 Mio. TEU ansteigen wird. Für 2022 wird die Auslieferung von 185 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,1 Mio. TEU erwartet. Davon werden zehn Schiffe der 18.000 – 24.000-TEU-Klasse angehören.

Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme anhalten. Zudem werden die Herausforderungen aktuell durch den weltweit stark gestörten Containerlinienverkehr erhöht. Infolge stark unregelmäßiger Schiffsanläufe und veränderter Rotationen und von Hafenauslassungen steigen die durchschnittlichen Anlaufmengen, so dass die Umschlagspitzen zunehmen und die Häfen und die gesamte Logistikkette weiterhin belasten.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2022	Trend vs. 2021
Transportaufkommen	3,1	↗
Straßenverkehr	3,0	↗
Eisenbahnverkehr	4,2	↘
Kombinierter Verkehr	5,3	↘
Transportleistung	3,7	↘
Straßenverkehr	3,5	↘
Eisenbahnverkehr	4,8	↘
Kombinierter Verkehr	5,7	↘

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; November 2021

Die zuletzt im November 2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2022 eine fortwährende Erholung im gesamten deutschen Güterverkehrsmarkt. Die Experten rechnen für den gesamtmöglichen Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr mit einer kräftigen Steigerung des Transportaufkommens. In der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – wird sich hingegen eine von den Experten erwartete Abschwächung des Außenhandels in geringeren Wachstumsraten bemerkbar machen. Für den Straßengüterverkehr wird für 2022 im Transportaufkommen ein Zuwachs von 3,0 % und in der Transportleistung von 3,5 % prognostiziert. Im Eisenbahngüterverkehr wird sich der außerordentlich starke Anstieg der Massenguttransporte im Jahr 2022 nicht wiederholen. Im Güterverkehr auf der Schiene verringert sich die Zuwachsrates auf 4,2 %, gleichzeitig wird auch die Transportleistung mit 4,8 % in 2022 langsamer steigen. Hingegen wird der Kombinierte Verkehr im laufenden Jahr voraussichtlich kaum an Tempo verlieren. Das Aufkommen wird um 5,3 % und die Leistung um 5,7 % zulegen.

Erwartete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2020 gegebene Prognose für das Jahr 2021 wurde mit Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse bereits für den Containertransport und die Umsatzerlöse im Teilkonzern Hafenlogistik und den Konzern angehoben. Im Oktober wurde die Erwartung für das Geschäftsjahr 2021 für nahezu alle Kennzahlen angepasst. Die Umsatzentwicklung für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern wurden in dem Zuge auf einen Bereich von 1.410 Mio. € bzw. 1.450 Mio. € konkretisiert (vormals: jeweils deutlicher Anstieg). Das Konzern-EBIT wurde auf einen Bereich von 205 Mio. € (vormals: 153 bis 178 Mio. €) und das EBIT für den Teilkonzern Hafenlogistik auf einen Bereich von 190 Mio. € angehoben (vormals: 140 bis 165 Mio. €). Außerdem wurde das Investitionsvolumen aufgrund von Verzögerungen von geplanten Anlagenzugängen von vormals 250 bis 280 Mio. € im Konzern auf rund 200 Mio. € reduziert.

Während der Containerumschlag zum Jahresende nur einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen konnte (erwartet: moderater Anstieg), bestätigten sich bzw. übertrafen alle anderen Kennzahlen die zuletzt gegebene Prognose.

Erwartete Ertragslage

Durch die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts haben sich die bestehenden Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Umfeld verstärkt. Für das unmittelbar vom Kriegsgeschehen betroffene HHLA-Containerterminal in Odessa muss davon ausgegangen werden, dass die Geschäftstätigkeit zumindest temporär zum Erliegen kommt. Die weitere Entwicklung ist in Abhängigkeit von der Gesamtsituation in der Region derzeit nicht prognostizierbar. Weiterhin ist zu erwarten, dass der Russland-Ukraine-Konflikt insbesondere durch die Auswirkungen angekündigter Sanktionen und möglicher Gegenreaktionen zu noch nicht einzuschätzenden Beeinträchtigungen der konjunkturellen Entwicklung in Europa und darüber hinaus führen kann.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Unsicherheiten ist eine verlässliche Prognose aktuell nicht möglich. Daher geht die HHLA in ihrem Ausblick 2022 der erwarteten Mengen- und Umsatzentwicklung von den gegenwärtig absehbaren Rahmenbedingungen aus. Neben der zuvor beschriebenen Erwartung für den Containerterminal Odessa (CTO) wird angenommen, dass sich die Lagergelderlöse im Segment Container im Verlauf des zweiten Halbjahres sukzessive normalisieren. Die Angaben zu einer möglichen EBIT-Entwicklung erfolgen in Bandbreiten, die den zuvor genannten Unsicherheiten soweit absehbar Rechnung tragen.

Mögliche Berichtigungen der Vermögenswertansätze betreffend den Container Terminal Odessa (CTO) und mittelbar Impairment betroffener Gesellschaften sind aufgrund der noch

nicht bewertbaren Rahmenbedingungen über den weiteren Verlauf des Konflikts nicht im Ausblick berücksichtigt. **Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage; Nachtragsbericht; Risiko- und Chancenbericht**

Im **Teilkonzern Hafenlogistik** wird sowohl für den Containerumschlag als auch den Containertransport mit einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr gerechnet. Für die Umsatzerlöse wird insgesamt von einem moderaten Anstieg gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Nachdem das operative Betriebsergebnis (EBIT) im Geschäftsjahr 2021 durch deutlich erhöhte Lagergelderlöse und eine rückwirkend gewährte höhere Trassenpreisförderung positiv beeinflusst war, wird vor dem Hintergrund der bestehenden Risiken für das aktuelle Geschäftsjahr für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in einer Bandbreite von 160 bis 195 Mio. € für möglich gehalten. Dabei wird innerhalb dieser Spanne im Segment Container ein starker Rückgang und im Segment Intermodal ein moderater Anstieg des jeweiligen Segment-EBIT für möglich gehalten.

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird für Umsatz und EBIT ein moderater Anstieg gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Auf Konzernebene wird mit einem moderaten Umsatzanstieg und einem Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 175 bis 210 Mio. € gerechnet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Auf Basis der zum 31. Dezember 2021 verfügbaren **Liquidität** geht die HHLA davon aus, dass die Finanzmittel jederzeit ausreichen werden, um den fälligen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen.

Zur weiteren Steigerung der Produktivität und Erhöhung der Kapazität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2022 von **Investitionen** auf Konzernebene in einer Bandbreite von 300 bis 350 Mio. € auszugehen. Davon entfallen 270 bis 320 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik. Die Investitionsschwerpunkte liegen im Segment Container auf der effizienten Nutzung der bestehenden Terminalflächen im Hamburger Hafen sowie der Erweiterung der ausländischen Terminals und im Segment Intermodal insbesondere auf der Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagskapazitäten. Die Prognose der Investitionen steht unter dem Vorbehalt, dass es zu keinen ungeplanten Verzögerungen bei den Anlagenzugängen aufgrund von Materialengpässen oder andauernden Störungen in den Lieferketten kommt. Die HHLA achtet soweit erforderlich weiter auf die Skalierbarkeit ihrer Investitionen und wird diese an die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung anpassen, um die finanzielle Stabilität des Konzerns zu sichern.

Die HHLA wird alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, um Leib und Leben aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Ukraine zu schützen. Ein weiterer Fokus der Steuerung liegt auf dem Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Aufrechterhaltung des Betriebs 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, das Berichtswesen und die Organe der Konzerngesellschaften. 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 und orientiert sich in seiner Ausgestaltung am internationalen Risikomanagementstandard „COSO Enterprise Risk Management (2013)“. Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Vorstand bzw. Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften sowie at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidie-

rungskreis. 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 (Tragfähigkeit)				
< 1 %	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %
unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestandsgefährdend

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 Brutto- (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Netto- (unter Berücksichtigung von Maßnahmen) Risiko. Aufbauend auf den Vorgaben gem. FISG (Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität) bzgl. der Angemessenheit und Wirksamkeit von Risikomanagementsystemen erfolgen Konkretisierungen bei der systematischen Wirksamkeitsprüfung risikosteuernder Maßnahmen.

Anschließend erfolgt eine systematische Risikoaggregation zur Ermittlung der Konzernrisiken. Im Vergleich zum Vorjahr wurde hierbei eine Weiterentwicklung der Systematisierung im Rahmen der Tragfähigkeitsanalyse vorgenommen.