

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.

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 der strategische Rahmen, u. a. in Form der Stärkung des Kerngeschäfts und der Erschließung zusätzlicher Wachstumsfelder, 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.

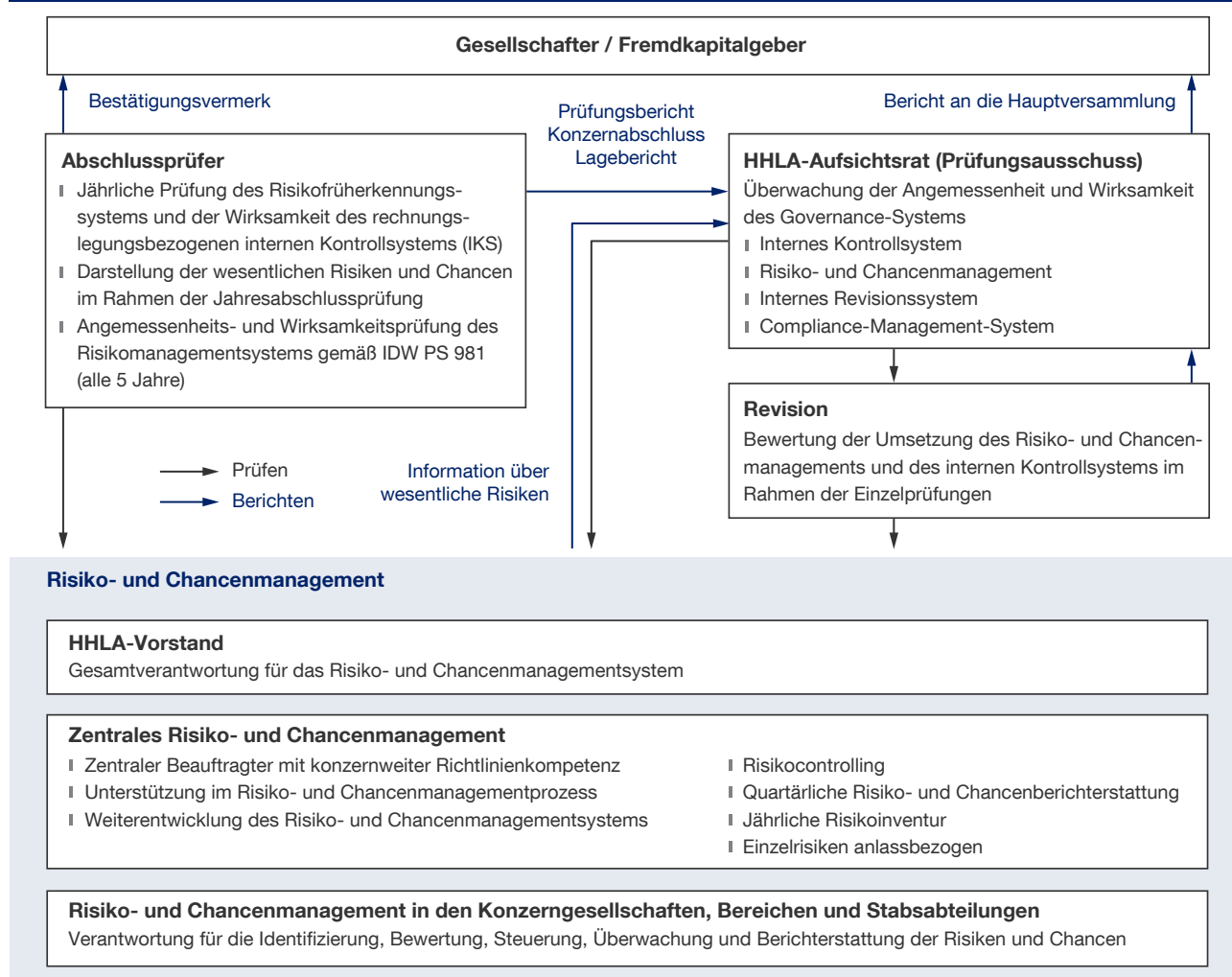
Die wesentlichen Elemente des Risiko- und Chancenmanagementsystems und der Risiko- und Chancenberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben.

Rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem (IKS)

Aufbau des 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

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



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 basieren 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 Fehlerrisiko unterworfen. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Angemessene und wirksame 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 der Rechnungslegung obliegt der Revision im Rahmen von Einzelprüfungen. 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 gesetzt, 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 festgelegt. 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 prüft die Risikomanagementprozesse und die prozessintegrierten Kontrollen im Rahmen ihrer Einzelprüfungen. Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des Compliance-Management-Systems und des internen Revisionssystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrats im Rahmen der Konzernabschlussprüfung 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 – vor allem unter den Vorzeichen der weiter anhaltenden Coronavirus-Pandemie –, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen und die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. Zudem werden IT-Sicherheitsrisiken zunehmend relevant und führen zu einer weiteren Intensivierung der entsprechenden Schutzmaßnahmen. Des Weiteren steigen Risiken aus Klimaveränderungen, vor allem in Form von Extremwetterereignissen, in ihrer Bedeutung.

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

	Schadens- höhe	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Trend vs. Vorjahr
Marktrisiken	bedeutend	unwahrscheinlich	➔
Finanzrisiken	mittel	unwahrscheinlich	⬇
Sonstige Risiken	mittel	unwahrscheinlich	➔
IT-Risiken	mittel	unwahrscheinlich	↗
Leistungsrisiken	unbedeutend	möglich	↗
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	↗
Strategische Risiken	–	–	⬇

Da die konjunkturellen Aussichten und die Bewertung der kunden- und wettbewerbsseitigen Marktrisiken einer Prognoseunsicherheit unterliegen, 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 aus der Gegenüberstellung der Risiken und der Tragfähigkeit des Konzerns 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.

Die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts führt zu einem Anstieg der die Geschäftsaktivitäten in der Ukraine und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung betreffenden Risiken. Die HHLA ist in der Lage, diese Risiken zu tragen. Der Fortbestand des Konzerns wird hierdurch nicht gefährdet.

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.

Nach der durch die Coronavirus-Pandemie 2020 bedingten Rezession verzeichnete die Weltwirtschaft 2021 ein Wachstum in Höhe von 5,9 %. Gleichwohl geriet die Erholung der Weltwirtschaft im Jahresverlauf zunehmend ins Stocken, so dass sich die Ausgangslage für das Jahr 2022 leicht eintrübte. 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. Neben den Auswirkungen der anhaltenden Coronavirus-Pandemie, vor allem in Form von gestörten Lieferketten und daraus resultierenden Ungleichgewichten bei Angebot und Nachfrage, einer möglichen strukturellen Inflation sowie angebots-, geo- und klimapolitisch bedingter Energiepreissteigerungen in Europa lassen auch die sich verschärfenden weltwirtschaftlichen und geopolitischen Spannungen – derzeit insbesondere durch die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts seit dem 24. Februar 2022 – diese Prognose unter Vorbehalt stehen.

Zudem ist die zukünftige Entwicklung der Welthandelsströme als Folge protektionistischer Tendenzen, die sich u. a. in den Handelskonflikten der USA mit China zeigen, weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Hinzu kommen weitere bzw. verlängerte Sanktionen gegenüber Russland sowie Währungskrisen und die Volatilität der Öl- und Gaspreise. **Prognosebericht/ Gesamtwirtschaftlicher Ausblick**

Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wurde die Wachstumsprognose gegenüber der letzten Prognose für 2022 um 0,8 Prozentpunkte auf 4,8 % gesenkt. Ausschlaggebend sind insbesondere ein geschwächter Immobiliensektor, die Folgen der Null-COVID-19-Strategie und die langsamer als erwartet verlaufende Erholung des privaten Konsums. **Wirtschaftliches Umfeld**

Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen mittel- und osteuropäischer Volkswirtschaften wie z. B. Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn, die einen nicht zu vernachlässigenden Teil ihres interkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln. Es besteht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunkturerentwicklung sowie einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können. Die Implikationen der anhaltenden Coronavirus-Pandemie stehen dem aktuell jedoch weiterhin gegenüber. Angesichts der Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Coronavirus-Pandemie liegen diese Chancen jedoch weiterhin im unwahrscheinlichen Bereich, auch wenn die Möglichkeit auf einen Übergang der Pandemie zu einer Endemie besteht. Der zeitliche Verlauf lässt sich zum Zeitpunkt der Berichterstellung jedoch noch nicht verlässlich abschätzen. Mit dem Angriff Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 ist die Krisensituation in der Ukraine eskaliert. Die Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland werden derzeit verschärft. Letztjährige Chancen bzgl. einer schrittweisen Aufhebung von Sanktionen sind damit auszuschließen.

Das Marktforschungsinstitut Drewry hat seine Prognose für den Weltcontainerumschlag 2022 zuletzt nach unten angepasst und erwartet nunmehr eine Zuwachsrate von 4,6 %. Auch diese Einschätzung unterliegt angesichts der anhaltenden Störungen in den Lieferketten, der Inflationsgefahren und des derzeit eskalierten Russland-Ukraine-Konflikts einer erhöhten Unsicherheit. Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben weiter für die HHLA relevant, werden jedoch zunächst weiterhin als unwahrscheinlich eingestuft. **Prognosebericht/Ausblick auf das Branchenumfeld**

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.

Mit der Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts ist mit einem (Teil-)Verlust von russlandbezogenen Transport- bzw. Umschlagsmengen in den Segmenten Container und Intermodal zu rechnen. **Prognosebericht/Konzernentwicklung**

Wettbewerbsumfeld

Das Wettbewerbsumfeld an der nordeuropäischen Küste ist durch Fragmentierung einerseits und den zunehmenden Einfluss der Reeder auf Terminals andererseits zu charakterisieren. Die Wettbewerbsintensität ist unverändert hoch. Entscheidend für die aktive Positionierung der Containerterminals in Hamburg sind Zuverlässigkeit und hohe wasserseitige Produktivität auch unter Corona-Bedingungen, attraktive Dienstleistungen rund um den Container sowie marktfähige Preise. Im Rahmen von Transformationsprozessen wurden klare Ziele zur Erhöhung der Produktivität sowie Verbesserung der Betriebskostenbasis definiert. Die schrittweise Umsetzung soll bis 2025 erfolgen. 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.

Die Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bleibt im Zuge der vielfältig zu beobachtenden Bewegungen am Markt, wie z. B. der Ankündigung von Reedern und Logistikunternehmen, eigene Verkehre zu etablieren, weiter hoch. Die entsprechenden Mengenverlagerungs- und Erlösisrisiken bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA steigen daher im Vergleich zum Vorjahr weiter an.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem 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. Im Segment Intermodal sind deshalb die Zuverlässigkeit und Fahrplanreue der Zugverbindungen, die Skalierbarkeit des Shuttlesystems, der Ausbau des Terminalnetzwerks und eine wettbewerbsfähige Kostenbasis notwendige Voraussetzungen, um erwartetes Wachstum auf der Schiene auch weiterhin zu ermöglichen. Investitionen in eigene Hub-Terminals, wie den Baubeginn für einen weiteren Hub-Terminal in Ungarn im September 2021 sowie die Betei-

ligung an dem Logistiker CL EUROPORT in Malaszewicze Anfang Januar 2022, stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzwerks der HHLA zusätzlich.

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

Kundenstruktur

Die Reederkunden der HHLA stehen in der Containerlinienschifffahrt in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür galten jahrelang im Wesentlichen strukturelle Überkapazitäten sowie niedrige Frachtraten. Im Verlauf der Coronavirus-Pandemie und angesichts der in einigen Fahrtgebieten sprunghaft angestiegenen Nachfrage kam es zu einem starken Wettbewerb um Schiffstransportkapazitäten, der die Frachtraten stark nach oben trieb. Hiervon profitierten die Reederkunden in erheblichem Maße. Sie erzielen derzeit Rekordergebnisse.

Hierdurch ist die HHLA weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange ausgesetzt. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen zudem die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals. Risiken aus wesentlichen Änderungen der aktuellen Dienststruktur erhöhen sich im Vergleich zum Vorjahr weiter und liegen im möglichen Bereich.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). Dies versetzt die HHLA grundsätzlich in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Für den CTT kann durch die beabsichtigte Minderheitsbeteiligung von CSPL in Höhe von 35 %, wodurch der Tollerort ein bevorzugter Hub für COSCO-Verkehre in Europa wird, langfristig Planungs- und Beschäftigungssicherheit geschaffen werden. Hier steht derzeit die Genehmigung der Bundesbehörden noch aus. Darüber hinaus soll der Mehrwert für den Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und betrieblichem 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.

Energiepreissteigerungen

Fossile Energieträger sind durch geo- und umweltpolitische Maßnahmen Beschaffungspreiskrisen ausgesetzt, die sich in den energieintensiven Segmenten Container und Intermodal ergebnis-

belastend auswirken können. Mit der Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts verstärkt sich das Risiko steigender Energiepreise. [Prognosebericht/Gesamtwirtschaftlicher Ausblick](#)

Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie eine strategisch ausgerichtete Beschaffungspolitik für Strom aus vorrangig klimaneutraler Produktion bestimmen daher das Handeln der HHLA.

Traktions-/Trassenkosten

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA-Gesellschaften haben für die Schienennetznutzung Trassenentgelte an die jeweiligen Staatsbahnen bzw. Netzbetreiber zu entrichten und kaufen darüber hinaus Traktionsleistungen ein.

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die verkehrsträgerneutrale 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. Zudem erfolgten 2021 Beschlüsse der Bundesregierung, die Trassenkosten zu senken. Darüber hinaus sollen in den kommenden Jahren weitere Maßnahmen zur Steigerung des Anteils der Schienentransporte im Modalsplit getroffen werden. Etwaige Risiken, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltspolitik beeinträchtigt wird und es folglich zu erhöhten Traktions-/Trassenkosten kommen könnte, stellen daher derzeit keine wesentlichen Risiken für die HHLA dar. [Risiken und Chancen/1. Marktumfeld; 3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren; 7. Strategisches Umfeld](#)

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, wird der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen und des Bestands an eigenem rollenden Material und eigenen Lokomotiven 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 Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

2. Finanzrisiken

Werthaltigkeit von Beteiligungen

Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zu Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten führen. So besteht z. B. aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurzfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können, wenn sich die Nachfrage nach

den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögenswerte und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor. Durch die Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts ist das Risiko von Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage nicht auszuschließen. Im Sinne eines risikoadäquaten Handelns hat HHLA entsprechende Risiken wo möglich durch Abschluss von Versicherungen oder Bundesgarantien Rechnung getragen. Die Risikobewertung bleibt aufgrund der anhaltend hohen Wettbewerbsintensität im Hamburger Hafen, der Start-up-charakteristisch nur eingeschränkt prognostizierbaren Geschäftsentwicklung von neuen Geschäftsaktivitäten und der unsicheren Folgen aus dem eskalierten Russland-Ukraine-Konflikt sowie inflationserwartungsinduziert steigender Diskontierungszinssätze für die Durchführung von Werthaltigkeitstests unverändert im Bereich einer mittleren Schadenshöhe. Ein Risikoeintritt wird als möglich angesehen.

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 vor allem das Risiko einer Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja – insbesondere angesichts des eskalierten Russland-Ukraine-Konflikts – gegenüber dem Planansatz nicht ausgeschlossen werden. Die entsprechenden Wechselkursrisiken unterliegen gestiegenen Unsicherheiten im Zuge der zukünftigen Entwicklung der weltweiten Coronavirus-Pandemie und insbesondere aufgrund der Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts zum Zeitpunkt des Berichts. Des Weiteren bestehen u. a. Wechselkursrisiken aus der Bewertung von Euro-Darlehen bei Gesellschaften, deren Ausschüttung in lokaler Währung ausgezahlt wird. Die Höhe dieser Risiken wird sowohl durch Kursentwicklungen als auch durch die Entwicklung des Darlehensbestands beeinflusst. Derzeit liegen die Risiken unter dem Vorjahresniveau, mittelfristig können die Risiken vor allem vor dem Hintergrund des geplanten Ausbaus der Intermodalaktivitäten wieder ansteigen.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko von Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen und sofern möglich durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder hat sich 2021 trotz der Unsicherheiten in den Märkten im Zuge der Coronavirus-Pandemie weiter verbessert. **Risiken und Chancen/ 1. Marktumfeld**

So wird das Risiko einer Kundeninsolvenz mit entsprechenden Umschlag- und Forderungsverlusten im Containersegment derzeit als sehr unwahrscheinlich angesehen, entsprechende Risiken liegen daher für den Betrachtungszeitraum im unwesentlichen Bereich. Entsprechend sinken die potenziellen Schadenshöhen für Forderungsausfallrisiken stark. Unsicherheiten bezüglich etwaiger weiterer pandemiebedingter Wirtschaftseinbrüche, der Entwicklung der Bunkerkosten und der volatilen Frachtraten bleiben jedoch bestehen, so dass das Risiko weiter beobachtet wird.

Bedingt durch die Coronavirus-Pandemie ergeben sich Mietausfallrisiken und damit Risiken durch gegebenenfalls entstehende Kosten für erforderliche Um- bzw. Rückbauten auf Mietflächen bei den Logistikimmobilien und in der Speicherstadt. Gewährte Mietstundungen sollen Mieter unterstützen, die wirtschaftlich schwierige Zeit zu überstehen. Die HHLA steht in engem Kontakt mit den Mietern, um zügig gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen zu können. Etwaige Risikoeintritte werden daher als unwahrscheinlich bewertet (im Vorjahr: möglich).

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Durch ein aktives Forderungsmanagement wird die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Zahlungsziele überwacht.

Pensionsverpflichtungen

Die geldpolitischen Entscheidungen der Europäischen Zentralbank können zu einem weiteren Absinken des für die Barwertermittlung der Pensionsverpflichtung relevanten Referenzzinssatzes führen. Ein Absinken des geplanten Niveaus kann eine erneute Erhöhung des versicherungsmathematischen Verlusts verbunden mit einer sinkenden Eigenkapitalquote bewirken. Angesichts der aktuellen Zinsentwicklungen wird im Rahmen der Risikobewertung von einer geringeren Wahrscheinlichkeit eines erneuten Absinkens des aktuellen Zinsniveaus ausgegangen, so dass sich die potenzielle Schadenshöhe stark gegenüber dem Vorjahr verringert. Vor dem Hintergrund der Coronavirus-Pandemie und der hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Geldpolitik ist ein Risikoeintritt nicht auszuschließen, wird jedoch als unwahrscheinlich angesehen. Die Risikobewertung entspricht damit im Wesentlichen dem Vorjahresstand. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

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. **Konzernanhang, Tz. 47 Management von Finanzrisiken**

3. Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren Hochwasser

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des notwendigerweise wassernahen Betriebs der Hamburger Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den vergangenen Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt. Das verbleibende Risiko bleibt im Wesentlichen unverändert gegenüber der Vorjahresbetrachtung.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden, der Hafenunternehmen und in der Speicherstadt, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Extremwetterereignisse

Im Zuge des Klimawandels ist weltweit ein Anstieg von Extremwetterereignissen zu beobachten. Außergewöhnlich schwere Stürme oder Starkregenereignisse können auch in Europa sowohl die Hafeninfrastruktur als auch die Bahnnetzwerke beschädigen. Insbesondere im Intermodalverkehr können hierdurch Betriebsabläufe infolge witterungsbedingt gesperrter Gleisabschnitte beeinträchtigt werden. Um schienengebundene Containertransporte aufrechtzuerhalten, ist eine hohe Flexibilität von Betriebsmitteln und des operativen Personals erforderlich. Darauf wird der Betrieb im Segment Intermodal konsequent ausgerichtet, um das kundenseitig vereinbarte Leistungsversprechen auch bei herausfordernden Witterungsbedingungen zu gewährleisten. Temporär steigende Mehrkosten können ereignisabhängig nicht ausgeschlossen werden.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA im Rahmen ihrer Wachstums- und Innovationsstrategie systematisch Akquisitionsoptionen. Im Fokus potenzieller Beteiligungen stehen dabei Hafenprojekte in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten sowie innovative Technologieunternehmen und Start-ups im Verkehrs- und Logistiksektor. 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 weitere Akquisitionen gegeben. So wurde am 7. Januar 2021 die mehrheitliche Übernahme des Multifunktionsterminals PLT im italienischen Seehafen Triest vollzogen, wodurch das Hafen- und Intermodalnetzwerk der HHLA strategisch erweitert wird. Des Weiteren beteiligte sich die HHLA Anfang 2021 mehrheitlich an der iSAM AG, einem weltweit tätigen Spezialisten für Automatisierungstechnik, u. a. für den Hafenumschlag. Zudem wurden Anfang Januar 2022 Mehrheitsanteile an dem Logistiker CL EUROPORT in Malaszewicze in der Nähe der weißrussischen Grenze erworben, wodurch das Güterverkehrsnetz um einen Knotenpunkt innerhalb Mittel- und Osteuropas, aber auch für euroasiatische Transporte erweitert wurde. **Nachtragsbericht**

Technologische Innovationen und Digitalisierung

Die HHLA verfolgt u. a. das Ziel, mit innovativen und nachhaltigen Lösungen die Verkehrsinfrastruktur im und um den Hamburger Hafen zu entlasten und die Kapazitäten ihrer Terminalanlagen noch effizienter zu nutzen. Hierfür setzt die HHLA z. B. maschinelles Lernen am CTA und am CTB ein, um die Positionierung von Containern im Lager zu optimieren und hierdurch die Produktivität zu steigern.

Darüber hinaus hat die HHLA neue Geschäftseinheiten gegründet und beteiligt sich an zukunftssträchtigen Start-ups, um technologischen und unternehmerischen Innovationspotenzialen in der Logistik, vor allem im Bereich der innovativen Geschäftsaktivitäten entlang der materiellen und digitalen logistischen Wertschöpfung, den notwendigen Raum zu geben. Ein Beispiel hierfür ist das Buchungsportal modility, über dessen Plattform der Zugang zum Kombinierten Verkehr vereinfacht wird.

Durch die innovative Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Wachstumstreiber können sich zukünftig zusätzliche Chancen zur Effizienzsteigerung und zu entsprechender Wertschöpfung ergeben. Gleichzeitig sind sie mit gewissen Anlaufkosten und einem unternehmerischen Risiko verbunden, das wohlbedacht und entsprechend den Chancen austariert ist. **Forschung und Entwicklung**

4. IT-Risiken

Die Geschäftsprozesse der HHLA sind in hohem Maße abhängig von der Verfügbarkeit und Sicherheit von IT-Anwendungen. Bei einem Cyberangriff können zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen, u. a. durch die Zerstörung von Daten, weiterhin nicht ausgeschlossen werden. Umfangreiche Maßnahmen, wie z. B. Prävention, u. a. durch spezifische Filtermechanismen, das Vorhalten von Back-up-Systemen, vor allem 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. Angesichts der Zunahme von Cyberangriffen auf Unternehmen, insbesondere vor dem

Hintergrund des eskalierten Russland-Ukraine-Konflikts, steigt auch das Risiko für die HHLA, von einem schadenverursachenden Angriff betroffen zu sein.

5. Risiken der Leistungserstellung

Die Risiken der Leistungserstellung verstärken sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund der Verschlechterung externer Rahmenbedingungen im Bauwesen und der fortschreitenden internen Transformationsprozesse.

Aufgrund der gegenwärtigen Baukonjunktur und des globalen Baustoffmangels bestehen derzeit Preiskalkulationsrisiken für Bauprojekte in der Speicherstadt, bei denen Bauleistungen noch nicht vergeben worden sind. Maßnahmen wie die enge Einbindung des Einkaufs in die Projekte dienen der Kostenoptimierung. Dennoch gilt ein Risikoeintritt derzeit als wahrscheinlich.

Konflikte bei Tarifverhandlungen oder im Zusammenhang mit Transformationsprozessen können zu Unterbrechungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf mit den entsprechenden Ergebnisauswirkungen vor allem im Container- und Intermodalsegment führen. Da im Intermodalsegment externe Streiks relevant sind, stellen Kommunikation mit Kunden und Flexibilität im Routing wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der potenziellen Schadenshöhen dar. Im Containersegment können interne Arbeitskämpfmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden. Diesen wird mit umfangreicher Kommunikation zu den Prozessschritten und einer intensiven Einbindung des Betriebsrats begegnet.

Des Weiteren könnten sich Transformationsprozesse und damit die Erreichung von geplanten Projektzielen möglicherweise zeitlich verzögern. Auch hier erfolgen umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine enge Einbindung aller Beteiligten, um etwaigen Verzögerungen zu begegnen.

Des Weiteren kann unverändert nicht ausgeschlossen werden, dass Anlagen, die aufgrund unerwarteter Marktentwicklungen nicht mehr bedarfsgerecht eingesetzt werden können oder sich nachträglich als ungeeignet erweisen, abgeschrieben werden müssen. Durch Maßnahmen, vor allem in Form von Tests und Analysen im Vorfeld der Beschaffung, liegt ein Risikoeintritt im unwahrscheinlichen Bereich.

Pandemien können neben konjunkturbedingten Auswirkungen auch dazu führen, dass durch Erkrankungsfälle Betriebsabläufe im HHLA-Konzern gestört oder unterbrochen werden. Die HHLA hat im Zuge der derzeitigen Coronavirus-Pandemie umfangreiche Maßnahmen umgesetzt, um den Schutz der Beschäftigten und die Durchführung der Betriebsabläufe zu gewährleisten. Die Risikosituation wird laufend überprüft,

Maßnahmen werden entsprechend angepasst. In der momentanen Bewertung liegen Leistungsrisiken durch Pandemien im unwesentlichen Bereich.

6. 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. Zudem können etwaige Zuwiderhandlungen in bestimmten Rechtsgebieten (z. B. Wettbewerb, Datenschutz) zu Bußgeldern führen, die auf Konzernkennzahlen fußen und somit unter Umständen wesentliche Größenordnungen erreichen.

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 Spezialthemen wie der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb werden dem aktuellen Risikoprofil entsprechend 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. Darüber hinaus tragen die regelmäßig wiederkehrende Analyse von Compliance-Risiken und das systembasierte Business-Partner-Screening, mit dem konzernweit die einheitliche risikoorientierte Überprüfung von Geschäftspartnern der HHLA umgesetzt wird, ebenfalls zur frühzeitigen Erkennung von Compliance-Risiken und damit zur Risikominimierung bei. Dies gilt auch für den mittlerweile konzernweit zur Anwendung kommenden HHLA-Lieferantenkodex.

Prozessrisiken

Durch Veränderung von Ausgangsprämissen oder Rahmenbedingungen kann es in Projekten zu einer wesentlichen Unterschreitung der hinterlegten Wirtschaftlichkeitsrechnung kommen. Dies kann die Auflösung langfristiger Verträge notwendig machen und ggf. Rechtsstreitigkeiten zur Folge

haben. Die HHLA ergreift vorbeugend Maßnahmen, u.a. in Form des Einsatzes juristischer Expertise, um entsprechende Streitigkeiten zu vermeiden bzw. beizulegen.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen oder zu Kostensteigerungen führen. 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, sofern möglich, zu reduzieren.

Umgekehrt können sich Chancen aus neuen Regularien entwickeln, die im Wesentlichen die Marktpotenziale von technologischen Innovationen erhöhen.

7. 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. 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. 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. Dies könnte wiederum dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbeientwickeln.

Zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme sind die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. So können im Intermodalsegment Mehrkosten oder Verspätungen durch Engpässe im Bahnnetz, u. a. aufgrund mangelhafter Bahninfrastruktur oder von Behinderungen durch Baumaßnahmen, auftreten. Die Flexibilität durch eigenes rollendes Material trägt u. a. dazu bei, dass etwaige Ergebnisauswirkungen derzeit nicht zu den für den HHLA-Konzern wesentlichen Risiken zählen. Für die HHLA mittelfristig besonders wichtige Projekte sind jedoch der künftige Ersatz der Köhlbrandbrücke durch einen Tunnel bis voraussichtlich Ende 2034, der Bau der Hafenpassage (A 26) und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

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.

Erklärung zur Unternehmensführung

Der folgende Abschnitt beinhaltet die gemeinsame **Erklärung zur Unternehmensführung** von Vorstand und Aufsichtsrat für die HHLA und den Konzern gemäß § 289f HGB bzw. § 315d i.V.m. § 289f HGB.

Umsetzung des DCKG und Entsprechenserklärung

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 Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“) und die damit verfolgten Ziele daher ausdrücklich. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2021 sorgfältig mit den Empfehlungen und Anregungen des DCGK befasst und am 13. Dezember 2021 ihre jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA und des Konzerns entspricht danach – bis auf die nachfolgend beschriebenen Ausnahmen – den Empfehlungen sowie größtenteils auch den Anregungen des DCGK.

Die aktuelle Entsprechenserklärung – die wie die Entsprechenserklärungen der Vorjahre auch unter www.hhla.de/corporategovernance  zugänglich ist – lautet wie folgt:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 11. Dezember 2020 (Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 16. Dezember 2019 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- a) Die Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK werden derzeit nicht von allen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern eingehalten. Der Aufsichtsrat und der Nominierungsausschuss achten bei der Auswahl von Kandidatinnen und Kandidaten für Vorstand und Aufsichtsrat seit jeher darauf, dass diesen für die Wahrnehmung ihres Mandats genügend Zeit zur Verfügung steht. Dies beinhaltet in der Regel auch die Einhaltung der Mandatsgrenzen nach den Empfehlungen C.4 und C.5. Der Aufsichtsrat ist jedoch der Ansicht, dass die Frage, ob ein Mitglied genügend Zeit für sein Mandat aufbringen kann, jeweils anhand der Umstände des Einzelfalls beur-