

Zwischenlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die weltwirtschaftliche Aktivität ist infolge der Coronavirus-Pandemie im ersten Halbjahr drastisch gesunken. Die konjunkturellen Auswirkungen waren nach aktuellen Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) sogar noch negativer als zuletzt erwartet. Während in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften der Konjunkturerinbruch im ersten Halbjahr historische Dimensionen erreicht hat, fällt der Rückgang in den Schwellen- und Entwicklungsländern insgesamt aufgrund der Entwicklung in China nicht ganz so massiv aus. Die chinesische Wirtschaft hat sich bereits von ihrem Tiefpunkt gelöst: Das Statistikamt in Peking meldete nach einem Rückgang von 6,8 % im ersten Quartal für das zweite Quartal wieder einen Anstieg der Wirtschaftsleistung von 3,2 %. Dagegen ist in den übrigen Schwellenländern wie Brasilien und Russland das Coronavirus noch nicht eingedämmt und die konjunkturelle Talsohle noch nicht durchschritten. Zudem hat der weltweite Konjunkturerinbruch den Ölpreis gravierend sinken lassen und die Ölproduzenten zu massiven Produktionskürzungen veranlasst. Die Schätzungen der Weltbank für das Wachstum des russischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) im ersten Quartal 2020 liegen noch bei 1,6 %, allerdings wird sich das ganze Ausmaß voraussichtlich erst in der Wachstumsrate für das zweite Quartal niederschlagen. Auch der Welthandel spiegelt die Folgen der Pandemie wider: Nach Schätzungen des IWF schrumpfte das globale Handelsvolumen im ersten Quartal 2020 um 3,5 %.

In der Europäischen Währungsunion haben die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie zum größten Einbruch der wirtschaftlichen Aktivität seit Bestehen des Wirtschaftsraums geführt. Obwohl die Beschränkungen im Wesentlichen erst im März in Kraft traten, betrug der Rückgang des BIP nach Schätzung von Eurostat bereits in den ersten drei Monaten 2020 3,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Für das zweite Quartal deuten die konjunkturellen Frühindikatoren des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) auf einen zweistelligen Rückgang mit über 13 % hin. Außerhalb der Eurozone fiel der konjunkturelle Rückgang im mittel- und osteuropäischen Raum vor allem in Polen und Ungarn im ersten Quartal 2020 mit einem Rückgang um jeweils 0,4 % gegenüber dem Vorquartal glimpflich aus. Im Vergleich zum Vorjahr verschlechterte sich in Polen die Dynamik des Wirtschaftswachstums auf 1,7 % und in Ungarn auf 2,0 %. Das tschechische BIP schrumpfte in den ersten drei Monaten 2020 im Vergleich zum Vorquartal um 3,3 % und im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 %. In Deutschland markiert die Coronavirus-Pandemie den schärfsten Einbruch der Wirtschaftsleistung seit Bestehen der Bundesrepublik. Im ersten Quartal 2020 schrumpfte die wirtschaftliche Aktivität um 2,3 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Nach Einschätzung des IfW zeichnet sich für das zweite Quartal sogar ein drastischer Rückgang des BIP von rund 12 % ab. Die Stimmungsindikatoren deuten aber darauf hin, dass der Tiefpunkt der Krise über-

wunden ist. Dies spiegelt sich auch im deutschen Außenhandel wider. Zwar lagen im Zeitraum Januar bis Mai 2020 die Ausfuhren 14,1 % und die Einfuhren 10,3 % unter dem Vorjahresniveau, im Mai wurde jedoch wieder ein Anstieg der Exporte (+ 9,0 %) und Importe (+ 3,5 %) im Vergleich zum Vormonat verzeichnet.

Branchenumfeld

Wie von den Experten des Marktforschungsinstituts Drewry erwartet, ist der weltweite Containerumschlag infolge der Coronavirus-Pandemie im ersten Halbjahr 2020 deutlich zurückgegangen. Wenngleich der Umschlagrückgang – gemessen am Containerumschlag in den Häfen weltweit – im ersten Quartal mit einem Minus von 2,7 % nicht so einschneidend ausfiel wie von den Experten noch im März erwartet, geht Drewry davon aus, dass der weltweite Containerumschlag im zweiten Quartal um 16,2 % eingebrochen ist.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	Q2 20	Q1 20
Welt	- 16,2	- 2,7
Europa insgesamt	- 21,3	- 2,8
Nordwesteuropa	- 16,7	- 2,9
Skandinavien und baltischer Raum	- 33,3	- 2,4
Westliches Mittelmeer	- 22,6	- 3,4
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	- 24,1	- 2,3

Quelle: Drewry Maritime Research, Juli 2020

Das Fahrtgebiet Europa ist von der Krise besonders betroffen. Nachdem Drewry im März 2020 für das zweite Quartal noch von einem moderaten Rückgang von 4,1 % der Volumina in den europäischen Häfen ausgegangen war, erwarten die Experten nun einen massiven Einbruch von 21,3 %. Auch die Fahrtgebiete Nordwesteuropa sowie Skandinavien und baltischer Raum werden im zweiten Quartal voraussichtlich deutlich schlechter abschneiden als zuletzt prognostiziert.

In Rotterdam wurden im Berichtszeitraum 7,0 Mio. TEU und damit 7,0 % weniger Container umgeschlagen als im ersten Halbjahr 2019. In Antwerpen wurden in den ersten sechs Monaten hingegen 0,4 % mehr Container über die Kaikante bewegt. Für die deutschen Häfen entlang der Nordsee lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch keine Halbjahresdaten vor. In den ersten fünf Monaten des Jahres wurden in den Bremischen Häfen 2,0 Mio. TEU und damit 4,4 % weniger als im Vorjahreszeitraum umgeschlagen. Der JadeWeser-Port in Wilhelmshaven meldete für das erste Quartal 2020 einen Umschlag von 106 Tsd. TEU, was mit einem Minus von 48,3 % nahezu einer Halbierung des umgeschlagenen Volumens gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Das Umschlag-

volumen an den drei Hamburger Containerterminals lag in den ersten sechs Monaten 2020 mit 3.058 Tsd. TEU bzw. 12,0 % stark unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2020	1–6 2019	Veränd.
Umsatzerlöse	628,4	693,7	- 9,4 %
EBITDA	140,1	192,9	- 27,4 %
EBITDA-Marge in %	22,3	27,8	- 5,5 PP
EBIT	55,5	114,3	- 51,5 %
EBIT-Marge in %	8,8	16,5	- 7,7 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	14,1	54,7	- 74,2 %
ROCE in %	5,4	11,3	- 5,9 PP

Wesentliche Ereignisse und Geschäfte

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Ertragslage der HHLA im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres sind wesentlich. Dennoch ergeben sich für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns zum 30. Juni 2020 keine wesentlichen Auswirkungen.

Sowohl die für die ersten sechs Monate 2020 vorliegenden wirtschaftlichen Indikatoren als auch die eingetretene wirtschaftliche Entwicklung der HHLA decken sich im Teilkonzern Hafenlogistik und im Teilkonzern Immobilien im Wesentlichen mit der im zusammengefassten Lagebericht 2019 erwarteten Entwicklung. Darüber hinaus waren im Mitteilungszeitraum grundsätzlich weder im Umfeld der HHLA noch innerhalb des Konzerns besondere Ereignisse und Geschäfte mit wesentlicher Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage zu verzeichnen. **Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage**

Ertragslage

Die Entwicklung der Leistungsdaten der HHLA war im ersten Halbjahr 2020 stark von der weltweiten Coronavirus-Pandemie beeinflusst. Der **Containerumschlag** ging gegenüber dem Vorjahr stark um 11,3 % auf 3.345 Tsd. TEU (im Vorjahr: 3.770 Tsd. TEU) zurück. Dieser Rückgang begann in der Mitte des ersten Quartals, verstärkte sich sodann im bisherigen Jahresverlauf deutlich und trat vorwiegend bei den Hamburger Containerterminals auf. Der Umschlag der internationalen Terminals lag bei regional stark unterschiedlicher Entwicklung im ersten Halbjahr nur leicht unter dem Vorjahresniveau. Der **Containertransport** verzeichnete einen deutlichen Rückgang um 8,2 % auf 718 Tsd. TEU (im Vorjahr: 782 Tsd. TEU). Die Straßentransporte waren vom Rückgang in stärkerem Maße betroffen als die Bahntransporte.

Der Rückgang bei den **Umsatzerlösen** des HHLA-Konzerns bewegte sich im Mitteilungszeitraum mit 9,4 % auf 628,4 Mio. € (im Vorjahr: 693,7 Mio. €) in etwa in der Größenordnung der Leistungsdaten. Alle Geschäftssegmente waren wesentlich vom Umsatzrückgang betroffen.

Mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 614,2 Mio. € (im Vorjahr: 677,5 Mio. €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien verzeichnete einen Umsatz in Höhe von 18,0 Mio. € (im Vorjahr: 19,9 Mio. €). Der Rückgang vollzog sich in beiden Teilkonzernen nahezu analog zum Konzern.

Die **Bestandsveränderungen** in Höhe von 0,6 Mio. € (im Vorjahr: 0,0 Mio. €) hatten keinen nennenswerten Einfluss auf das Konzernergebnis. Die **aktivierten Eigenleistungen** erreichten 2,2 Mio. € (im Vorjahr: 3,3 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** betrugen 22,3 Mio. € (im Vorjahr: 19,0 Mio. €). Eine Verbindlichkeit aus einer bedingten Gegenleistung, die im Rahmen des Erwerbs der Bionic Production GmbH vereinbart wurde, wurde aufgrund einer neuen Vereinbarung mit dem Verkäufer ertragswirksam ausgebucht. Dieser Ertrag war wesentlich für den Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge.

Die **operativen Aufwendungen** gingen um 0,6 % auf 598,0 Mio. € (im Vorjahr: 601,6 Mio. €) zurück. Der im Vergleich mit den Leistungsdaten und Umsatzerlösen deutlich geringere Rückgang hängt neben der Tarifentwicklung u. a. mit einem Anstieg der Beschäftigtenanzahl im zweiten Halbjahr 2019, gestiegenen Abschreibungen und höheren sonstigen betrieblichen Aufwendungen zusammen.

Der **Materialaufwand** wurde im Berichtszeitraum um 7,8 % auf 186,1 Mio. € (im Vorjahr: 201,7 Mio. €) reduziert. Der Rückgang fiel etwas geringer aus als bei den Umsatzerlösen, da die Stromkosten nicht gesenkt werden konnten. Die Materialaufwandsquote stieg daher leicht auf 29,6 % (im Vorjahr: 29,1 %) an.

Im **Personalaufwand** war ein geringfügiger Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert um 0,1 % auf 260,0 Mio. € (im Vorjahr: 259,9 Mio. €) zu verzeichnen. Der starke Anstieg der Personalaufwandsquote auf 41,4 % (im Vorjahr: 37,5 %) hing neben der Tarifsteigerung im Vorjahr und dem Umsatzrückgang mit einer gestiegenen Mitarbeiteranzahl durch die Geschäftsausweitung bei den Bahntransporten zusammen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtszeitraum deutlich um 9,7 % auf 67,3 Mio. € (im Vorjahr: 61,4 Mio. €) an. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich von 8,9 % im Vorjahr auf 10,7 %. Ursächlich hierfür waren

gestiegene Instandhaltungskosten im Container-Segment und ein Anstieg in den Aufwendungen für Beratung und Dienstleistungen.

Das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** ging bedingt durch den Mengenrückgang um 27,4 % auf 140,1 Mio. € (im Vorjahr: 192,9 Mio. €) zurück. Die EBITDA-Marge ist im Berichtszeitraum auf 22,3 % zurückgegangen (im Vorjahr: 27,8 %).

Der **Abschreibungsaufwand** stieg bedingt durch die Wertberichtigung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Bionic Production GmbH und die Geschäftsausweitung in den Bahnverkehren deutlich um 7,7 % auf 84,6 Mio. € (im Vorjahr: 78,6 Mio. €) an, der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich auf 13,5 % (im Vorjahr: 11,3 %).

Im **Betriebsergebnis (EBIT)** war im Mitteilungszeitraum ein starker Rückgang um 58,8 Mio. € bzw. 51,5 % auf 55,5 Mio. € (im Vorjahr: 114,3 Mio. €) zu verzeichnen. Die **EBIT-Marge** betrug 8,8 % (im Vorjahr: 16,5 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik ging das EBIT um 53,5 % auf 49,1 Mio. € zurück (im Vorjahr: 105,6 Mio. €). Im Teilkonzern Immobilien reduzierte sich das EBIT um 27,8 % auf 6,1 Mio. € (im Vorjahr: 8,5 Mio. €).

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 2,2 Mio. € bzw. 13,9 % auf 17,7 Mio. € (im Vorjahr: 15,5 Mio. €). Grund hierfür ist im Wesentlichen das geringere Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegte sich mit 30,9 % oberhalb der des Vorjahrs (im Vorjahr: 26,3 %).

Das **Ergebnis nach Steuern** verringerte sich um 64,2 % von 72,9 Mio. € auf 26,1 Mio. €. Das **Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** lag mit 14,1 Mio. € stark unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 54,7 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,19 € (im Vorjahr: 0,75 €). Hierbei erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik ein Ergebnis je Aktie von 0,15 € (im Vorjahr: 0,71 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien lag das Ergebnis je Aktie mit 1,27 € ebenfalls unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,80 €). Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erreichte einen Wert von 5,4 % (im Vorjahr: 11,3 %).

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 30. Juni 2020 gegenüber dem Jahresende 2019 um insgesamt 21,8 Mio. € auf 2.631,8 Mio. € (zum 31. Dezember 2019: 2.610,0 Mio. €) erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.117,9	2.124,3
Kurzfristiges Vermögen	513,9	485,7
	2.631,8	2.610,0
Passiva		
Eigenkapital	589,7	578,9
Langfristige Schulden	1.719,7	1.749,8
Kurzfristige Schulden	322,4	281,3
	2.631,8	2.610,0

Auf der Aktivseite der Bilanz sind die **langfristigen Vermögenswerte** um 6,4 Mio. € auf 2.117,9 Mio. € (zum 31. Dezember 2019: 2.124,3 Mio. €) im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Sachanlagen gesunken. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** nahmen um 28,2 Mio. € auf 513,9 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2019: 485,7 Mio. €). Gründe hierfür waren im Wesentlichen der Anstieg der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 45,0 Mio. € sowie der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 18,9 Mio. €.

Auf der Passivseite ist das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2019 um 10,8 Mio. € auf 589,7 Mio. € (zum 31. Dezember 2019: 578,9 Mio. €) angestiegen. Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 26,1 Mio. €. Gegenläufig wirkten die Zinssatzanpassung der Pensionsrückstellungen und die Differenz aus der Fremdwährungsumrechnung. Die Eigenkapitalquote stieg leicht auf 22,4 % (zum 31. Dezember 2019: 22,2 %).

Die **langfristigen Schulden** verringerten sich um 30,1 Mio. € auf 1.719,7 Mio. € (zum 31. Dezember 2019: 1.749,8 Mio. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Verringerung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 31,2 Mio. € sowie die Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen zurückzuführen. Gegenläufig dazu wirkte der Anstieg der Pensionsrückstellungen. Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten, der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen um 41,1 Mio. € auf 322,4 Mio. € (zum 31. Dezember 2019: 281,3 Mio. €).

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** betrug im Mitteilungszeitraum 89,0 Mio. € und lag damit 19,7 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 110,9 Mio. €). Von den getätigten Investitionen wurden

85,5 Mio. € für Sachanlagen (im Vorjahr: 106,1 Mio. €) und 3,5 Mio. € für immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 4,8 Mio. €) verwendet. Es handelt sich zum überwiegenden Teil um Erweiterungsinvestitionen.

Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel im ersten Halbjahr 2020 auf den Erwerb von Lokomotiven, Containertragwagen und Wartungsequipment in der METRANS-Gruppe sowie die Beschaffung von Containerbrücken, Lagerkränen und Großgeräten für den Horizontaltransport auf den HHLA-Containerterminals im Hamburger Hafen und die Entwicklung der Hamburger Speicherstadt.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** verminderte sich zum 30. Juni 2020 um 13,3 Mio. € auf 159,8 Mio. € (im Vorjahr: 173,1 Mio. €). Ursächlich hierfür war im Wesentlichen das niedrigere EBIT. Gegenläufig wirkten eine Abnahme (im Vorjahr: Zunahme) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva sowie im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringere Steuerzahlungen.

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 77,2 Mio. € (im Vorjahr: 90,2 Mio. €). Diese Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus Auszahlungen für kurzfristige Einlagen im Vorjahreszeitraum. Gegenläufig wirkten im Vergleich zum Vorjahr höhere Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen.

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** lag mit 38,4 Mio. € um 89,2 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 127,6 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch die im Vorjahr getätigten Auszahlungen der Dividende an Aktionäre des Mutterunternehmens und der Ausgleichsverpflichtung an einen Minderheitsgesellschafter.

Der **Finanzmittelfonds** betrug per 30. Juni 2020 insgesamt 251,1 Mio. € (zum 30. Juni 2019: 210,1 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare Liquidität des Konzerns zum Ende des ersten Halbjahres 2020 einen Bestand von 296,1 Mio. € (zum 30. Juni 2019: 260,1 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–6 2020	1–6 2019
Finanzmittelfonds am 01.01.	208,0	254,0
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	159,8	173,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 77,2	- 90,2
Free Cashflow	82,6	82,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 38,4	- 127,6
Veränderungen des Finanzmittelfonds	43,0	- 43,9
Finanzmittelfonds am 30.06.	251,1	210,1
Kurzfristige Einlagen	45,0	50,0
Verfügbare Liquidität	296,1	260,1

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2020	1–6 2019	Veränd.
Umsatzerlöse	363,4	401,7	- 9,6 %
EBITDA	84,2	120,5	- 30,1 %
EBITDA-Marge in %	23,2	30,0	- 6,8 PP
EBIT	36,8	71,8	- 48,7 %
EBIT-Marge in %	10,1	17,9	- 7,8 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	3.345	3.770	- 11,3 %

In den ersten sechs Monaten 2020 ging die **Umschlagmenge** an den **HHLA-Containerterminals** insgesamt um 11,3 % auf 3.345 Tsd. Standardcontainer (TEU) zurück (im Vorjahr: 3.770 Tsd. TEU).

Das Umschlagvolumen der drei **Hamburger Containerterminals** lag mit 3.058 Tsd. TEU um 12,0 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (im Vorjahr: 3.476 Tsd. TEU). Grund hierfür waren insbesondere ausgefallene Schiffsabfahrten (Blank Sailings) als Folge der Coronavirus-Pandemie. Die Ausfälle verursachten einen deutlichen Rückgang der Ladungsmengen aus Fernost. Die Zubringerverkehre (Feeder) in den Ostseeraum sind stark zurückgegangen und konnten durch Zuwächse im deutschen und britischen Fahrtgebiet nicht kompensiert werden. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag reduzierte sich entsprechend um 2,3 Prozentpunkte auf 20,6 % (im Vorjahr: 22,9 %).

Die **internationalen Containerterminals** in Odessa und Tallinn verzeichneten einen leichten Rückgang im Umschlagvolumen von 2,4 % auf 286 Tsd. TEU (im Vorjahr: 293 Tsd. TEU). Die vor allem mit der Coronavirus-Pandemie verbundenen Mengeneinbußen konnten durch die zusätzlichen Anläufe im ersten Quartal nicht ausgeglichen werden.

Die **Umsatzerlöse** verringerten sich im ersten Halbjahr 2020 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 9,6 % auf 363,4 Mio. € (im Vorjahr: 401,7 Mio. €). Dies lag im Wesentlichen an dem durch die Coronavirus-Pandemie ausgelösten Mengenrückgang. Die Durchschnittserlöse je wasserseitig umgeschlagenen Container legten um 1,9 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu. Ursache hierfür waren ein vorteilhafter Modalsplit mit hohem Anteil an Hinterlandmenge sowie ein temporärer Anstieg der Lagergelder durch eine längere Verweildauer als Folge wetterbedingter Verspätungen und pandemiebedingter Ausfälle von Schiffsabfahrten (Blank Sailings).

Die EBIT-Kosten verminderten sich im Berichtszeitraum um 1,0 % gegenüber dem Vorjahr. Ein zum Teil mengenbedingt niedrigerer Material- und Personalaufwand stand erhöhten Instandhaltungs- und Dienstleistungskosten gegenüber. Die Einsparungen im Personalbereich resultierten vorwiegend aus dem infolge des Mengenrückgangs reduzierten Einsatz von Fremdpersonal.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** reduzierte sich mengenbedingt im Vergleich zum Vorjahr um 35,0 Mio. € bzw. 48,7 % auf 36,8 Mio. € (im Vorjahr: 71,8 Mio. €). Die EBIT-Marge sank um 7,8 Prozentpunkte auf 10,1 %.

Die HHLA setzte ihr langfristig angelegtes Modernisierungs- und Ausbauprogramm im ersten Halbjahr 2020 fort, um die Kapazität und Produktivität ihrer Terminalanlagen weiter zu steigern. Der Container Terminal Burchardkai (CTB) nahm eine neue Großcontainerbrücke in Betrieb, zwei weitere wurden Anfang Mai angelandet. Auch bei der Erweiterung seines Blocklagersystems konnte der Terminal Fortschritte verzeichnen. Die anderen HHLA-Terminals im In- und Ausland investierten ebenfalls in den Flächenausbau und in neues Equipment, um die Automatisierung ihrer Umschlagprozesse weiter voranzutreiben. Zudem ist es der HHLA gelungen, ihre Nachhaltigkeitsstrategie weiter umzusetzen. So wurde am Container Terminal Altenwerder (CTA) die Umstellung der auf dem Terminal eingesetzten Fahrzeuge auf Elektroantrieb fortgesetzt.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1-6 2020	1-6 2019	Veränd.
Umsatzerlöse	223,2	244,1	- 8,5 %
EBITDA	56,1	70,2	- 20,0 %
EBITDA-Marge in %	25,1	28,7	- 3,6 PP
EBIT	34,5	50,8	- 32,0 %
EBIT-Marge in %	15,5	20,8	- 5,3 PP
Containertransport in Tsd. TEU	718	782	- 8,2 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften im ersten Halbjahr 2020 einen deutlichen Rückgang. Der **Containertransport** verringerte sich um 8,2 % auf 718 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 782 Tsd. TEU). Dabei fiel der Rückgang bei den Straßentransporten deutlich stärker aus als bei den Bahntransporten. Die Bahntransporte gingen verglichen mit dem Vorjahr um 6,9 % auf 568 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 610 Tsd. TEU). Während die Verkehre sowohl aus den norddeutschen als auch aus adriatischen Seehäfen deutliche, auf einzelnen Relationen auch starke Rückgänge verzeichneten, konnte ein starkes Wachstum der kontinentalen Verkehre einen Teil des Rückgangs im maritimen Bereich kompensieren. Bei den Straßentransporten setzte sich die rückläufige Entwicklung der Vorquartale fort. Insbesondere aufgrund der schwachen Entwicklung im Raum Hamburg ging die Transportmenge in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld im Vorjahresvergleich um 13,0 % auf 149 Tsd. TEU (im Vorjahr: 172 Tsd. TEU) zurück.

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 223,2 Mio. € um 8,5 % deutlich unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 244,1 Mio. €) und waren damit etwas stärker rückläufig als die Transportmenge. Trotz eines leicht gestiegenen Bahnanteils am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 78,0 % auf 79,2 % verringerten sich die durchschnittlichen Umsatzerlöse je TEU aufgrund eines überproportionalen Rückgangs der Ladungsströme mit längeren Transportdistanzen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** ging im Mitteilungszeitraum um 32,0 % auf 34,5 Mio. € (im Vorjahr: 50,8 Mio. €) zurück. Ursächlich für diesen starken Rückgang sind neben der rückläufigen Mengen- und Umsatzentwicklung im Wesentlichen erhöhte Schwankungen im Aufkommen von Import- und Exportladung und damit einhergehend eine verringerte Auslastung der Zugsysteme.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1-6 2020	1-6 2019	Veränd.
Umsatzerlöse	25,9	29,7	- 12,9 %
EBITDA	5,2	4,4	18,5 %
EBITDA-Marge in %	20,2	14,9	5,3 PP
EBIT	- 2,1	1,7	neg.
EBIT-Marge in %	- 8,2	5,9	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	0,8	2,1	- 60,8 %

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften verfehlten im ersten Halbjahr mit 25,9 Mio. € das Vorjahr um 12,9 % (im Vorjahr: 29,7 Mio. €). Die Fahrzeuglogistik verzeichnete einen

mengenbedingt starken Umsatzrückgang, die Umsätze der Beratung blieben leicht unter Vorjahr. Die additive Fertigungstechnologie war im Vorjahr noch nicht enthalten.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** im ersten Halbjahr enthält die geplanten Anlaufverluste der neuen Wachstumsfelder. Zudem blieben die Fahrzeuglogistik und die Beratung unter Vorjahr. Nach einem positiven Ergebnis im Vorjahr von 1,7 Mio. € verzeichnete das Segment Logistik im Mitteilungszeitraum einen Verlust von 2,1 Mio. €.

Die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften verzeichneten im Berichtszeitraum einen starken Umsatzrückgang. Das Equity-Beteiligungsergebnis war im ersten Halbjahr mit 0,8 Mio. € weiter positiv, jedoch stark rückläufig (im Vorjahr: 2,1 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2020	1–6 2019	Veränd.
Umsatzerlöse	18,0	19,9	- 9,5 %
EBITDA	9,7	12,2	- 20,8 %
EBITDA-Marge in %	53,5	61,2	- 7,7 PP
EBIT	6,1	8,5	- 27,8 %
EBIT-Marge in %	34,0	42,7	- 8,7 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen verzeichnete im ersten Halbjahr 2020 durch den Coronavirus-Lockdown einen Umsatzeinbruch gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger wurde mit einem Büroflächenumsatz von 165.000 m² der Vorjahreswert von 310.000 m² um rund 47 % unterschritten. Auch im weiteren Jahresverlauf ist von einer volatilen Marktentwicklung auszugehen.

Aufgrund des steigenden Büroflächenangebots war bei der Leerstandsquote in Hamburg mit 3,3 % ein geringfügiger Anstieg gegenüber der Vorjahresquote von 3,0 % zu verzeichnen. In den Folgemonaten ist mit einem weiteren Anstieg des Leerstands zu rechnen.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal konnten sich dagegen mit einer weitgehenden Vollvermietung von dem negativen Markttrend abkoppeln.

Die **Umsatzerlöse** lagen zum Halbjahr 2020 trotz des hohen Vermietungsstands mit 18,0 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 19,9 Mio. €). Der Rückgang resultierte vorrangig aus einer durchgeführten Umsatzkorrektur aufgrund erwarteter Mietausfälle als Folge der Coronavirus-Pandemie.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** verfehlte daher im Wesentlichen aufgrund dieser erwarteten Mietausfälle mit 6,1 Mio. € den Vorjahreswert stark um 27,8 % (im Vorjahr: 8,5 Mio. €).

Personal

Beschäftigte

nach Segmenten	30.06.2020	31.12.2019	Veränd.
Container	3.149	3.186	- 1,2 %
Intermodal	2.226	2.243	- 0,8 %
Logistik	179	167	7,2 %
Holding/Übrige	609	612	- 0,5 %
Immobilien	89	88	1,1 %
HHLA-Konzern	6.252	6.296	- 0,7 %

Zur Jahresmitte 2020 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.252 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2019 verringerte sich die Zahl um 44 Personen.

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container verringerte sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 37 Personen auf 3.149. Im Segment Intermodal sank die Beschäftigtenanzahl um 17 auf 2.226. Im Segment Logistik erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 12 Personen auf 179. In der strategischen Management-Holding Holding/Übrige verringerte sich die Anzahl dagegen um 3 Personen. Insgesamt sank die Zahl der Beschäftigten im Teilkonzern Hafenlogistik um 45 Personen bzw. 0,7 %. Im Segment Immobilien stieg die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 1 Person auf 89 Beschäftigte.

Beschäftigte nach Regionen

Der geografische Schwerpunkt lag zum Halbjahr 2020 mit 3.616 Beschäftigten in Deutschland (zum 31. Dezember 2019: 3.597), von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 57,8 % (zum 31. Dezember 2019: 57,1 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland sank im ersten Halbjahr 2020 um 63 bzw. 2,3 % auf 2.636 (zum 31. Dezember 2019: 2.699). Entsprechend ging die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei, Slowenien und Ungarn um 31 bzw. 1,8 % auf 1.721 zurück (zum 31. Dezember 2019: 1.752). Die Anzahl der Beschäftigten in den Tochterunternehmen in Österreich, Polen, Georgien und Estland sank um 31 bzw. 6,4 % auf 456 (31. Dezember 2019: 487). In der Ukraine verringerte sich die Belegschaft um 1 Person auf 459 Beschäftigte (zum 31. Dezember 2019: 460).

Prognosebericht

Ausblick Gesamtwirtschaft und Branche

Nachdem die wirtschaftlichen Folgen der Coronavirus-Pandemie im ersten Halbjahr 2020 deutlich schwerer ausgefallen sind als noch im April angenommen, hat der Internationale Währungsfonds (IWF) in seiner Juli-Prognose seine Erwartungen für das Jahr 2020 weiter nach unten angepasst. Für die Weltwirtschaft rechnen die Experten mit einem Rückgang von 4,9 % (vormals: - 3,0 %). Zum ersten Mal wird sich die negative Entwicklung weltweit voraussichtlich in allen Regionen niederschlagen: In den Industriestaaten wird ein Konjunktureinbruch für 2020 von 8,0 % befürchtet (vormals: - 6,1 %). Für die aufstrebenden Volkswirtschaften korrigierte die Organisation ihre Annahme auf einen Abschwung von 3,0 % (vormals: - 1,0 %). Allein für China rechnen die Experten weiter mit einem positiven, aber stark geschwächten Wachstum von 1,0 % (vormals: 1,2 %). Alle anderen für die HHLA relevanten Wirtschaftsregionen werden aus Sicht des IWF 2020 schrumpfen. So prognostiziert die Organisation für Russland einen wirtschaftlichen Einbruch von 6,6 % (vormals: - 5,5 %). Für Mittel- und Osteuropa wird ein Abschwung von 5,8 % erwartet (vormals: - 5,2 %). Für den Welthandel geht der IWF 2020 von einem Einbruch um 11,9 % (vormals: - 11,0 %) aus. Bereits im April hatte das Expertengremium die Aussichten um - 13,9 Prozentpunkte nach unten korrigiert.

Auch das Marktforschungsinstitut Drewry hat seine jüngsten Einschätzungen zur Branchenentwicklung 2020 gegenüber seiner zuletzt im März veröffentlichten Prognose drastisch herabgesetzt. Der erwartete Abschwung für den weltweiten Containerumschlag wurde deutlich auf 7,3 % gesenkt (vormals: - 0,5 %). Für das Fahrtgebiet Europa schätzen die Experten den Umschlagrückgang 2020 noch intensiver auf 9,7 % (vormals: - 0,8 %). Für Skandinavien und den baltischen Raum wird nunmehr mit 17,2 % der deutlichste Einbruch in Europa erwartet (vormals: - 0,2 %). Die Prognose für das Fahrtgebiet Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer hat sich auf einen Abschwung von 10,0 % verschlechtert (vormals: - 0,6 %). Für das Westliche Mittelmeer gehen die Experten nun von einem Rückgang des Containerumschlags um 10,4 % (vormals: - 2,1 %) aus und für die nordwesteuropäischen Häfen wird ein Minus von 7,7 % erwartet (vormals: - 0,5 %).

Erwartete Konzernentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung der HHLA lag im ersten Halbjahr 2020 im Bereich der Erwartungen. Die im zusammengefassten Lagebericht 2019 enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2020 sind daher weiterhin gültig.

Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns gelten – soweit nicht anders in diesem Bericht dargestellt – die im zusammengefassten Lagebericht 2019 getroffenen Aussagen fort.

Die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie schlagen sich in den Mengen- und Ergebnisprognosen für das laufende Geschäftsjahr nieder. **Wesentliche Ereignisse und Geschäfte** Diese sind aufgrund der anhaltenden Pandemie mit hohen Unsicherheiten verbunden, entsprechende Risiken bzgl. der weiteren Mengen- und Ergebnisentwicklung sind damit für den HHLA-Konzern relevant.

Die identifizierten Risiken haben unverändert keinen existenzbedrohenden Charakter. Auch für die Zukunft sind aus heutiger Sicht keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.