

Zwischenlagebericht

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Nach Ansicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) hat sich das Weltwirtschaftsklima nach der zaghaften Erholung 2021 im bisherigen Verlauf des Jahres 2022 zunehmend eingetrübt. Die weltweite Produktion schrumpfte im zweiten Quartal aufgrund von Rückgängen in China und Russland, während die Verbraucherausgaben in den USA hinter den Erwartungen zurückblieben. Mehrere Faktoren trafen die durch die Pandemie bereits geschwächte Weltwirtschaft: eine unerwartet hohe Inflation in der ganzen Welt – insbesondere in den Vereinigten Staaten und den großen europäischen Volkswirtschaften –, die zu einer Verschärfung der finanziellen Rahmenbedingungen führte, eine unerwartet starke Abschwächung in China aufgrund von Covid-19-Ausbrüchen und damit einhergehenden harten Lockdown-Maßnahmen sowie die negativen Folgen des Krieges in der Ukraine.

Während die chinesische Wirtschaft im ersten Quartal 2022 noch um 4,4 % zulegen konnte, bremsten die Null-Covid-Politik und die Immobilienkrise das Wirtschaftswachstum der zweitgrößten Volkswirtschaft im zweiten Quartal fast komplett aus. So legte das chinesische BIP von April bis Juni nur um 0,4 % zum Vorjahreszeitraum zu. Kumuliert berichtete Peking für das erste Halbjahr 2022 einen Anstieg des BIP um 2,5 %. Der IWF nimmt an, dass die russische Wirtschaft im zweiten Quartal weniger geschrumpft ist als zuvor angenommen, da sich sowohl die Rohöl- und Nichtenergieexporte wie auch die Inlandsnachfrage als robuster erwiesen haben als erwartet. Die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die großen europäischen Volkswirtschaften waren dagegen negativer als erwartet. Als Gründe hierfür nennt der IWF höhere Energiepreise, ein schwächeres Verbrauchervertrauen und eine verlangsamte Produktionsdynamik infolge der gestörten Lieferketten.

Die Störungen in den Lieferketten spiegeln sich auch im deutschen Außenhandel wider: Während die Exporte von Januar bis Mai 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 11,2 % gesteigert werden konnten, gaben die Ausfuhren im Mai 2022 gegenüber dem Vormonat um 0,5 % nach. Die Importe lagen in den ersten fünf Monaten um 27,5 % über dem Vorjahreszeitraum. Gegenüber dem Vormonat April verzeichneten die Einfuhren im Mai 2022 ein Plus von 2,7 %.

Branchenumfeld

Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Drewry hat sich der **weltweite Containerumschlag** im ersten Halbjahr 2022 schwächer entwickelt als erwartet. Im ersten Quartal 2022 schrumpfte der weltweite Containerumschlag um 0,5 % gegenüber dem Vorjahresquartal, das starke Nachholeffekte verzeichnet hatte. Für das zweite Quartal ging Drewry im Juni noch von einer leichten Erholung der Umschlagmengen aus.

In den **europäischen Häfen** wurden die Störungen in den Lieferketten und die damit verbundene Überlastung der Containerterminals in den ersten beiden Monaten 2022 durch sehr schlechte Wetterbedingungen noch weiter verschärft, was in der Folge zu geringerer Produktivität und damit zu Mengenverlusten in einigen der nordeuropäischen Häfen führte. So verzeichnete das **Fahrtgebiet Europa** einen Mengenrückgang um 3,5 % im ersten Quartal. Trotz der spürbaren Verlangsamung der Umschlagvolumina sind die nordeuropäischen Drehkreuze nach wie vor überfüllt durch Exportcontainer. Als Ursache für diesen Lagerstau benennt Drewry die Schließung von Shanghai und die damit einhergehende Streichung von rund einem Drittel der angekündigten Abfahrten. In dieser Zeit stauten die Spediteure insbesondere die Exportcontainer in den Lägern der Terminalbetreiber. Im zweiten Quartal belastete die langfristige Lagerung zahlreicher vom Zoll blockierter Container mit Bestimmungsland Russland die Kapazitäten zusätzlich. Drewry schätzt, dass es angesichts solcher Überlastungen eines längeren Zeitraums bedarf, bevor sich die Abläufe an den Terminals wieder entzerren. Im Juni ging Drewry jedoch für das zweite Quartal grundsätzlich von einer positiven Umschlagentwicklung aus.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	Q2 22	Q1 22
Welt	2,8	- 0,5
Europa insgesamt	4,6	- 1,2
Nordwesteuropa	3,7	- 3,5
Skandinavien und baltischer Raum	- 0,6	- 3,9
Westliches Mittelmeer	4,5	- 3,2
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	8,1	5,7

Quelle: Drewry Maritime Research, Juni 2022

Die bislang gemeldeten Umschlagzahlen der **Nordrange-Häfen** konnten die von Drewry erwartete Trendwende im zweiten Quartal jedoch nicht eindeutig bestätigen. Rotterdam meldete für das erste Halbjahr einen verstärkten Rückgang um 4,4 % auf 7,3 Mio. TEU. Nach einem starken Einbruch der Containermengen in Antwerpen von 11,6 % im ersten Quartal schmolzen die Mengeneinbußen für das erste Halbjahr auf einen Rückgang von 6,2 % ab. Insgesamt wurden zum 30. Juni 6,8 Mio. TEU bewegt. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung lagen noch nicht für alle Häfen in der Deutschen Bucht vergleichbare Daten zum ersten Halbjahr 2022 vor. Im ersten Quartal bewegte sich der Containerumschlag in der Deutschen Bucht mit einem Gesamtumschlagvolumen von 3,7 Mio. TEU mit einem geringfügigen Rückgang um 0,2 % in etwa auf dem Vorjahresniveau. Der Hamburger Hafen konnte im ersten Quartal ein Plus von 1,8 % auf 2,2 Mio. TEU verzeichnen.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2022	1–6 2021	Veränd.
Umsatzerlöse	779,5	709,2	9,9 %
EBITDA	191,3	176,2	8,5 %
EBITDA-Marge in %	24,5	24,9	- 0,4 PP
EBIT	101,3	90,5	11,9 %
EBIT-Marge in %	13,0	12,8	0,2 PP
Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter	43,9	38,8	13,1 %
ROCE in %	8,9	8,5	0,4 PP

Wesentliche Ereignisse und Geschäfte

Mit Erwerbszeitpunkt vom 4. Januar 2022 wurde die Erstkonsolidierung von je 100 % der Anteile an den Gesellschaften CL EUROPORT s.r.o. mit Sitz in Plzen/Tschechien und CL EUROPORT Sp. z o.o. mit Sitz in Malaszewicze/Polen vorgenommen. Die Gesellschaften wurden zum 31. März 2022 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaften aufgenommen.

Mit dem Beginn der Invasion durch russische Truppen am 24. Februar 2022 haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der konjunkturelle Verlauf in der Ukraine verschlechtert. Die weiteren zukünftigen Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung können auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden, so dass Effekte möglich sind, die die zukünftige Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen können.

Bei den Rückstellungen ergeben sich zinssatzinduzierte Reduzierungen, die bei den Pensionsverpflichtungen zu einer deutlichen erfolgsneutral abgebildeten Erhöhung des Eigenkapitals führen. Entsprechende Effekte finden sich bei den latenten Steuern. Darüber hinaus ergeben sich für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns zum 30. Juni 2022 keine wesentlichen Auswirkungen.

Die für das erste Halbjahr 2022 vorliegenden wirtschaftlichen Indikatoren wie auch die eingetretene wirtschaftliche Entwicklung der HHLA decken sich im Teilkonzern Hafenlogistik und im Teilkonzern Immobilien im Wesentlichen mit der im zusammengefassten Lagebericht 2021 erwarteten Entwicklung, die unter dem damaligen Kenntnisstand die möglichen Auswirkungen der russischen Invasion beschrieb. Jedoch wurden die Erwartungen für den Containerumschlag sowie die Ergebniserwartung im Segment Intermodal graduell nach unten angepasst. Im Gegenzug wurden die Erwartungen für Umsatz und EBIT im Teilkonzern Immobilien angehoben. Die EBIT-Erwartun-

gen für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern liegen weiterhin unverändert in den genannten Bandbreiten. **Prognosebericht**

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 Leistungsdaten der HHLA entwickelten sich im ersten Halbjahr 2022 leicht unterschiedlich. Der **Containerumschlag** lag mit 3.368 Tsd. TEU stabil auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 3.369 Tsd. TEU), obwohl der seeseitige Umschlag am Terminal in Odessa seit dem 24. Februar 2022 eingestellt werden musste. Ermöglicht wurde dies durch starke Mengenzuwächse am Containerterminal TK Estonia und einen leichten Anstieg im Containerumschlag an den Hamburger Containerterminals.

Der **Containertransport** verzeichnete einen leichten Anstieg um 2,2 % auf 851 Tsd. TEU (im Vorjahr: 832 Tsd. TEU). Während die Straßentransporte in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld deutlich zurückgingen, legten die Bahntransporte durch einen Anstieg in den Verkehren der norddeutschen Seehäfen und in den polnischen Verkehren moderat zu.

Die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns sind im Mitteilungszeitraum um 9,9 % auf 779,5 Mio. € (im Vorjahr: 709,2 Mio. €) angestiegen. Dies resultierte zum einen aus dem starken Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals in Hamburg, Tallinn und Triest durch längere Verweildauern infolge von Rückstaus in der Lieferkette und zum anderen aus dem weiter gestiegenen Bahnanteil an den HHLA-Intermodaltransporten sowie temporären Zuschlägen zur anteiligen Kompensation der stark gestiegenen Energiepreise.

Mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik erzielte der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 761,9 Mio. € (im Vorjahr: 695,1 Mio. €). Der Anstieg vollzog sich nahezu analog zum Konzern. Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien verzeichnete einen Umsatz in Höhe von 21,5 Mio. € (im Vorjahr: 18,4 Mio. €).

Die **Bestandsveränderungen** erreichten im Berichtszeitraum 2,6 Mio. € (im Vorjahr: 1,6 Mio. €), die **aktivierten Eigenleistungen** 2,2 Mio. € (im Vorjahr: 2,1 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich um 20,6 % auf 23,6 Mio. € (im Vorjahr: 19,6 Mio. €).

Die **operativen Aufwendungen** erhöhten sich um 10,1 % auf 706,7 Mio. € (im Vorjahr: 641,9 Mio. €). Der Anstieg fiel in den verschiedenen Aufwandsarten sehr unterschiedlich aus. Während der Anstieg in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und im Materialaufwand stark ausfiel, war er in den Abschreibungen deutlich und im Personalaufwand moderat.

Der **Materialaufwand** stieg im Berichtszeitraum um 16,8 % auf 235,8 Mio. € (im Vorjahr: 202,0 Mio. €) an. Der Anstieg hing neben höheren Preisen für Strom und Treibstoffe vor allem mit operativen Beeinträchtigungen in den Bahnverkehren durch Sturmschäden im Februar sowie Baumaßnahmen an der deutschen Bahninfrastruktur und den Störungen in den internationalen Transportketten zusammen. Die Materialaufwandsquote erhöhte sich auf 30,2 % (im Vorjahr: 28,5 %).

Im **Personalaufwand** war ein moderater Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert um 4,0 % auf 289,5 Mio. € (im Vorjahr: 278,4 Mio. €) zu verzeichnen. Der Anstieg resultierte aus einer gestiegenen Beschäftigtenzahl durch die Geschäftsausweitung bei den Bahntransporten und den neuen Aktivitäten sowie aus zusätzlichem Aufwand durch die sehr hohe Lagerlast der Containerterminals. Die Personalaufwandsquote reduzierte sich auf 37,1 % (im Vorjahr: 39,3 %). Im Vorjahr fielen Zuführungen zur Restrukturierungsrückstellung höher aus als im Berichtszeitraum, in dem eine vor allem zinssatzinduzierte Teilauflösung von Restrukturierungsrückstellungen enthalten ist.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen im Berichtszeitraum stark um 20,5 % auf 91,4 Mio. € (im Vorjahr: 75,8 Mio. €) an. Ursächlich hierfür war ein Anstieg in den Aufwendungen für Beratung und Dienstleistungen für laufende Projekte, im Wesentlichen für die Restrukturierung des Segments Container sowie für die neuen Aktivitäten im Segment Logistik. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz erhöhte sich auf 11,7 % (im Vorjahr: 10,7 %).

Das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** erhöhte sich um 8,5 % auf 191,3 Mio. € (im Vorjahr: 176,2 Mio. €). Die wesentliche Einflussgröße war der starke Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals. Die EBITDA-Marge reduzierte sich jedoch leicht auf 24,5 % (im Vorjahr: 24,9 %).

Im **Abschreibungsaufwand** gab es einen Anstieg um 5,0 % auf 90,0 Mio. € (im Vorjahr: 85,7 Mio. €), der mit erforderlichen Wertberichtigung im Bereich der neuen Geschäftsaktivitäten zusammenhängt. Der Anteil am erwirtschafteten Umsatz ging auf 11,5 % (im Vorjahr: 12,1 %) zurück.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** verzeichnete im Mitteilungszeitraum einen starken Anstieg um 10,8 Mio. € bzw. 11,9 % auf 101,3 Mio. € (im Vorjahr: 90,5 Mio. €). Die **EBIT-Marge** betrug 13,0 % (im Vorjahr: 12,8 %). Im Teilkonzern Hafenlogistik

erhöhte sich das EBIT um 9,4 % auf 91,7 Mio. € (im Vorjahr: 83,8 Mio. €). Im Teilkonzern Immobilien stieg das EBIT um 43,7 % auf 9,4 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €).

Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 1,8 Mio. € bzw. 13,1 % auf 15,4 Mio. € (im Vorjahr: 13,6 Mio. €). Grund hierfür ist im Wesentlichen der Anstieg der Zinsaufwendungen infolge von Zinsanhebungen.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns bewegte sich mit 31,4 % leicht unterhalb der des Vorjahres (im Vorjahr: 31,8 %).

Das **Ergebnis nach Steuern** erhöhte sich um 12,3 % von 52,5 Mio. € auf 58,9 Mio. €. Das **Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter** lag mit 43,9 Mio. € stark über dem Vorjahr (im Vorjahr: 38,8 Mio. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 0,58 € (im Vorjahr: 0,52 €). Das Ergebnis je Aktie im börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik belief sich auf 0,53 € (im Vorjahr: 0,49 €). Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien lag das Ergebnis je Aktie mit 2,03 € ebenfalls über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1,45 €). Die **Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)** erreichte einen Wert von 8,9 % (im Vorjahr: 8,5 %).

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 30. Juni 2022 gegenüber dem Jahresende 2021 geringfügig um 0,7 Mio. € auf 2.801,2 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 2.801,9 Mio. €) verringert.

Bilanzstruktur

in Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.274,9	2.294,0
Kurzfristiges Vermögen	526,3	507,9
	2.801,2	2.801,9
Passiva		
Eigenkapital	786,0	705,2
Langfristige Schulden	1.619,5	1.730,2
Kurzfristige Schulden	395,7	366,5
	2.801,2	2.801,9

Auf der Aktivseite der Bilanz haben sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 19,1 Mio. € auf 2.274,9 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 2.294,0 Mio. €) verringert, im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der latenten Steueransprüche. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** nahmen um 18,4 Mio. € auf 526,3 Mio. € zu (zum 31. Dezember 2021: 507,9 Mio. €). Grund hierfür war überwiegend der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 37,5 Mio. €.

Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen sowie der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen.

Auf der Passivseite ist das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2021 um 80,8 Mio. € auf 786,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 705,2 Mio. €) angestiegen. Erhöhend wirkten im Wesentlichen das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 58,9 Mio. € sowie die zinssatzinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne inklusive erfolgsneutralen Steuereffekts. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Dividende. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 28,1 % (zum 31. Dezember 2021: 25,2 %).

Die **langfristigen Schulden** reduzierten sich um 110,7 Mio. € auf 1.619,5 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 1.730,2 Mio. €). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die zinssatzinduzierte Veränderung der Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich um 29,2 Mio. € auf 395,7 Mio. € (zum 31. Dezember 2021: 366,5 Mio. €), überwiegend bedingt durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie der sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** betrug im Mitteilungszeitraum 86,4 Mio. € und lag damit leicht unter dem Vorjahreswert von 90,3 Mio. €. Von den getätigten Investitionen wurden 80,6 Mio. € für Sachanlagen (im Vorjahr: 84,9 Mio. €) und 5,8 Mio. € für immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 5,5 Mio. €) verwendet. Es handelt sich zum überwiegenden Teil um Erweiterungsinvestitionen.

Ein Großteil der Investitionstätigkeit entfiel im ersten Halbjahr 2022 auf die Beschaffung von Großgeräten für den Horizontaltransport und Lagerkränen auf den HHLA-Containerterminals vor allem im Hamburger Hafen. Des Weiteren wurde in die Erweiterung der Hinterlandterminals und den Erwerb von Lokomotiven und Wagen für die METRANS-Gruppe sowie die Entwicklung der Hamburger Speicherstadt investiert.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** verminderte sich zum 30. Juni 2022 um 22,7 Mio. € auf 127,3 Mio. € (im Vorjahr: 150,0 Mio. €). Ursächlich hierfür waren die gestiegene Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, ein geringerer Anstieg der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva und die

Abnahme (im Vorjahr: Zunahme) der Rückstellungen. Gegenläufig wirkte das höhere EBIT im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Aus der **Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 52,1 Mio. € (im Vorjahr: 86,7 Mio. €). Diese Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegenen Einzahlungen aus kurzfristigen Einlagen sowie geringeren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen.

Der Mittelabfluss aus dem **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** lag mit 70,4 Mio. € um 41,6 Mio. € über dem Vorjahreswert von 28,8 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch die getätigte Auszahlung der Dividende an Aktionäre des Mutterunternehmens. Gegenläufig wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegene neu aufgenommene Finanzkredite sowie eine geringere Auszahlung für die Tilgung von Finanzkrediten.

Der **Finanzmittelfonds** betrug per 30. Juni 2022 insgesamt 177,9 Mio. € (zum 30. Juni 2021: 203,8 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare Liquidität des Konzerns zum Ende des ersten Halbjahres 2022 einen Bestand von 217,9 Mio. € (zum 30. Juni 2021: 238,8 Mio. €). Die verfügbare Liquidität zum 30. Juni 2022 besteht aus Cash-Pool-Forderungen gegen die HGV in Höhe von 71,0 Mio. € (zum 30. Juni 2021: 74,5 Mio. €) und aus Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten und kurzfristigen Einlagen in Höhe von 146,9 Mio. € (zum 30. Juni 2021: 164,3 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	1–6 2022	1–6 2021
Finanzmittelfonds am 01.01.	173,0	168,8
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	127,3	150,0
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 52,1	- 86,7
Free Cashflow	75,2	63,3
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 70,4	- 28,8
Veränderungen des Finanzmittelfonds	4,9	34,9
Finanzmittelfonds am 30.06.	177,9	203,8
Kurzfristige Einlagen	40,0	35,0
Verfügbare Liquidität	217,9	238,8

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2022	1–6 2021	Veränd.
Umsatzerlöse	438,8	404,9	8,4 %
EBITDA	130,4	113,6	14,7 %
EBITDA-Marge in %	29,7	28,1	1,6 PP
EBIT	80,2	63,4	26,6 %
EBIT-Marge in %	18,3	15,6	2,7 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	3.368	3.369	- 0,0 %

Im ersten Halbjahr 2022 verharrte der **Containerumschlag** an den **HHLA-Containerterminals** mit 3.368 Tsd. Standardcontainern (TEU) auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 3.369 Tsd. TEU).

Das Umschlagvolumen der drei **Hamburger Containerterminals** lag mit 3.167 Tsd. TEU um 3,1 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (im Vorjahr: 3.073 Tsd. TEU). Die positive Entwicklung wurde im Wesentlichen von einem Anstieg im Fahrtgebiet Fernost – insbesondere China – getragen. Zusätzlich trug der Gewinn eines Zubringerdienstes (Feeder) für den Ostseeraum im dritten Quartal 2021 sowie zweier weiterer Dienste zum ersten Quartal 2022 dazu bei, dass die Zubringerverkehre ein starkes Mengenwachstum ausweisen konnten. Der Einbruch der russlandgebundenen Volumina seit März 2022 infolge der verhängten EU-Sanktionen konnte dadurch mehr als ausgeglichen werden. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag lag in den ersten sechs Monaten mit 20,9 % über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 19,8 %).

Die **internationalen Containerterminals** hingegen verzeichneten einen starken Rückgang im Umschlagvolumen von 31,9 % auf 202 Tsd. TEU (im Vorjahr: 296 Tsd. TEU). Ursache hierfür war der starke Rückgang der Ladungsmengen am Terminal in Odessa, nachdem dort Ende Februar der seeseitige Umschlag infolge des russischen Angriffskriegs auf behördliche Anweisung eingestellt worden war. Auch ein starker Mengenzuwachs am Containerterminal TK Estonia, bedingt durch die verstärkte Nutzung des Terminals als Alternative zu russischen Häfen, und zusätzliche Umschlagmengen seit der Abfertigung des ersten Containerschiffs im vergangenen Dezember bei PLT Italy konnten dies teilweise kompensieren.

Die **Umsatzerlöse** erhöhten sich im ersten Halbjahr 2022 gegenüber 2021 deutlich um 8,4 % auf 438,8 Mio. € (im Vorjahr: 404,9 Mio. €). Grund hierfür ist im Wesentlichen der starke Anstieg der Lagergelderlöse an den Containerterminals in Hamburg, Tallinn und Triest. Hier wirkten sich längere Verweildauern als Folge von Rückstaus in der Lieferkette steigernd

auf die Lagerumsätze aus. Darüber hinaus trugen zusätzliche Umsatzerlöse aus dem RoRo- und Stückgutumschlag bei PLT Italy positiv zur Entwicklung bei.

Die EBIT-Kosten erhöhten sich im Berichtszeitraum um 5,0 % gegenüber dem Vorjahr. Die Mehraufwendungen resultierten zum einen aus einem stark erhöhten Materialaufwand aufgrund von erhöhtem Stromverbrauch und gestiegener Treibstoffpreise sowie zum anderen aus zusätzlichem Personalaufwand, hervorgerufen durch die sehr hohe Lagerlast. Außerdem war der Dienstleistungs- und Beratungsaufwand stark erhöht und auch die EBIT-Kosten des Terminals in Triest stiegen durch den vollumfänglichen Anlauf des Geschäftsbetriebs im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres. Gegensätzlich wirkte sich die vor allem zinssatzinduzierte Teilauflösung von Restrukturierungsrückstellungen aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** erhöhte sich vor dem Hintergrund der lagergeldbedingt temporär gestiegenen Durchschnittserlöse um 26,6 % auf 80,2 Mio. € (im Vorjahr: 63,4 Mio. €). Neben einem positiven Effekt aus dem Mengenzuwachs bei TK Estonia, trug nach Erreichen des Break-even auch PLT Italy erstmals positiv zur EBIT-Entwicklung bei. Die EBIT-Marge stieg um 2,7 Prozentpunkte auf 18,3 % (im Vorjahr: 15,6 %).

Auch 2022 führt die HHLA ihre **Investitionen** in klimafreundliche Umschlaggeräte und Containerterminals weiter fort. Das Container Terminal Altenwerder (CTA) erhielt für seine Flotte insgesamt zehn weitere schadstoffärmere, batteriebetriebene automatische Transportfahrzeuge (AGVs). Zusätzlich sind aktuell neun batteriebetriebene Zugmaschinen im Beschaffungsprozess. Durch einen Praxistest wurde ein möglicher Beitrag des Stromspeichers der AGVs zur Netzstabilität untersucht und die Realisierung des Endausbauszustandes der Ladeinfrastruktur für die vorstehenden Geräte angestoßen. Am Container Terminal Tollerort (CTT) wurden acht weitere Hybrid-Transportfahrzeuge bestellt. Diese haben im Vergleich zu dieselbetriebenen Geräten deutlich reduzierte Verbrauchswerte. Der Ausbau des Kohlen-schiffhafens zu weiterer Lagerfläche soll noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Auf einem Teil der Fläche wird zukünftig eine Wasserstofftankstelle entstehen. Das Container Terminal Burchardkai (CTB) trieb den Ausbau des Blocklagersystems und die Entwicklung der AGV-Fläche weiter voran und trug so ebenfalls zur kontinuierlichen Modernisierung und Effizienzsteigerung bei.

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2022	1–6 2021	Veränd.
Umsatzerlöse	281,6	252,9	11,4 %
EBITDA	66,8	68,8	- 2,9 %
EBITDA-Marge in %	23,7	27,2	- 3,5 PP
EBIT	42,8	46,0	- 7,1 %
EBIT-Marge in %	15,2	18,2	- 3,0 PP
Containertransport in Tsd. TEU	851	832	2,2 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafen hinterland verzeichneten die HHLA-Transportgesellschaften in den ersten sechs Monaten 2022 einen leichten Mengenanstieg. Der **Containertransport** erhöhte sich insgesamt um 2,2 % auf 851 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 832 Tsd. TEU).

Die Bahntransporte legten deutlich zu und stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 4,6 % auf 709 Tsd. TEU (im Vorjahr: 678 Tsd. TEU). Neben einem moderaten Wachstum bei den Verkehren mit den norddeutschen Seehäfen trug ein starker Anstieg in den polnischen Verkehren und in der DACH-Region zu dieser Entwicklung bei. Die Transporte mit den adriatischen Seehäfen lagen dagegen auf dem Vorjahresniveau.

Die Straßentransporte verzeichneten nach der Erholung im zweiten Halbjahr 2021 im ersten Halbjahr 2022 einen deutlichen Rückgang. Die Transportmenge ging in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld um 8,2 % auf 142 Tsd. TEU zurück (im Vorjahr: 155 Tsd. TEU).

Die **Umsatzerlöse** lagen mit 281,6 Mio. € um 11,4 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 252,9 Mio. €) und stiegen damit stärker als die Transportmenge. Hintergrund hierfür waren der weiter gestiegene Bahnanteil am Gesamtaufkommen der HHLA-Intermodaltransporte von 81,4 % auf 83,3 % sowie temporäre Zuschläge, die zur anteiligen Kompensation der stark gestiegenen Energiepreise erforderlich waren.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** belief sich im Mitteilungszeitraum auf 42,8 Mio. € (im Vorjahr: 46,0 Mio. €) und sank somit um 7,1 %. Die EBIT-Marge ging um 3,0 Prozentpunkte auf 15,2 % (im Vorjahr: 18,2 %) zurück. Ursächlich für die rückläufige EBIT-Entwicklung sind vor allem operative Beeinträchtigungen durch Sturmschaden, anhaltende Störungen in den Lieferketten sowie ein starker Anstieg der Energiekosten, der erst zeitversetzt an den Markt weitergegeben werden konnten.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2022	1–6 2021	Veränd.
Umsatzerlöse	37,0	35,4	4,6 %
EBITDA	1,9	2,9	- 36,4 %
EBITDA-Marge in %	5,0	8,2	- 3,2 PP
EBIT	- 6,5	- 1,7	neg.
EBIT-Marge in %	- 17,4	- 4,9	neg.
Equity-Beteiligungsergebnis	1,7	1,1	54,4 %

Die **Umsatzerlöse** der konsolidierten Gesellschaften übertrafen im ersten Halbjahr mit 37,0 Mio. € das Vorjahr um 4,6 % (im Vorjahr: 35,4 Mio. €). Diese positive Entwicklung war maßgeblich von den Beratungsaktivitäten und der Fahrzeuglogistik getragen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** wies im Mitteilungszeitraum einen Verlust von 6,5 Mio. € aus (im Vorjahr: - 1,7 Mio. €). Bei teils gegenläufigen Ergebnisentwicklungen war das EBIT insbesondere durch eine Wertminderung in Höhe von rund 4 Mio. € im Bereich der neuen Aktivitäten belastet.

Das **Equity-Beteiligungsergebnis** des Segments Logistik war im Mitteilungszeitraum weiterhin positiv und betrug 1,7 Mio. € (im Vorjahr: 1,1 Mio. €). Das Vorjahr war durch die Wertminderung eines Beteiligungsansatzes belastet.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1–6 2022	1–6 2021	Veränd.
Umsatzerlöse	21,5	18,4	17,2 %
EBITDA	13,3	10,2	30,6 %
EBITDA-Marge in %	61,9	55,5	6,4 PP
EBIT	9,4	6,6	43,7 %
EBIT-Marge in %	43,9	35,8	8,1 PP

Am Hamburger Markt für Büroflächen waren die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine aufgrund anhaltender Nachholeffekte nach der Covid-19-Krise auch im zweiten Quartal noch nicht spürbar. So wurde zum Halbjahr 2022 laut dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger mit einem Büroflächenumsatz von 305.000 m² annähernd wieder das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 erreicht. Der Vorjahreswert wurde um 35,6 % übertroffen. Die Leerstandsquote in Hamburg blieb gegenüber dem Vorjahresquartal stabil bei 3,8 %.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal konnten auch im zweiten Quartal des laufenden Geschäftsjahres die positive Entwicklung bei annähernder Vollvermietung fortsetzen.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtszeitraum um 17,2 % auf 21,5 Mio. € (im Vorjahr: 18,4 Mio. €). Neben weiter gestiegenen Erlösen aus Umsatzmietvereinbarungen trugen hierzu auch höhere Mieterlöse aus neu entwickelten Objekten in der Speicherstadt bei.

Das kumulierte **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im Berichtszeitraum um 43,7 % auf 9,4 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €). Für die fortgesetzt positive Ergebnisentwicklung waren bei einem annähernd konstanten Instandhaltungsvolumen im Wesentlichen die erzielten Umsatzzuwächse maßgeblich.

Personal

Beschäftigte

nach Segmenten	30.06.2022	31.12.2021	Veränd.
Container	3.141	3.149	- 0,3 %
Intermodal	2.465	2.310	6,7 %
Logistik	267	253	5,5 %
Holding/Übrige	631	645	- 2,2 %
Immobilien	89	87	2,3 %
HHLA-Konzern	6.593	6.444	2,3 %

Zur Jahresmitte 2022 beschäftigte die HHLA insgesamt 6.593 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Stand zum 31. Dezember 2021 erhöhte sich die Zahl um 149 Personen.

Beschäftigte nach Segmenten

Im Segment Container bewegt sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit 3.141 Personen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Im Segment Intermodal stieg die Beschäftigtenanzahl um 155 auf 2.465. Der vergleichsweise hohe Anstieg im Segment Intermodal resultierte zum einen aus der Erstkonsolidierung der CL EUROPORT (Polen), zum anderen aus der personellen Verstärkung in der METRANS-Gruppe. Im Segment Logistik erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 14 Personen auf 267. In der strategischen Management-Holding Holding/Übrige verringerte sich die Anzahl dagegen um 14 Personen. Insgesamt wuchs die Zahl der Beschäftigten im Teilkonzern Hafenlogistik um 147 Personen bzw. 2,3 %.

Beschäftigte nach Regionen

Zum Berichtsstichtag lag der geografische Schwerpunkt mit 3.672 Beschäftigten in Deutschland (zum 31. Dezember 2021: 3.674), von denen die überwiegende Zahl am Standort Hamburg tätig war. Dies entspricht einem Anteil von 55,7 % (zum 31. Dezember 2021: 57,0 %). Die Anzahl der Arbeitsplätze im Ausland stieg im ersten Halbjahr 2022 um 151 bzw. 5,5 % auf 2.921 (zum 31. Dezember 2021: 2.770). Entsprechend nahm die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in

den Intermodalgesellschaften in Tschechien, der Slowakei, Slowenien und Ungarn um 54 bzw. 2,9 % auf 1.828 zu (zum 31. Dezember 2021: 1.774). Die Anzahl der Beschäftigten in den Tochterunternehmen in Polen, Estland, Italien, Österreich und Georgien stieg um 100 bzw. 19,1 % auf 623 (31. Dezember 2021: 523). In der Ukraine sank die Belegschaft um 3 Personen auf 470 Beschäftigte (zum 31. Dezember 2021: 473).

Prognosebericht

Ausblick auf die Gesamtwirtschaft

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat im Juli 2022 seine Wachstumsprognose für die **Weltwirtschaft** noch einmal spürbar nach unten korrigiert und geht nur noch von einem weltweiten Wachstum von 3,2 % aus. Das sind 0,4 Prozentpunkte weniger als er bei seiner Prognose im April als Zielmarke ausgegeben hatte. Die Auswirkungen von Inflation, Null-Covid-Politik in China und Ukraine-Krieg seien schlimmer als befürchtet. Nach Ansicht der Wirtschaftsexperten befindet sich die Weltwirtschaft auf dem Weg in die Rezession. Für Europa spiegeln die zahlreichen, teilweise erheblichen Herabstufungen gegenüber Jahresbeginn die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine und die straffere Geldpolitik wider. Vor diesem Hintergrund erwartet der IWF für den **Welthandel** ein abgeschwächtes Wachstum von 4,1 %.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP) für das Jahr 2022

Wachstumserwartung in %	Januar	April	Juli
Welt	4,4	3,6	3,2
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	3,9	3,3	2,5
USA	4,0	3,7	2,3
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,8	3,8	3,6
China	4,8	4,4	3,3
Russland	2,8	- 8,5	- 6,0
Euroraum	3,9	2,8	2,6
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,5	- 2,9	- 1,4
Deutschland	3,8	2,1	1,2
Welthandel	6,0	5,0	4,1

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), 2022

Ausblick auf die Branche

Vor dem Hintergrund anhaltender Störungen der Lieferketten und der zunehmenden wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges zwischen Russland und der Ukraine hat das Marktforschungsinstitut Drewry seine Prognose zum **Containerumschlag für das Jahr 2022** deutlich nach unten angepasst. Betroffen sind alle Fahrtgebiete. Die Wachstumserwartungen für den globalen Containerumschlag 2022 haben sich gegenüber der Einschätzung im Dezember auf 2,3 % halbiert. Für das Fahrtgebiet Europa wurde die Einschätzung sogar von

ursprünglich 6,0 % auf 2,0 % abgesenkt. Die Experten sehen die nordeuropäischen Häfen besonders von der anhaltend schlechten Fahrplanteure betroffen, was zu Überlastungen und längeren Wartezeiten führe. Aufgrund der anhaltenden Störungen in der Logistikkette erwartet Drewry als Folge des damit verbundenen Produktivitätsrückgangs daher für das Gesamtjahr ein schwächeres Wachstum der Umschlagvolumina als noch zu Jahresbeginn angenommen.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten 2022

Wachstumserwartung in %	Dezember	März	Juni
Welt	4,6	4,1	2,3
Asien	4,8	4,4	2,6
China	4,8	3,9	2,6
Europa insgesamt	6,0	5,2	2,0
Nordwesteuropa	4,6	4,0	1,3
Skandinavien und baltischer Raum	7,6	5,6	- 3,8
Westliches Mittelmeer	6,8	4,9	1,4
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	7,3	7,5	5,6

Quelle: Drewry Maritime Research, 2021/2022

Erwartete Konzernentwicklung

Die wirtschaftliche Entwicklung der HHLA lag im ersten Halbjahr 2022 im Wesentlichen im Bereich der Erwartungen. Die im Geschäftsbericht und Quartalsbericht enthaltenen Angaben zum erwarteten Geschäftsverlauf 2022 sind daher grundsätzlich weiterhin gültig. Jedoch wurden die Erwartungen für den Containerumschlag sowie die Ergebniserwartung im Segment Intermodal graduell nach unten angepasst. Im Gegenzug wurden die Erwartungen für die Umsatz- und EBIT-Entwicklung im Teilkonzern Immobilien angehoben.

Für den **Teilkonzern Hafenlogistik** wird vor dem Hintergrund der weiterhin anhaltenden Störungen in den internationalen Lieferketten beim Containerumschlag mit einem Wert auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet (vormals: moderater Anstieg). Für den Containertransport wird unverändert ein moderater Anstieg im Vergleich zum Vorjahr für möglich gehalten.

Unter Berücksichtigung der reduzierten Mengenentwicklung im Segment Container in der zweiten Jahreshälfte und der gleichzeitigen verzögerten Abflachung der Durchschnittserlöse wird weiterhin ein moderater Umsatzanstieg für den Teilkonzern Hafenlogistik erwartet.

Die EBIT-Erwartung im Teilkonzern Hafenlogistik liegt weiterhin in der Bandbreite von 160 bis 195 Mio. €. Dabei wird jedoch im Segment Intermodal aufgrund der anhaltenden Lieferkettenstörungen und deren Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe von einem EBIT-Beitrag auf Niveau des Vorjahres ausgegangen (vormals: moderater Anstieg).

Für den **Teilkonzern Immobilien** wird für Umsatz und EBIT ein deutlicher Anstieg gegenüber Vorjahr für möglich gehalten (vormals: jeweils moderater Anstieg).

Auf **Konzernebene** wird unter Berücksichtigung der divergierenden Entwicklungen zwischen den Segmenten unverändert mit einem moderaten Umsatzanstieg und mit einem Betriebsergebnis (EBIT) in der Bandbreite von 175 bis 210 Mio. € gerechnet.

Zur weiteren Steigerung der Produktivität und der Erhöhung der Kapazität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2022 weiterhin von **Investitionen** auf Konzernebene in einer Bandbreite von 300 bis 350 Mio. € auszugehen. Davon entfallen unverändert 270 bis 320 Mio. € auf den Teilkonzern Hafenlogistik.

Risiko- und Chancenbericht

Hinsichtlich der Risiko- und Chancensituation des HHLA-Konzerns gelten – soweit nicht anders in diesem Bericht dargestellt – die im **zusammengefassten Lagebericht 2021** [🔗](#) getroffenen Aussagen fort.

Der russische Angriffskrieg in der Ukraine und die weltwirtschaftlichen Folgen, vor allem die weitere Entwicklung von Inflation und Zinsniveau, eine drohende Rezession aufgrund von Energieknappheit und Tendenzen zur teilweisen Deglobalisierung sind in ihrem Verlauf nur schwer vorhersagbar. Dies lässt die Risikobewertungen weiterhin unter erhöhter Unsicherheit stehen. So steigen die Beschaffungsrisiken für Energie und Bauleistungen, die zinssatzinduzierten Impairment-Risiken sowie die Währungskursrisiken, insbesondere in Bezug auf die ukrainische Währung Hrywnja.

Dennoch sind für die Zukunft aus heutiger Sicht keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden.