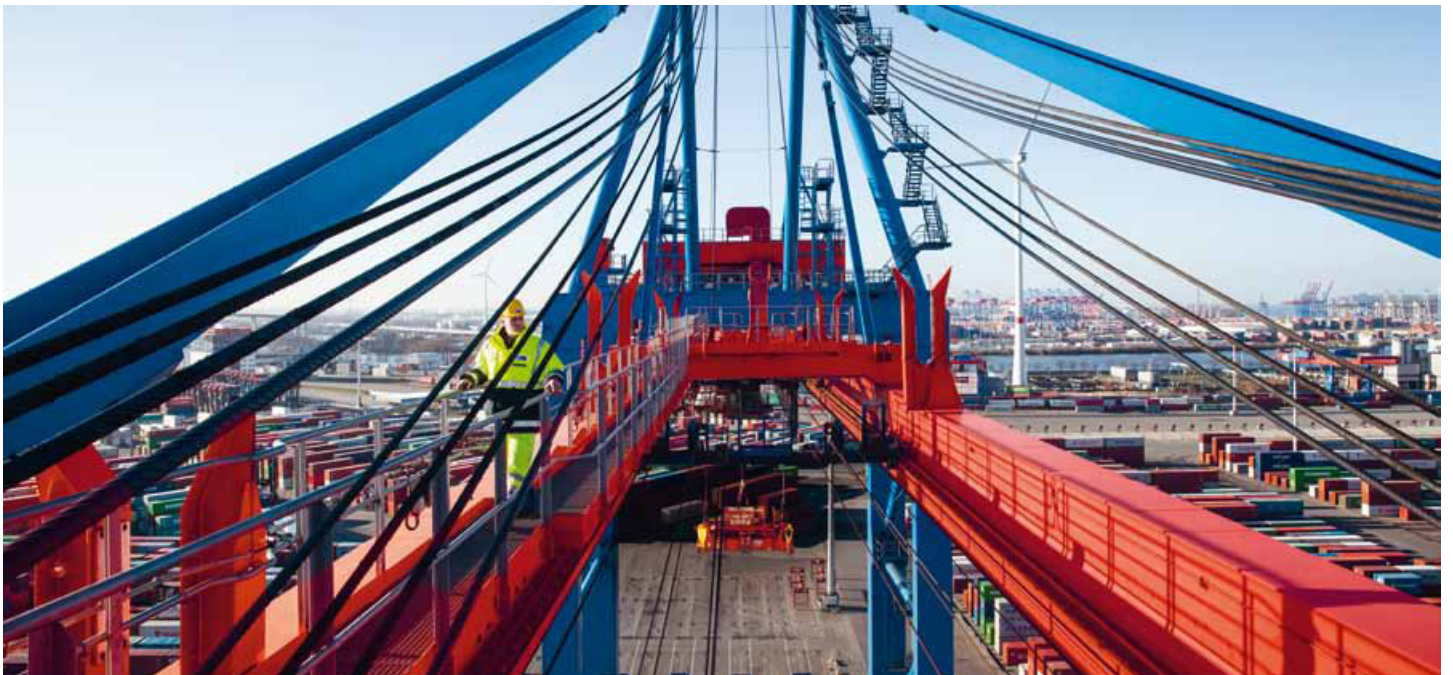


HLA



HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT
Jahresabschluss 2014 (HGB)



Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang- unter Einbeziehung der Buchführung und den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Bericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns abzugeben.

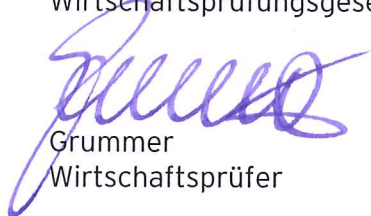
Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 4. März 2015

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Grummer
Wirtschaftsprüfer



Brorhilker
Wirtschaftsprüfer



Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2014

Aktiva

	31.12.2014		31.12.2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene Software		2.440.196,55		2.740.725,85
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	99.811.962,77		67.231.633,61	
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.059.738,30		2.219.845,02	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.303.078,18		3.056.335,47	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	386.271,16	104.561.050,41	13.667.711,62	86.175.525,72
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	308.899.084,75		309.486.412,06	
2. Beteiligungen	7.558.163,18		7.558.163,18	
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	939.049,76	317.396.297,69	934.481,59	317.979.056,83
		424.397.544,65		406.895.308,40
B. Umlaufvermögen				
I. Vorräte				
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.551,06		126.062,23	
2. Unfertige Leistungen	1.710.459,56	1.885.010,62	2.031.649,16	2.157.711,39
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	915.638,24		939.482,01	
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	381.876,18		1.866.780,38	
--davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 367.465,76 (i. Vj. EUR 381.655,88)--				
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	380.090.183,12		404.452.595,19	
4. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.244.124,65		8.580.375,02	
5. Sonstige Vermögensgegenstände	4.913.789,49	392.545.611,68	16.579.458,69	432.418.691,29
--davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 463.702,86 (i. Vj. EUR 521.529,27)--				
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		226.533.092,78		193.063.140,48
		620.963.715,08		627.639.543,16
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1.938.277,36		1.004.840,07
D. Aktive latente Steuern		28.422.565,69		24.657.796,89
		1.075.722.102,78		1.060.197.488,52

Passiva

	31.12.2014		31.12.2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Eigenkapital				
I. Gezeichnetes Kapital				
1. Hafenlogistik	70.048.834,00		70.048.834,00	
2. Immobilien	2.704.500,00	72.753.334,00	2.704.500,00	72.753.334,00
II. Kapitalrücklage				
1. Hafenlogistik	136.771.470,63		136.771.470,63	
2. Immobilien	506.206,26	137.277.676,89	506.206,26	137.277.676,89
III. Gewinnrücklagen				
1. Gesetzliche Rücklage				
a) Hafenlogistik	5.125.000,00		5.125.000,00	
b) Immobilien	205.000,00	5.330.000,00	205.000,00	5.330.000,00
2. Andere Gewinnrücklagen				
a) Hafenlogistik	56.105.325,36		56.105.325,36	
b) Immobilien	1.322.353,86	57.427.679,22	1.322.353,86	57.427.679,22
		62.757.679,22		62.757.679,22
IV. Bilanzgewinn				
1. Hafenlogistik	212.936.837,97		202.072.241,03	
2. Immobilien	21.035.053,98	233.971.891,95	16.777.330,73	218.849.571,76
		506.760.582,06		491.638.261,87
B. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		293.516.486,26		292.691.662,85
2. Steuerrückstellungen		3.811.826,74		1.434.909,50
3. Sonstige Rückstellungen		28.354.002,39		27.192.371,99
		325.682.315,39		321.318.944,34
C. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		27.542.962,00		21.819.154,00
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		2.111.397,00		2.278.688,28
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.831.306,67		1.824.845,91
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		5.173,72		10.331,44
5. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg		41.870.502,20		59.567.792,56
6. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		151.813.497,44		149.634.464,44
7. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		2.846.975,18		2.792.703,87
8. Sonstige Verbindlichkeiten		8.677.072,52		6.261.444,51
--davon aus Steuern EUR 4.834.565,15 (i. Vj. EUR 2.127.701,22)--				
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 1.179.760,99 (i. Vj. EUR 955.677,41)--				
		237.698.886,73		244.189.425,01
D. Rechnungsabgrenzungsposten		340.778,52		399.969,64
E. Passive latente Steuern		5.239.540,08		2.650.887,66
		1.075.722.102,78		1.060.197.488,52

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft,
Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	2014		2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		135.830.235,84		142.012.949,36
2. Erhöhung oder Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-321.189,60		254.399,35
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		530.383,50		710.311,72
4. Sonstige betriebliche Erträge --davon Erträge aus der Währungsum- rechnung EUR 2.465,85 (i. Vj. EUR 2.410,49)--		3.435.167,47		5.916.940,85
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4.188.591,79		4.517.901,50	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.250.190,67	5.438.782,46	1.322.086,35	5.839.987,85
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	91.590.777,74		92.834.960,51	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung --davon für Altersversorgung EUR -3.628.034,24 (i. Vj. EUR 6.379,94)--	11.356.363,85	102.947.141,59	15.458.894,62	108.293.855,13
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		6.175.958,47		6.017.169,72
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen --davon Aufwendungen aus der Währungs- umrechnung EUR 2.772,33 (i. Vj. EUR 2.234,70)--		34.337.418,57		37.094.635,04
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		109.538.656,92		85.001.116,56
10. Erträge aus Beteiligungen --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 14.936.284,89 (i. Vj. EUR 15.294.726,59)--		17.805.193,89		18.312.848,59
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge --davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.971.577,90 (i. Vj. EUR 4.040.165,89)--		5.482.839,04		5.113.490,12
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		0,00		3.412.672,69
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		16.558.290,84		17.717.873,71
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen --davon an verbundene Unternehmen EUR 3.104.064,42 (i. Vj. EUR 3.245.578,62)-- --davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 24.797.121,54 (i. Vj. EUR 20.587.735,37)--		28.749.481,92		24.241.880,73
15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		78.094.213,21		54.703.981,68
16. Außerordentliche Aufwendungen		0,00		68.473,53
17. Außerordentliches Ergebnis		0,00		-68.473,53
18. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag --davon Ertrag (i. Vj. Aufwand) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 1.176.116,38 (i. Vj. EUR 2.192.624,28)--		27.639.169,89		18.633.630,06
19. Sonstige Steuern		430.122,83		535.412,60
20. Jahresüberschuss		50.024.920,49		35.466.465,49
21. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		218.849.571,76		232.160.248,37
22. Ausschüttung		34.902.600,30		48.777.142,10
23. Bilanzgewinn		233.971.891,95		218.849.571,76

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Anhang für das Geschäftsjahr 2014

1. Allgemeines

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) zum 31. Dezember 2014 wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Rechnungslegungsvorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt.

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft i. S. d. § 267 Abs. 3 HGB.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, einen Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS) gemäß § 315a Abs. 1 HGB aufzustellen, der auch offen gelegt wird.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Mit Gesellschafterbeschluss der HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG vom 5. Dezember 2013 schied die Komplementärin HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH (vormals: HHLA Logistics Altenwerder Verwaltungsgesellschaft mbH) zum 1. Januar 2014, 0.00 Uhr, ohne Abfindung aus der Gesellschaft aus. Der Gesellschaftsvertrag und die Gesellschaft endeten zum gleichen Zeitpunkt. Der Anteil der ausscheidenden Komplementärin am Vermögen der Gesellschaft wuchs der Kommanditistin an. In diesem Zusammenhang wurden Vermögensgegenstände von TEUR 8.802 und Schulden von TEUR 8.215 übernommen. Die Vergleichbarkeit des vorliegenden Abschlusses mit dem Vorjahresabschluss ist durch die Anwachsung nicht wesentlich beeinflusst.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und daher in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert. Aus dem gleichen Grund wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon-Vermerke ebenfalls an dieser Stelle gemacht.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Die Zugänge zum Anlagevermögen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Sachanlagen werden anteilige Gemeinkosten einbezogen.

Abschreibungen auf erworbenes immaterielles Anlagevermögen und auf Sachanlagen werden generell linear, pro rata temporis durchgeführt.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten bis EUR 150,00 werden im Zugangsjahr sofort als Aufwand erfasst; geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten von EUR 150,00 bis EUR 410,00 werden sofort voll abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten bzw. mit dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt. Sofern es sich um Finanzanlagen handelt, welche die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllen (Wertpapiere i. V. m. Lebensarbeitszeitkonten, ATZ-Depot, Rückdeckungsversicherung), werden diese mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit der entsprechenden Verpflichtung saldiert.

Die Vorräte werden mit durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten oder niedrigeren beizulegenden Zeitwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden mit dem wahrscheinlich erzielbaren Wert angesetzt, entsprechende Einzelwertberichtigungen werden vorgenommen. Für das allgemeine Kreditrisiko von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen angemessene Pauschalwertberichtigungen.

Auf Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden, Rechnungsabgrenzungsposten sowie auf berücksichtigungsfähige Verlust- und Zinsvorträge werden latente Steuern gebildet. Die Gesellschaft bilanziert als Organträgerin die latenten Steueransprüche auf temporäre Bewertungsunterschiede aller Gesellschaften des Organkreises. Als Gesellschafterin von Personengesellschaften werden latente Körperschaftsteuern nebst Solidaritätszuschlag bilanziert, soweit sie auf die Beteiligung entfallen.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach der „Projected Unit Credit Method“ (Anwartschaftsbarwertmethode). Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Für die Bewertung wurden die Heubeck-Richttafeln 2005G als biometrische Grundlage verwendet.

Im Berichtsjahr wird ein von der Deutsche Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 4,58 % (i. Vj. 4,89 %) der Bewertung zu Grunde gelegt. Dabei hat die Gesellschaft die Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB angewendet und die Pensionsrückstellungen pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt, abgezinst.

Die Rückstellungen werden in Höhe des Barwertes der Pensionsverpflichtungen unter Verwendung der folgenden versicherungsmathematischen Annahmen bewertet:

	2014	2013
	%	%
Abzinsungssatz zum 31. Dezember	4,58	4,89
Lebenshaltungskostensteigerung	2,00	2,00
Entgelttrend	3,00	3,00
Anpassung der laufenden Renten (ohne BRTV)	2,00	2,00
Anpassung der laufenden Renten (BRTV)	1,00	1,00
Fluktuationsrate	2,10	2,10
Fluktuationsrate FK-Modell	0,00	0,00
Anpassung der Sozialversicherungsrenten	gemäß Rentenversicherungsbericht 2014	gemäß Rentenversicherungsbericht 2013

Soweit Deckungsvermögen vorliegt, hat die Gesellschaft eine Saldierung der zum Zeitwert angesetzten Rückdeckungsversicherungen mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen vorgenommen.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit enthalten den Erfüllungsrückstand, der vom Arbeitnehmer in der Beschäftigungsphase erarbeitet wird. Weiterhin ist der vom Arbeitgeber zu leistende Aufstockungsbetrag in der Rückstellung berücksichtigt. Eine Abzinsung der Rückstellung wurde zum 31. Dezember 2014 mit dem von der Deutsche Bundesbank veröffentlichten Zinssatz von 2,90 % (i. Vj. 3,50 %) vorgenommen. Die Ansprüche der Arbeitnehmer aus Altersteilzeitvereinbarungen sind für den Fall einer Insolvenz durch Investmentfondsanteile gesichert, so dass die Voraussetzungen des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB erfüllt sind. Dementsprechend hat die Gesellschaft das Deckungsvermögen zum Zeitwert des 31. Dezember 2014 bewertet und mit den Alterssteilzeitverpflichtungen saldiert.

Die Bewertung der Rückstellung für Jubiläumswendungen erfolgt analog IAS 19 nach dem Barwertverfahren (unit credit method). Es wurden die Heubeck-Richttafeln 2005G und der von der Deutsche Bundesbank veröffentlichte Rechnungszins von 4,58 % (i. Vj. 4,89 %) zu Grunde gelegt. Der Rechnungszins von 4,58 % ergibt sich als durchschnittlicher Marktzinssatz bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren (Vereinfachungsregelung des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB).

Die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung zum Bilanzstichtag vorgenommen. Als Abzinsungssätze werden die den Restlaufzeiten der Rückstellungen entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre verwendet, wie sie von der Deutsche Bundesbank gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung monatlich ermittelt und bekanntgegeben werden.

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

3. Währungsumrechnung

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten wurden bei einer Restlaufzeit von unter einem Jahr mit dem Devisenkassamittelkurs des Stichtages bewertet. Bei Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr wurden die Forderungen/Verbindlichkeiten zum Bilanzstichtag mit dem Devisenkassamittelkurs unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips/Imparitätsprinzips bewertet.

4. Anlagevermögen

Die Entwicklung der Posten des Anlagevermögens ist dem nachfolgend aufgeführten Anlagenspiegel zu entnehmen.

Die Herstellungskosten des Sachanlagevermögens enthalten Fremdkapitalzinsen im Sinne des § 255 Abs. 3 S. 2 HGB.

In den Abschreibungen auf Sachanlagen sind außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von TEUR 272 enthalten.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes ist der nachfolgenden, gesonderten Aufstellung zu entnehmen.

5. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen mit Ausnahme der Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg (TEUR 367) haben eine Restlaufzeit unter einem Jahr. In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind TEUR 15.186 aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

6. Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt EUR 72.753.334,00 und ist eingeteilt in 72.753.334 auf den Namen lautende Stückaktien zu einem Nennwert von jeweils EUR 1,00. Davon sind 70.048.834 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktien-gattungen).

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen auf den Namen lautende A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals bis zu EUR 35.024.417,00 (genehmigtes Kapital I) bzw. durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen auf den Namen lautende S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals bis zu EUR 1.352.250,00 (genehmigtes Kapital II) zu erhöhen. Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber der jeweils anderen Aktiengattung ausgeschlossen. Ferner ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des

Aufsichtsrats bei Erhöhungen des Grundkapitals aus dem genehmigten Kapital I das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien in bestimmten Fällen ebenfalls auszuschließen.

Die ordentliche Hauptversammlung hat am 13. Juni 2013 beschlossen, den Vorstand bis zum 12. Juni 2016 zu ermächtigen, einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu insgesamt EUR 200.000.000,00 zu begeben. Options- und Wandlungsrechte dürfen nur auf A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen, auf die A-Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von bis zu insgesamt nominal EUR 6.900.000,00 ausgegeben werden (bedingtes Kapital EUR 6.900.000,00).

Die ordentliche Hauptversammlung vom 16. Juni 2011 hat den Vorstand der Gesellschaft bis zum 15. Juni 2016 ermächtigt, eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben und die auf Grund dieser Ermächtigung erworbenen eigenen A-Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats - neben der Veräußerung über die Börse oder durch Angebot mit Bezugsrecht an alle A-Aktionäre - unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre in den im Beschluss genannten Fällen zu verwenden und ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen. Die Ermächtigung darf nicht zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden.

Ausweislich der Mitteilung der Freie und Hansestadt Hamburg, der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), Hamburg, und der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, vom 6. November 2007 haben die HGV und - über die Stimmrechtszurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG - die Freie und Hansestadt Hamburg die Schwelle von 75 % unterschritten, der Stimmrechtsanteil beträgt 69,71 % (einschließlich der unmittelbar der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH zustehenden Stimmrechte in Höhe von 20,73 %). Ausweislich einer weiteren Mitteilung der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH vom 4. Januar 2008 hat diese die Schwelle von 20 % unterschritten, der Stimmrechtsanteil betrug an diesem Tag 18,89 %. Auf Grund der bisher durchgeführten Mitarbeiterbeteiligungsprogramme ergaben sich folgende Veränderungen: Der Stimmrechtsanteil der HGV beträgt zum Stichtag 69,58 %, einschließlich der unmittelbar der HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH zustehenden Stimmrechte in Höhe von 18,85 %.

Die Gewinnrücklagen der Gesellschaft umfassen die gesetzliche Rücklage (TEUR 5.330; i. Vj. TEUR 5.330) und die anderen Gewinnrücklagen (TEUR 57.428; i. Vj. TEUR 57.428).

Aus dem zum 31. Dezember 2013 bestehenden Bilanzgewinn von TEUR 218.850 sind im Geschäftsjahr 2014 TEUR 34.903 ausgeschüttet worden. Aus dem Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2014 in Höhe von TEUR 233.972 soll in 2015 an die Aktionäre der A-Sparte (70.048.834 Aktien) eine Dividende von EUR 0,52 je Aktie und an die Aktionäre der S-Sparte (2.704.500 Aktien) EUR 1,50 je Aktie gezahlt werden.

Für Zwecke der Ermittlung der jeweiligen Dividendenberechtigung der Aktionäre werden Sparteneinzelabschlüsse erstellt, die satzungsgemäß Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss des Mutterunternehmens sind.

Die Sparteneinzelabschlüsse der A- und der S-Sparte sind diesem Anhang zu entnehmen.

Die S-Sparte umfasst die Gesamtheit aller Vermögenswerte und Schulden der HHLA, die zum Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagsspezifischen Immobilien erforderlich und bestimmt sind. Alle anderen Vermögensgegenstände und Schulden sind der A-Sparte zuzuordnen.

Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Bilanzgewinns.

Aufwendungen und Erträge der HHLA, die nicht einem Teilkonzern direkt zugeordnet werden können, werden für die Ermittlung der Dividendenberechtigung der Aktionäre der jeweiligen Teilkonzerne entsprechend ihrem Anteil an den Umsatzerlösen aufgeteilt. Sämtliche Verrechnungspreise für Leistungen zwischen den beiden Teilkonzernen werden dabei wie unter fremden Dritten festgelegt. Ein Austausch liquider Mittel zwischen beiden Teilkonzernen ist marktkonform zu verzinsen. Zur Verteilung der geleisteten Steuern wird für jeden Teilkonzern ein fiktives steuerliches Ergebnis ermittelt. Die sich ergebende fiktive Steuerbelastung stellt dabei die Belastung dar, die sich ergäbe, wenn jeder der beiden Teilkonzerne ein eigenständiges Steuersubjekt wäre. Die Leistungsbeziehungen zwischen der A- und der S-Sparte, die in den Sparteneinzelabschlüssen ausgewiesen werden, werden für den Jahresabschluss der HHLA konsolidiert. Die Summe der Sparteneinzelabschlüsse entspricht insoweit nicht dem Jahresabschluss der HHLA.

Mit Datum vom 18. Oktober 2007 wurde ein Teilverlustausgleichsvertrag zwischen der HHLA und der HGV geschlossen. Die HGV verpflichtet sich darin gegenüber der HHLA, jeden während der Vertragsdauer sonst entstehenden Jahresfehlbetrag der S-Sparte der HHLA auszugleichen, soweit dieser nicht dadurch ausgeglichen wird, dass dem Gewinnvortrag, den anderen Gewinnrücklagen oder der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der S-Sparte Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer als Gewinn vorgetragen bzw. in diese Rücklagen eingestellt worden sind.

7. Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen die Rückstellungen für Alterszeit (TEUR 833), Berufsgenossenschaftsbeiträge (TEUR 1.248), Jubiläumsprämien (TEUR 1.196) und andere Personalaufwendungen (TEUR 6.030), Abbruchverpflich-

tungen (TEUR 7.501), Selbstbehalte aus Schadensfällen (TEUR 3.237) und noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen (TEUR 7.223) enthalten.

Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen, Lebensarbeitszeitkonten und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung sind in Höhe von insgesamt TEUR 8.149 durch die Verpfändung oder Abtretung von Wertpapieren besichert.

Die Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten sind durch Geld- und Investmentfonds gesichert, wohingegen die Altersteilzeitverpflichtungen durch ein Wertpapierdepot bei der Deutsche Bank AG, Frankfurt a.M., abgesichert werden. Die angelegten Vermögensgegenstände dienen ausschließlich der Erfüllung der Verpflichtungen und sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Sie werden entsprechend § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den zugrunde liegenden Verpflichtungen verrechnet.

Altersteilzeitverpflichtung

	31.12.2014
	TEUR
Erfüllungsbetrag der Altersteilzeitverpflichtung	6.091
Beizulegender Zeitwert ATZ-Depot	5.258
Nettowert der Rückstellung für Altersteilzeit (ATZ)	833

Die Anschaffungskosten des ATZ-Depots betragen zum 31. Dezember 2014 5.098

Verpflichtung aus Lebensarbeitszeitkonten

	31.12.2014
	TEUR
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten	3.586
Beizulegender Zeitwert der Deka Fonds	2.755
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	831

Die Anschaffungskosten der Deka Fonds betragen zum 31. Dezember 2014 3.195

Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung

	31.12.2014
	TEUR
Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	136
Beizulegender Zeitwert der Deka-bAV Fonds	136
Nettowert der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung	0

Die Anschaffungskosten der Deka-bAV Fonds betragen zum 31. Dezember 2014 99

Neben der Saldierung des Deckungsvermögens mit den Rückstellungen erfolgte eine entsprechende Verrechnung der zugehörigen Aufwendungen (TEUR 362) und Erträge (TEUR 27) aus der Abzinsung.

8. Verbindlichkeiten

Die Fristigkeiten der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel dargestellt. Sicherheiten für die Verbindlichkeiten wurden nicht gewährt.

9. Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft betreibt das zentrale Cash-Management der HHLA-Gruppe. Sie haftet gesamtschuldnerisch für alle Verpflichtungen aus dem Cash-Pooling gegenüber den Poolbanken. Zum Bilanzstichtag bestand kein Risiko der Inanspruchnahme.

	31.12.2014	31.12.2013
	TEUR	TEUR
Bürgschaften	39.790	34.869
Patronatserklärungen	66.233	81.239
	106.023	116.108

Bürgschaften und Patronatserklärungen wurden nahezu ausschließlich zugunsten von Tochtergesellschaften abgegeben, bei denen die HHLA die unternehmerische Führung ausübt. Die zugrunde liegenden Verpflichtungen können von den betroffenen Gesellschaften nach Erkenntnissen der HHLA in allen Fällen erfüllt werden. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet.

10. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen stellen sich zum 31. Dezember 2014 wie folgt dar:

	TEUR
Fälligkeit in 2015	10.371
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	2.664
Fälligkeit zwischen 2016 und 2019	27.895
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0
Fälligkeit ab 2020	60.116
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	0
	<u>98.382</u>

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen entfallen insbesondere auf Mietverträge. Zum Bilanzstichtag besteht ein Bestellobligo aus Investitionen in Höhe von TEUR 18.273.

11. Derivative Finanzinstrumente gemäß § 285 Nr. 19 HGB

Zur Absicherung des aus einem variabel verzinslichen Kredit resultierenden Zinsänderungsrisikos bestand zum Bilanzstichtag ein Zinsswapgeschäft. Entsprechend den Bilanzrichtlinien der HHLA werden Swap- und Grundgeschäft für Bewertungszwecke als Einheit betrachtet und bewertet. Gem. § 254 HGB liegt eine Bewertungseinheit in Form eines micro hedges vor, da das variabel verzinstes Darlehen in Höhe von EUR 6,9 Mio. durch den Zinsswap mit einem Bezugsbetrag in gleicher Höhe gegen mögliche Zinsänderungsrisiken abgesichert und damit faktisch in ein fest verzinstes Darlehen umgewandelt wird. Die Zinssicherung endet 2016, wobei sich die bis dahin für das Darlehen gezahlten Zinsen (abzüglich Marge) und die aus dem Zinsswap erhaltenen Zinsen zu 100 % entsprechen. Der negative Marktwert des Swaps zum 31. Dezember 2014 in Höhe von TEUR 353 ist aufgrund der beschriebenen Bewertungseinheit nicht zu passivieren. Die Bewertung erfolgt durch eine fiktive Barwertermittlung anhand einer Swap-Zinskurve.

12. Umsatzerlöse

Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen:

	2014	2013
	TEUR	TEUR
Leistungsentgelte Konzernunternehmen (inkl. Vermietung)	109.223	114.791
Vermietung (an Dritte)	20.164	21.943
Güterumschlag und Lagerei	1.409	1.056
Sonstige Umsätze	5.034	4.223
	135.830	142.013

Die Umsatzerlöse wurden nur im Inland erzielt.

13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Aus der Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und aus Zinssatzänderungen im Rahmen der Rückstellungsbewertung resultiert ein Zinsaufwand in Höhe von TEUR 24.797.

14. Periodenfremde Erträge und Aufwendungen

Periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 3.969 ergaben sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 1.792) und Steuererstattungen (TEUR 1.543). Periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR 2.185 entstanden im Wesentlichen aus Steuernachzahlungen (TEUR 1.160), Erlösschmälerungen für Vorjahre (TEUR 282) und außerplanmäßigen Abschreibungen (TEUR 272).

15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag umfassen im Wesentlichen die Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag, sowie die Gewerbesteuer des Geschäftsjahres 2014.

Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt anhand des bilanzorientierten Konzepts. Danach werden auf Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten latente Steuern gebildet. Unter Einbeziehung von Verlust- und Zinsvorträgen wird ein Überhang an passiven latenten Steuern angesetzt, wenn insgesamt von einer Steuerbelastung in künftigen Geschäftsjahren auszugehen ist. Ein Ansatz von aktiven latenten Steuern erfolgt, sofern insgesamt eine künftige Steuerentlastung erwartet wird. Aktive und passive latente Steuern werden unsaldiert dargestellt. Aktive latente Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge werden angesetzt, wenn mit einer Verlustverrechnung innerhalb der nächsten fünf Jahre gerechnet wird. Des Weiteren werden Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten von Organgesellschaften sowie von Personengesellschaften insoweit einbezogen, soweit von einer künftigen Steuerbe- und -entlastung aus der Umkehrung von temporären Differenzen bei der HHLA als steuerliche Organträgerin bzw. Gesellschafterin auszugehen ist.

Die Bewertung von latenten Steuern erfolgt auf der Grundlage des geltenden Körperschaftsteuersatzes sowie des in Hamburg geltenden Gewerbesteuerhebesatzes. Unter Berücksichtigung von Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag sowie Gewerbeertragsteuer ergab sich im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Steuersatz von 32,28 % (HHLA und Organgesellschaften). Abweichend hiervon werden auf temporäre Differenzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten für grundstücksverwaltende Gesellschaften sowie für Personengesellschaften latente Steuern auf Basis eines derzeit gültigen Ertragsteuersatzes von 15,83 % ermittelt, der lediglich die Körperschaftsteuer sowie den Solidaritätszuschlag umfasst.

Die aktiven latenten Steueransprüche und passiven latenten Steuerschulden aus temporären Differenzen ergeben sich wie folgt.

	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
	TEUR	TEUR
Immaterielle Vermögensgegenstände	159	0
Sachanlagen	1.446	4.336
Finanzanlagen	1.026	83
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	429	1
Rechnungsabgrenzungsposten	56	1
Rückstellungen	25.192	818
Verbindlichkeiten	115	0
	28.423	5.239

16. Ausschüttungssperre

Der Gesamtbetrag der ausschüttungsgesperrten Beträge nach § 268 Abs. 8 HGB in Höhe von TEUR 23.380 entfällt auf einen Überhang aktiver latenter Steuern (TEUR 23.184) sowie die mit den ATZ-Verpflichtungen (TEUR 160) und Pensionsverpflichtungen aus Entgeltumwandlung (TEUR 36) saldierten Zeitwerte auf Wertpapiere.

17. Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt 2014)

Lohnempfänger	408
Gehaltsempfänger	707
Auszubildende	100
<hr/>	
	1.215
<hr/>	

18. Organe und Mandate

Der Aufsichtsrat und seine Mandate*

Prof. Dr. Peer Witten

Vorsitzender

Diplom-Kaufmann, Hamburg

Ehem. Mitglied des Konzernvorstands der Otto Group

Weitere Mandate

- Forum Grundstücksgesellschaft GmbH & Co. KG, Hamburg
- KWG Kommunale Wohnen AG, Hamburg (Vorsitzender) (bis 13. Juni 2014)
- Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main
- Otto AG für Beteiligungen, Hamburg
- Röhlig & Co. Holding GmbH & Co. KG, Bremen
- Verwaltungsgesellschaft Otto mbH, Hamburg

Wolfgang Abel

Stellv. Vorsitzender

Postangestellter, Bad Oldesloe

Gewerkschaftssekretär, ver.di Hamburg

Weitere Mandate

- Asklepios Kliniken Hamburg GmbH, Hamburg
- HGv, Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (bis 29. August 2014)

Torsten Ballhause

Dipl.-Wirtschafts- und Arbeitsjurist (HWP), Hamburg

Landesfachbereichsleiter Verkehr, ver.di Hamburg

Weitere Mandate

- HGv, Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (seit 29. August 2014)
- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds der Gesamthafen-Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg

Petra Bödeker-Schoemann

Dipl.-Kauffrau, Hamburg

Geschäftsführerin der HGv, Hamburger Gesellschaft für

Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH

Weitere Mandate

- Gesellschaft zur Beseitigung von Sonderabfällen mbH, Kiel
- GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH, Hamburg
- HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, Hamburg
- Hamburger Wasserwerke GmbH, Hamburg
- HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (Vorsitzende)
- HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg) (Vorsitzende)
- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg (Vorsitzende) (seit 1. Januar 2014)
- IMPF Hamburgische Immobilien Management Gesellschaft mbH, Hamburg
- P+R-Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg
- SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg, Hamburg
- SBH Schulbau Hamburg, Hamburg

- SGG Städtische Gebäudeeigenreinigung GmbH, Hamburg
- Stromnetz Hamburg GmbH, Hamburg (seit 7. Februar 2014)

Dr. Bernd Egert

Physiker, Winsen (Luhe)

Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
der Freien und Hansestadt Hamburg

Weitere Mandate

- Erneuerbare Energien Hamburg Clusteragentur GmbH, Hamburg (Vorsitzender)
- Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
- HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, Hamburg (Vorsitzender)
- hySOLUTIONS GmbH, Hamburg (Vorsitzender)
- Life Science Nord Management GmbH, Hamburg (vormals: Norgenta GmbH, Hamburg) (Vorsitzender)
- WTSH Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH, Kiel
- ZAL Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg (Vorsitzender)

Holger Heinzel

Dipl.-Kaufmann, Hittfeld

Leiter Finanzen und Controlling der HHLA

Weitere Mandate

- HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg
- HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg (seit 1. Januar 2014)
- Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds der Gesamthafen-Betriebsgesellschaft mbH, Hamburg

Dr. Norbert Kloppenburg

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe, Frankfurt am Main

Weitere Mandate

- DEG – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH, Köln (1. stellv. Vorsitzender)
- Deutsche Energie-Agentur GmbH, Berlin
- KfW IPEX-Bank GmbH, Frankfurt am Main (Vorsitzender)

Frank Ladwig

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Vorsitzender des Betriebsrats der HHLA Container Terminal

Tollerort GmbH

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats

Weitere Mandate

- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- HGV, Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (seit 29. August 2014)

Arno Münster

Hafenfacharbeiter, Hamburg

Weitere Mandate

- HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg
- HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: GHG Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg)
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg (bis 24. Juli 2014)

- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg (bis 13. Mai 2014)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg (seit 1. Januar 2014)
- HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg (bis 5. Juni 2014)
- Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg (bis 24. Juli 2014)

Norbert Paulsen

Dipl.-Ingenieur, Hamburg

Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebsrats der Hamburger Hafen und Logistik AG

Weitere Mandate

- HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (stellv. Vorsitzender)
- HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg) (stellv. Vorsitzender)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg (stellv. Vorsitzender) (seit 1. Januar 2014)

Michael Pirschel

Dipl.-Volkswirt, Bisingen

Abteilungsleiter in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und

Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Weitere Mandate

- Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg
- HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg)
- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg (seit 1. Januar 2014)

Dr. Sibylle Roggencamp

Dipl.-Volkswirtin, Molfsee

Leiterin des Amtes für Vermögens- und Beteiligungsmanagement in der Finanzbehörde der

Freien und Hansestadt Hamburg

Weitere Mandate

- Elbphilharmonie und Laeiszhalle Service GmbH, Hamburg
- Flughafen Hamburg GmbH, Hamburg
- Hamburg Musik GmbH, Hamburg
- Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
- Hamburgischer Versorgungsfonds AöR, Hamburg
- HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg
- HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals: GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg)
- HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg (seit 1. Januar 2014)
- SpriAG – Sprinkenhof AG, Hamburg (Vorsitzende)
- Universitätsklinikum Hamburg KöR, Hamburg
- Vattenfall Wärme Hamburg GmbH, Hamburg

** Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten bzw. vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen*

Der Vorstand und seine Mandate*

Klaus-Dieter Peters

Vorsitzender

Speditionskaufmann, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Zuständigkeitsbereiche

- Vorstandskoordination
- Unternehmenskommunikation
- Unternehmensentwicklung
- Nachhaltigkeit
- Segment Intermodal
- Segment Logistik

Weitere Mandate

- CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg (vormals: HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg)
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg
- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg
- HHLA Logistics GmbH, Hamburg
- HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- METRANS a.s., Prag, Tschechien
- POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg
- SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg
- Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg

Dr. Stefan Behn

Dipl.-Kaufmann, Hamburg

Erstbestellung: 1996

Zuständigkeitsbereiche

- Segment Container
- Informationssysteme

Weitere Mandate

- Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven
- Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven
- DAKOSY Datenkommunikationssystem AG, Hamburg
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg (vormals: HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg)
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg
- HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg
- HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg
- Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg

Heinz Brandt

Rechtsassessor, Bremen

Erstbestellung: 2009

Zuständigkeitsbereiche

- Personalmanagement
- Einkauf und Materialwirtschaft
- Arbeitsschutzmanagement
- Recht und Versicherungen

Weitere Mandate

- Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg
- GHl Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg
- HHLA Logistics GmbH, Hamburg
- HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg
- HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- Mitglied des Verwaltungsausschusses für den Hafenfonds der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg

Dr. Roland Lappin

Dipl.-Wirtschaftsingenieur, Hamburg

Erstbestellung: 2003

Zuständigkeitsbereiche

- Finanzen
- Controlling und Beteiligungen
- Organisation
- Revision
- Investor Relations
- Segment Immobilien

Weitere Mandate

- Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- GHl Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg
- Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mbH, Hamburg
- HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg
- HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg
- HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg
- IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg
- IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg
- METRANS a. s., Prag, Tschechien
- POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg
- Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg
- Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg
- UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg (seit 29. September 2014)

** Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten bzw. vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.*

19. Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

An den Aufsichtsrat wurden insgesamt Vergütungen (einschließlich Sitzungsgelder) in Höhe von TEUR 275 gewährt. Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen TEUR 2.959. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden TEUR 695 gezahlt. In den Pensionsrückstellungen sind für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene TEUR 9.440 enthalten. Ergänzende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands sind in dem zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts der HHLA enthalten.

20. Corporate Governance Kodex

Auch im Geschäftsjahr 2014 haben sich Vorstand und Aufsichtsrat mit Themen der Corporate Governance befasst. Am 17. Dezember 2014 haben sie gemeinsam die Entsprechenserklärung 2014 gemäß § 161 AktG wie folgt abgegeben: Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 11. Dezember 2013 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 13. Mai 2013 bzw. ab deren Geltung der Fassung des Kodex vom 24. Juni 2014 mit Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird. Die oben genannte Entsprechenserklärung ist den Aktionären auf der Internetseite (www.hhla.de) dauerhaft zugänglich gemacht.

Informationen zu Corporate Governance im Unternehmen sowie einen ausführlichen Bericht zu Höhe und Struktur der Vergütung von Aufsichtsrat und Vorstand finden sich im zusammengefassten Lagebericht.

21. Konzernzugehörigkeit

Die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, als oberstes Mutterunternehmen der Gesellschaft, erstellt einen Konzernabschluss für den größten Kreis der Konzernunternehmen, der im Bundesanzeiger bekannt gemacht wird. Die HHLA wird in diesen Konzernabschluss einbezogen.

22. Sonstige Angaben

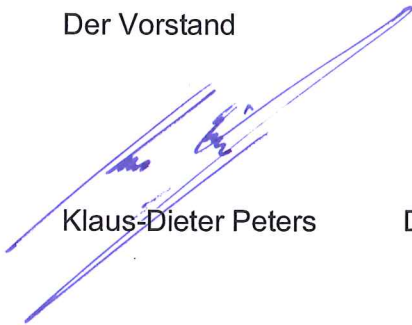
Das vom Abschlussprüfer im Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar beträgt für

	2014
	EUR
Abschlussprüfungsleistungen	201.594
Andere Bestätigungsleistungen	104.900
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	12.776
	<u>319.270</u>

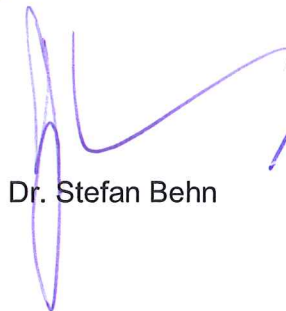
Hamburg, den 4. März 2015

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AKTIENGESELLSCHAFT

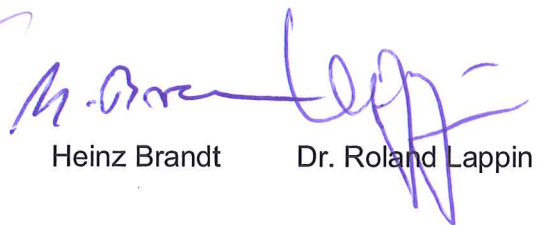
Der Vorstand



Klaus-Dieter Peters



Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt



Dr. Roland Lappin

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2014

	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte	
	1.1.2014	Zugänge	Anwachsung	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2014	1.1.2014	Zugänge	Anwachsung	Abgänge	31.12.2014	31.12.2014	31.12.2013
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
Entgeltlich erworbene Software	9.386.917,91	603.534,18	0,00	816.612,57	0,00	9.173.839,52	6.646.192,06	902.110,70	0,00	814.659,79	6.733.642,97	2.440.196,55	2.740.725,85
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	189.155.983,52	23.648.747,90	0,00	1.031.996,15	13.496.430,89	225.269.166,16	121.924.349,91	3.852.791,20	0,00	319.937,72	125.457.203,39	99.811.962,77	67.231.633,61
2. Technische Anlagen und Maschinen	14.785.000,16	0,00	0,00	347.889,34	0,00	14.437.110,82	12.565.155,14	160.106,72	0,00	347.889,34	12.377.372,52	2.059.738,30	2.219.845,02
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.647.517,40	522.743,65	0,00	1.448.021,87	0,00	11.722.239,18	9.591.181,93	1.260.949,85	0,00	1.432.970,78	9.419.161,00	2.303.078,18	3.056.335,47
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	13.667.711,62	220.409,86	0,00	5.419,43	-13.496.430,89	386.271,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	386.271,16	13.667.711,62
	230.256.212,70	24.391.901,41	0,00	2.833.326,79	0,00	251.814.787,32	144.080.686,98	5.273.847,77	0,00	2.100.797,84	147.253.736,91	104.561.050,41	86.175.525,72
III. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	333.193.887,01	0,00	7.837.030,00	0,00	0,00	325.356.857,01	23.707.474,95	0,00	7.249.702,69	0,00	16.457.772,26	308.899.084,75	309.486.412,06
2. Beteiligungen	7.609.292,37	0,00	0,00	0,00	0,00	7.609.292,37	51.129,19	0,00	0,00	0,00	51.129,19	7.558.163,18	7.558.163,18
- Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	44.738,04	0,00	0,00	0,00	0,00	44.738,04	44.738,04	0,00	0,00	0,00	44.738,04	0,00	0,00
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	934.481,59	4.568,17	0,00	0,00	0,00	939.049,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	939.049,76	934.481,59
	341.782.399,01	4.568,17	7.837.030,00	0,00	0,00	333.949.937,18	23.803.342,18	0,00	7.249.702,69	0,00	16.553.639,49	317.396.297,69	317.979.056,83
	581.425.529,62	25.000.003,76	7.837.030,00	3.649.939,36	0,00	594.938.564,02	174.530.221,22	6.175.958,47	7.249.702,69	2.915.457,63	170.541.019,37	424.397.544,65	406.895.308,40

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHLA nach Geschäftsfeldern per 31. Dezember 2014

Name und Sitz des Unternehmens	Höhe des Anteils am Kapital		Eigenkapital in T€	Ergebnis des Geschäftsjahres in T€	
	direkt in %	indirekt in %		Jahr	in
Hafenlogistik					
Segment Container					
HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		111.449	2014	0
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}		100,0	1.942	2014	0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}		100,0	34.741	2014	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg ¹		100,0	19.493	2014	2.064
HHLA Container Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg (vormals: HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg) ^{1, 2, 3a}		74,9	80.433	2014	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		74,9	601	2014	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg ⁴		37,5	133	2014	23
CuxPort GmbH, Cuxhaven ⁴		25,1	11.376	2014	3.646
FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg ⁴		66,0	25	2014	0
HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3b}	100,0		76961	2014	0
Service Center Burchardkai GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		100,0	26	2014	0
Cuxcargo Hafenbetrieb GmbH & Co. KG, Cuxhaven ⁵	50,0		15	2014	7
Cuxcargo Hafenbetrieb Verwaltungs-GmbH, Cuxhaven ⁵	50,0		15	2014	0
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagsbetriebe mbH, Hamburg ⁵	23,0	17,4	1.637	2014	995
SC HPC UKRAINA, Odessa/Ukraine ¹		100,0	40.912	2014	196
Segment Intermodal					
CTD Container-Transport-Dienst GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		1.256	2014	0
METRANS a.s., Prag/Tschechien ¹	86,5		148.611	2014	24.468
METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei ¹		86,5	48.482	2014	4.900
METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn ^{1, 5}		86,5	730	2014	384
METRANS Adria D.O.O., Koper/Slowenien ^{1, 5}		86,5	574	2014	85
METRANS D.O.O., Rijeka/Kroatien ^{1, 5}		86,5	1	2014	7
METRANS Danubia KREMS GmbH, Krems an der Donau/Österreich ^{1, 5}		86,5	-223	2014	54
METRANS DYKO Rail Repair Shop s.r.o., Prag/Tschechien ¹		86,5	3.613	2014	483
METRANS ISTANBUL STI, Istanbul/Türkei ^{1, 5}		86,5	122	2014	87
METRANS Rail s.r.o., Prag/Tschechien ¹		86,5	1.034	2014	312
METRANS Rail (Deutschland) GmbH, Leipzig (vormals: Kirmitschtal) ¹		86,5	1.319	2014	-844
METRANS Railprofi Austria GmbH, Krems an der Donau/Österreich ^{1, 5}		69,2	640	2014	374
IBZ Pankrác a.s., Nýřany/Tschechien ^{1, 5}		86,5	242	2014	15
JPF-07 INVESTMENTS s.r.o., Ostrava/Tschechien ^{1, 5}		86,5	1.030	2014	306
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		7.990	2014	0
POLZUG Intermodal Polska sp. z o.o., Warschau/Polen ¹		100,0	-2.174	2014	-3.255
POLZUG INTERMODAL LLC, Poti/Georgien ¹		75,0	857	2014	85
HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen ¹		100,0	4.213	2014	-1.159
HHLA Terminals Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen ^{1, 5}		95,0	-2	2014	-3
IPN Inland Port Network Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg ⁵	50,0		32	2014	2
IPN Inland Port Network GmbH & Co. KG, Hamburg ⁵	50,0		77	2014	-3
Segment Logistik					
HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		1.367	2014	0
HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}		100,0	102	2014	0
Uniconsult Universal Transport Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 2, 3c}		100,0	100	2014	0
UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, Hamburg ¹	51,0		5.737	2014	763
ARS-UNIKAI GmbH, Hamburg ⁴		25,5	305	2014	-1
HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum GmbH, Hamburg ⁴	51,0		14.922	2014	1.406
Ulrich Stein Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ⁴	51,0		603	2014	152
HHLA Logistics GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		-1.237	2014	0
Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{3b, 4}	49,0		k.A.	2014	k.A.
HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg ¹		51,0	791	2014	66
Holding/Übrige					
GHL Zweite Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung mbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		3.609	2014	0
HHLA-Personal-Service GmbH, Hamburg ^{1, 2, 3c}	100,0		45	2014	0
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg ¹		100,0	32	2014	-1
Immobilien					
Segment Immobilien					
Fischmarkt Hamburg-Altona Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg ^{1, 2, 3a}	100,0		4.518	2014	0
HHLA Immobilien Speicherstadt GmbH, Hamburg ^{1, 5}	100,0		53	2014	6
HHLA 1. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg ^{1, 2, 3d}	100,0		14.305	2014	1.886
HHLA 2. Speicherstadt Immobilien GmbH & Co. KG, Hamburg (vormals:)					
GHL Gesellschaft für Hafen- und Lagereimmobilien-Verwaltung Bei St. Annen mbH, Hamburg ^{1, 3d}	100,0		10.757	2014	2.850

¹ Beherrschte Unternehmen.

² Mit diesen Unternehmen bestanden 2014 Ergebnisabführungsverträge.

^{3a} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

^{3b} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

^{3c} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht und den Anhang gem. § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

^{3d} Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegungsverpflichtung gem. § 264b HGB in Anspruch genommen.

⁴ At equity bilanzierte Unternehmen.

⁵ Wegen der insgesamt untergeordneten Bedeutung dieser Gesellschaften werden sie im Konzernabschluss nicht konsolidiert bzw. nicht nach der Equity-Methode bewertet, sondern als Beteiligung ausgewiesen.

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2014

Art der Verbindlichkeit	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr EUR	Restlaufzeit 1 - 5 Jahre EUR	Restlaufzeit mehr als 5 Jahre EUR	Gesamtsumme EUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>im Vorjahr</i>	2.113.692,00 1.163.692,00	8.454.768,00 4.654.768,00	16.974.502,00 16.000.694,00	27.542.962,00 21.819.154,00
2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen <i>im Vorjahr</i>	2.111.397,00 2.278.688,28	0,00 0,00	0,00 0,00	2.111.397,00 2.278.688,28
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <i>im Vorjahr</i>	2.829.621,67 1.824.633,30	1.685,00 212,61	0,00 0,00	2.831.306,67 1.824.845,91
4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg <i>im Vorjahr</i>	5.173,72 10.331,44	0,00 0,00	0,00 0,00	5.173,72 10.331,44
5. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungs- management mbH, Hamburg <i>im Vorjahr</i>	41.870.502,20 59.567.792,56	0,00 0,00	0,00 0,00	41.870.502,20 59.567.792,56
6. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unter- nehmen <i>im Vorjahr</i>	151.813.497,44 149.634.464,44	0,00 0,00	0,00 0,00	151.813.497,44 149.634.464,44
7. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <i>im Vorjahr</i>	2.846.975,18 2.792.703,87	0,00 0,00	0,00 0,00	2.846.975,18 2.792.703,87
8. Sonstige Verbindlichkeiten <i>im Vorjahr</i>	7.880.892,33 5.352.302,48	489.853,37 474.336,60	306.326,82 434.805,43	8.677.072,52 6.261.444,51
--davon aus Steuern <i>im Vorjahr</i>	4.775.894,15 2.066.764,57	12.848,44 11.225,02	45.822,56 49.711,63	4.834.565,15 2.127.701,22
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit <i>im Vorjahr</i>	442.251,80 107.472,03	477.004,93 463.111,58	260.504,26 385.093,80	1.179.760,99 955.677,41
Gesamtsumme	211.471.751,54	8.946.306,37	17.280.828,82	237.698.886,73
<i>im Vorjahr</i>	222.624.608,37	5.129.317,21	16.435.499,43	244.189.425,01

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der A-Sparte zum 31. Dezember 2014

Aktiva

Passiva

	31.12.2014		31.12.2013			31.12.2014		31.12.2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR		EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen					A. Eigenkapital				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					I. Gezeichnetes Kapital		70.048.834,00		70.048.834,00
Entgeltlich erworbene Software		2.440.196,55		2.740.725,85	II. Kapitalrücklage		136.771.470,63		136.771.470,63
II. Sachanlagen					III. Gewinnrücklagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18.131.896,88		19.090.965,48		1. Gesetzliche Rücklage	5.125.000,00		5.125.000,00	
2. Technische Anlagen und Maschinen	2.059.738,30		2.219.845,02		2. Andere Gewinnrücklagen	56.105.325,36	61.230.325,36	56.105.325,36	61.230.325,36
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.273.783,81		3.056.335,47		IV. Bilanzgewinn		212.936.837,97		202.072.241,03
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	223.521,18	22.688.940,17	1.970.037,65	26.337.183,62			480.987.467,96		470.122.871,02
III. Finanzanlagen					B. Rückstellungen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	281.069.242,61		281.707.720,32		1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		293.516.486,26		292.691.662,85
2. Beteiligungen	7.558.163,18		7.558.163,18		2. Steuerrückstellungen		3.966.839,74		1.126.125,50
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	939.049,76	289.566.455,55	934.481,59	290.200.365,09	3. Sonstige Rückstellungen		23.279.100,51		24.664.898,48
		314.695.592,27		319.278.274,56			320.762.426,51		318.482.686,83
B. Umlaufvermögen					C. Verbindlichkeiten				
I. Vorräte					1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		6.887.500,00		0,00
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.551,06		126.062,23		2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen		387.815,42		459.405,55
2. Unfertige Leistungen	322.515,42	497.066,48	434.949,43	561.011,66	3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.093.822,64		1.357.175,27
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg		4.205,00		10.284,24
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	608.228,11		577.942,63		5. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		149.918.494,13		147.966.441,63
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	220,30		0,00		6. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		2.846.975,18		2.792.703,87
3. Forderungen gegen die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg, bzw. gegen die HHLA Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	29.406.625,02		10.009.314,85		7. Sonstige Verbindlichkeiten		8.261.683,72		5.743.879,13
4. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	362.374.409,33		388.514.440,27		--davon aus Steuern EUR 4.773.628,50 (i. Vj. EUR 2.061.074,32)--				
5. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.244.124,65		8.580.375,02		--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 1.179.760,99 (i. Vj. EUR 955.677,41)--				
6. Sonstige Vermögensgegenstände --davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 463.702,86 (i. Vj. EUR 521.529,27)--	4.913.784,27	403.547.391,68	17.136.550,14	424.818.622,91			170.400.496,09		158.329.889,69
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		225.923.498,79		177.588.016,15	D. Rechnungsabgrenzungsposten		116.945,01		163.354,28
		629.967.956,95		602.967.650,72	E. Passive latente Steuern		903.353,87		164.435,74
C. Rechnungsabgrenzungsposten		817.155,84		1.004.840,07					
D. Aktive latente Steuern		27.689.984,38		24.012.472,21					
		973.170.689,44		947.263.237,56			973.170.689,44		947.263.237,56

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der A-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	2014		2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		121.585.694,61		126.426.046,35
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen (i. Vj. Erhöhung des Bestands)		-112.434,01		363.117,75
3. Andere aktivierte Eigenleistungen		530.383,50		710.311,72
4. Sonstige betriebliche Erträge –davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 2.465,85 (i. Vj. EUR 2.410,49)–		3.137.207,42		5.464.710,16
5. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3.652.523,41		3.844.438,91	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	261.794,48	3.914.317,89	260.461,06	4.104.899,97
6. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	91.590.777,74		92.834.960,51	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung –davon für Altersversorgung EUR -3.628.034,24 (i. Vj. EUR 6.379,94)–	11.356.363,85	102.947.141,59	15.458.894,62	108.293.855,13
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		4.491.695,00		4.303.114,79
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen –davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 2.772,33 (i. Vj. EUR 2.234,70)–		28.769.921,84		31.044.728,73
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		107.717.916,57		81.903.236,59
10. Erträge aus Beteiligungen –davon aus verbundenen Unternehmen EUR 8.653.169,01 (i. Vj. EUR 13.819.156,41)–		11.522.078,01		16.837.278,41
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge –davon aus verbundenen Unternehmen EUR 3.816.118,29 (i. Vj. EUR 3.890.646,86)–		5.145.258,59		4.886.110,24
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		0,00		3.412.672,69
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme		16.558.290,84		17.717.873,71
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen –davon an verbundene Unternehmen EUR 125.533,73 (i. Vj. EUR 269.645,23)– –davon Aufwendungen aus Abzinsung EUR 24.797.121,54 (i. Vj. EUR 20.587.127,25)–		25.545.489,17		20.937.222,05
15. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		67.299.248,36		46.776.444,15
16. Außerordentliche Aufwendungen/Außerordentliches Ergebnis		0,00		-68.473,53
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag –davon Ertrag (i. Vj. Aufwand) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 2.938.594,04 (i. Vj. EUR 1.272.128,75)–		24.752.133,74		16.326.863,11
18. Sonstige Steuern		160.542,38		229.474,56
19. Jahresüberschuss		42.386.572,24		30.155.788,95
20. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		202.072.241,03		217.448.194,18
21. Ausschüttung		31.521.975,30		45.531.742,10
22. Bilanzgewinn		212.936.837,97		202.072.241,03

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Bilanz der S-Sparte zum 31. Dezember 2014

Aktiva

Passiva

	31.12.2014		31.12.2013			31.12.2014		31.12.2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR		EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen					A. Eigenkapital				
I. Sachanlagen					I. Gezeichnetes Kapital	2.704.500,00		2.704.500,00	
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	81.680.065,89		48.140.668,13		II. Kapitalrücklage	506.206,26		506.206,26	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	29.294,37		0,00		III. Gewinnrücklagen				
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	162.749,98	81.872.110,24	11.697.673,97	59.838.342,10	1. Gesetzliche Rücklage	205.000,00	205.000,00	205.000,00	
II. Finanzanlagen					2. Andere Gewinnrücklagen	1.322.353,86	1.527.353,86	1.322.353,86	1.527.353,86
Anteile an verbundenen Unternehmen		27.829.842,14		27.778.691,74	IV. Bilanzgewinn	21.035.053,98		16.777.330,73	
		109.701.952,38		87.617.033,84		25.773.114,10		21.515.390,85	
B. Umlaufvermögen					B. Rückstellungen				
I. Vorräte					1. Steuerrückstellungen		0,00		889.224,25
Unfertige Leistungen		1.387.944,14		1.596.699,73	2. Sonstige Rückstellungen		5.074.901,88		2.527.473,51
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände							5.074.901,88		3.416.697,76
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	307.410,13		361.539,38		C. Verbindlichkeiten				
2. Forderungen gegen die Freie und Hansestadt Hamburg	381.655,88		1.866.780,38		1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.655.462,00		21.819.154,00	
--davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr EUR 367.465,76 (i. Vj. EUR 381.655,88)--					2. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.723.581,58		1.819.282,73	
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	18.658.834,02		16.060.620,79		3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737.484,03		467.670,64	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	155.018,22	19.502.918,25	23.348,80	18.312.289,35	4. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	968,72		47,20	
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		609.593,99		15.475.124,33	5. Verbindlichkeiten gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg	71.277.127,22		69.577.107,41	
		21.500.456,38		35.384.113,41	6. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.838.063,54		1.790.488,68	
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1.121.121,52		0,00	7. Sonstige Verbindlichkeiten	415.388,80		517.565,38	
D. Aktive latente Steuern		732.581,31		645.324,68	--davon aus Steuern EUR 60.936,65 (i. Vj. EUR 66.626,90)--				
						97.648.075,89		95.991.316,04	
					D. Rechnungsabgrenzungsposten	223.833,51		236.615,36	
					E. Passive latente Steuern	4.336.186,21		2.486.451,92	
		133.056.111,59		123.646.471,93		133.056.111,59		123.646.471,93	

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung der S-Sparte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	2014		2013	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		15.729.542,43		17.331.339,84
2. Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-208.755,59		-108.718,40
3. Sonstige betriebliche Erträge		297.960,05		455.334,89
4. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	536.068,38		673.462,59	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	988.396,19	1.524.464,57	1.061.625,29	1.735.087,88
5. Abschreibungen auf Sachanlagen		1.684.263,47		1.714.054,93
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		7.052.497,93		7.801.603,34
7. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		1.820.740,35		3.097.879,97
8. Erträge aus Beteiligungen		6.283.115,88		1.475.570,18
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 6.283.115,88 (i. Vj. EUR 1.475.570,18)--				
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		337.580,45		243.871,38
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 155.459,61 (i. Vj. EUR 166.010,53)--				
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		3.203.992,75		3.321.150,18
--davon an verbundene Unternehmen EUR 2.978.530,69 (i. Vj. EUR 2.975.933,39)-- --davon Aufwendungen aus Abzinsung EUR 0,00 (i. Vj. EUR 608,12)--				
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		10.794.964,85		7.923.381,53
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		2.887.036,15		2.306.766,95
--davon Aufwand aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR 1.762.477,66 (i. Vj. EUR 920.495,53)--				
13. Sonstige Steuern		269.580,45		305.938,04
14. Jahresüberschuss		7.638.348,25		5.310.676,54
15. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		16.777.330,73		14.712.054,19
16. Ausschüttung		3.380.625,00		3.245.400,00
17. Bilanzgewinn		21.035.053,98		16.777.330,73

Zusammen- gefasster Lagebericht

Im zusammengefassten Lagebericht wird der Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns sowie der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) analysiert.

Der Konzern im Überblick

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender Hafenlogistikkonzern in Europa. Gesteuert wird das Unternehmen als strategische Management-Holding und ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Das operative Geschäft wird von 30 inländischen und acht ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2014 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistik-anbieter erbringt der **Teilkonzern Hafenlogistik** Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. ► siehe auch Unternehmensstrategie Der geographische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit optimaler Hinterlandanbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und des baltischen Raums. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert. ► siehe Segmente

Organisationsübersicht

Aufsichtsrat			
Vorstand			
Klaus-Dieter Peters <i>Vorstandsvorsitzender</i>	Dr. Stefan Behn	Heinz Brandt	Dr. Roland Lappin
<ul style="list-style-type: none"> ▮ Vorstandskoordination ▮ Unternehmenskommunikation ▮ Unternehmensentwicklung ▮ Nachhaltigkeit ▮ Segment Intermodal ▮ Segment Logistik 	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Segment Container ▮ Informationssysteme 	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Personalmanagement ▮ Einkauf und Materialwirtschaft ▮ Arbeitsschutzmanagement ▮ Recht und Versicherungen 	<ul style="list-style-type: none"> ▮ Finanzen ▮ Controlling und Beteiligungen ▮ Organisation ▮ Revision ▮ Investor Relations ▮ Segment Immobilien

Der Bereich Holding/Übrige ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) jedoch kein eigenständiges Segment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen und der Erbringung von Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet. Die dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien bilden eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten ab.

Der **Teilkonzern Immobilien** umfasst die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA. Das sind die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und am Fischmarkt Hamburg-Altona. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Führungsstruktur der HHLA

Als Aktiengesellschaft deutschen Rechts verfügt die HHLA mit Vorstand und Aufsichtsrat über eine zweigeteilte Struktur: Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und der Aufsichtsrat bestellt, berät und überwacht den Vorstand. Dem Vorstand der HHLA gehörten im Geschäftsjahr 2014 vier Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind. Der Aufsichtsrat umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus je sechs Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. ► siehe auch Organe und Mandate

Segmente des Konzerns

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an Umsatz und Ergebnis der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit in diesem Segment setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen (dem Laden und Löschen von Containern) und dem Umladen von Containern auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg die drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO). Komplementäre Service-Dienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern, runden die Angebotspalette ab.

Das **Segment Intermodal** ist das nach Umsatz und Ergebnis zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterlandverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Während die zwei Bahngesellschaften Metrans und Polzug regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland anbieten, stellt der Betrieb von Inlandterminals ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereit. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen übernimmt die Lkw-Speditionstochter CTD den Containertransport auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** bildet mit seinem ergänzenden Dienstleistungsangebot die dritte Säule des Geschäftsmodells der HHLA. Es umfasst eine große Bandbreite von Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik sowie Spezialumschlag und Beratung. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne Logistikdienstleistungen als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählen der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte sowie die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen. Außerdem bietet das Unternehmen in diesem Segment Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft. Einen Teil der Logistikdienstleistungen erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

Das **Segment Immobilien** entspricht dem Teilkonzern Immobilien. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, die Vermietung sowie kaufmännisches

und technisches Facility Management von Immobilien am Hamburger Hafenrand. Dazu zählt die Hamburger Speicherstadt, das größte historische Lagerhausquartier der Welt. Auf rund 300.000 m² bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage. Weitere hochwertige Objekte mit rund 63.000 m² werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im exklusiven Umfeld des nördlichen Elbufers bewirtschaftet.

Weiterführende Informationen zur jeweiligen Segmententwicklung ► siehe Segmente.

Markt und Wettbewerb

Die HHLA agiert mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft, der Hafenlogistik, auf dem europäischen Markt für internationalen Seegüterverkehr. Der Seegüterverkehr gilt als Wachstumsmarkt, nachdem insbesondere niedrige Transportkosten im Verhältnis zum Warenwert sowie der Abbau von Handelshemmnissen günstige Voraussetzungen für die internationale Arbeitsteilung bei Beschaffung, Produktion und Absatz geschaffen haben. Das Seeschiff ist dabei der mit Abstand bedeutendste, weil es per transportierter Einheit der kostengünstigste und umweltfreundlichste Verkehrsträger im interkontinentalen Handel ist. Der Einsatz standardisierter Container hat aufgrund seiner Effizienzvorteile diese Entwicklung entscheidend vorangetrieben. Zusätzlich hat die Einbindung der aufstrebenden Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa sowie in Asien zu einem steigenden Frachtaufkommen in den nordeuropäischen Häfen geführt. Dabei wird die Handelsdynamik von der hohen Exportorientierung dieser Länder beeinflusst. Gleichzeitig führt der zunehmende Wohlstand zu einer verstärkten Nachfrage nach hochwertigen Konsumgütern. Die aufstrebenden Volkswirtschaften gewinnen so als Absatzmärkte für die Industrieländer an Bedeutung.

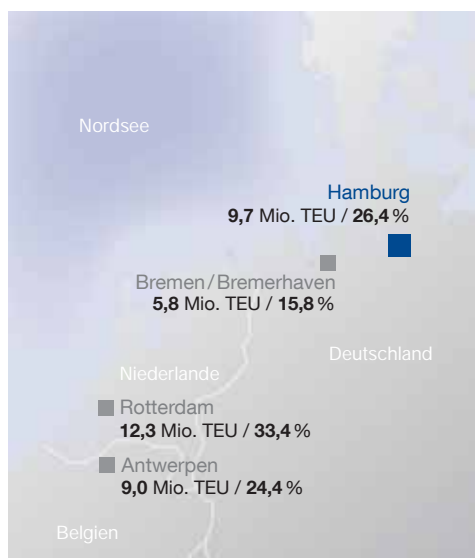
Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (die sogenannte Nordrange) zeichnet sich durch eine hohe Hafendichte aus. Im Wettbewerb stehen derzeit insbesondere die großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, die Bremischen Häfen sowie Rotterdam und Antwerpen. Weitere Umschlagplätze wie Wilhelmshaven, Le Havre oder Zeebrugge sind gemessen an ihrem derzeitigen Ladungsaufkommen deutlich kleiner. Die Häfen in der Ostsee werden zurzeit vor allem von Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Konkurrenz zu diesem Verbundsystem bilden Direktanläufe durch Überseedienste, wie z. B. nach Gdansk (Polen) oder Göteborg (Schweden).

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich auch die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber und das lokale Ladungsaufkommen aus. Als weitere Wettbewerbsfaktoren neben der Preisgestaltung gewinnen angesichts des Schiffgrößenwachstums vor allem die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung, der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen rund um den Containerumschlag sowie leistungsfähige, schienengebundene Vor- und Nachlaufsysteme ins Hinterland an Bedeutung. Für das Jahr 2014 geht das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner von einer Erhöhung der Stellplatzkapazität in der globalen Containerschifflotte um 6,3% auf 18,4 Mio. Standardcontainer (TEU) aus. Dabei nahm besonders die Zahl sehr großer Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU zu. Sie wuchs um 32,5% auf 265 Einheiten. Damit verfügen rund 58% der 2014 ausgelieferten Schiffe über eine Größe von mehr als 10.000 TEU.

Nach der im Herbst 2012 erfolgten Eröffnung eines neuen Containerterminals in Wilhelmshaven (Jade-WeserPort) und des Terminals London Gateway im November 2013 wird 2015 zusätzliche Kapazität in Rotterdam (Maasvlakte II) in den Markt kommen. Dies wird vor allem bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen insbesondere bei Feederverkehren zu einer deutlichen Intensivierung des Wettbewerbs führen. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet angebunden sind, weitestgehend stabil, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat.

Größte Nordrange-Häfen

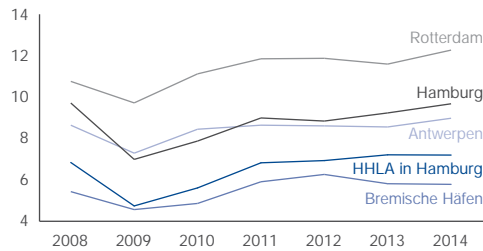
nach Umschlagvolumen und Marktanteilen 2014



Quelle: Port Authorities

Entwicklung Containerumschlag der Nordrange-Häfen 2008 – 2014

in Mio. TEU



Quelle: Port Authorities
* inkl. HHLA

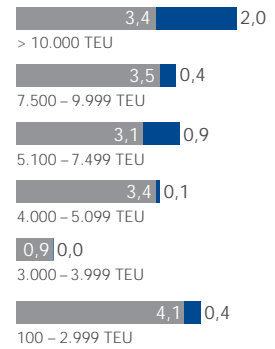
Für das Segment Container verfügt der Hamburger Hafen als östlichster Nordseehafen zum einen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Umschlagvolumen von 9,7 Mio. TEU rangiert Hamburg 2014 unter den weltweit führenden Überseehäfen an Position 15 und ist erneut der zweitgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam.

In Hamburg behauptete die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 7,2 Mio. TEU im Jahr 2014 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden 74% der Containerverkehre (im Vorjahr: 77%) im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Bedeutendste Fahrtgebiete waren weiterhin Asien, Skandinavien und Osteuropa. ► siehe auch Segment Container

Im Segment Intermodal nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas über 2 Mio. TEU jährlich umschlägt. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch diskriminierungsfreie Nutzungsentgelte. Neben der Dichte des angebotenen Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplanteure und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Aktuelle Weltflotte und Auftragsbuch bis 2017

nach Schiffgrößenklassen in Mio. TEU



■ Weltflotte: 18,4 Mio. TEU (5.035 Schiffe)

■ Auftragsbuch: 3,8 Mio. TEU (454 Schiffe)

Quelle: AXS Alphaliner

See-Containerumschlag nach Fahrtgebieten im Hamburger Hafen 2014

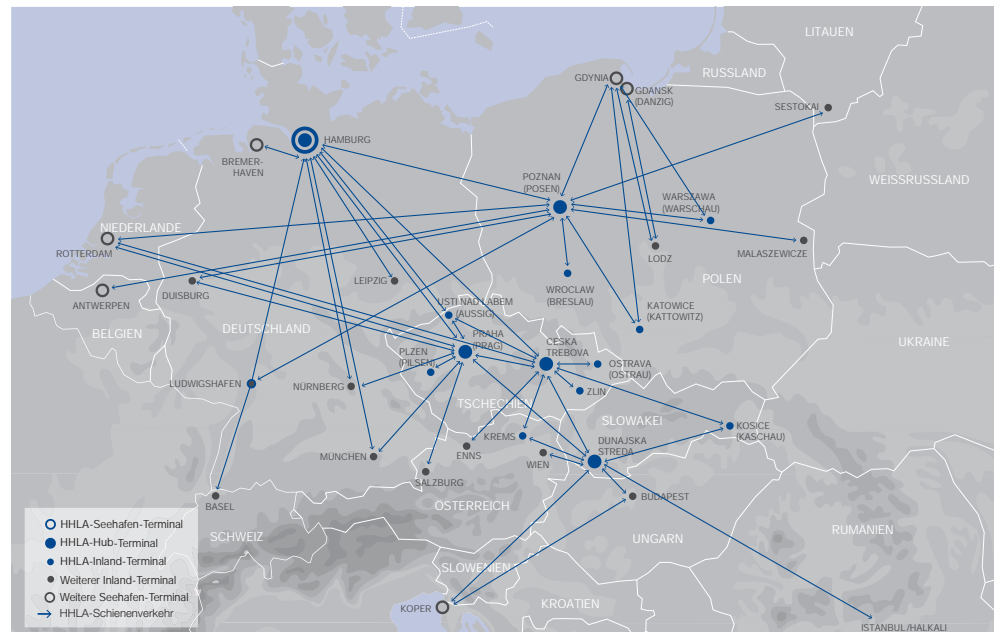


- 54% Asien
- 14% Osteuropa (Ostsee)
- 10% Skandinavien
- 7% Übriges Europa
- 5% Nordamerika
- 4% Südamerika
- 3% Afrika
- 3% Sonstige Regionen

Quelle: Hamburg Hafen Marketing e. V.

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei eigene Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtsfrequenz sowie eine effektive Bündelung hafenzugbezogener Schienengütertransporte mit leistungsstarker Verteilung rund um zentrale Umschlagplätze zu ermöglichen. In der Mehrheit der erschlossenen Regionen besetzt die HHLA relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktposition in der Metropolregion Hamburg. ► siehe auch Segment Intermodal

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchtschlag für den nordeuropäischen Raum. Über das ergänzende Angebot der Lager- und Kontraktlogistik werden Marktpositionen im Umschlag- und Transportbereich flankiert. Im Beratungsgeschäft wird weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten gearbeitet. ► siehe auch Segment Logistik

Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,8 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten und interessantesten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität der bewirtschafteten Objekte in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer sowie deren kundenspezifische und nachhaltige Weiterentwicklung verschaffen dem Segment

Immobilien eine herausgehobene Marktstellung. Das Immobiliengeschäft der HHLA steht dabei im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten. ► siehe auch Segment Immobilien

Kundenstruktur und Vertrieb

Der Kundenstamm in den Segmenten Container und Intermodal setzt sich hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im Segment Logistik richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen, von Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung).

Das Segment Immobilien vermietet seine Büro- und Gewerbeflächen an nationale und internationale Firmenkunden aus unterschiedlichen Branchen, von Logistik- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis zu Modefirmen sowie Gastronomie- und Hotelbetreibern.

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA-Containerterminals arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien neutral zusammen („Multi-User-Prinzip“) und sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt. Im Geschäftsjahr 2014 zählten alle Top-20-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch auf Veränderungen von Konsortien und Kooperationen in der Reederkundschaft flexibel einzugehen.

Nahezu unverändert zum Vorjahr entfielen auf die fünf wichtigsten Kunden der HHLA im Geschäftsjahr 2014 rund 52 % (im Vorjahr: 51 %), auf die zehn wichtigsten Kunden 80 % (im Vorjahr: 77 %) und auf die 15 wichtigsten Kunden 95 % (im Vorjahr: 90 %) des Umsatzes der HHLA-Containerterminals in Hamburg. Mit der weit überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen in der Regel Rahmenverträge ab, die sowohl Leistungsbeschreibungen als auch Vergütungsvereinbarungen enthalten. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert, daher kann bei den Logistikdienstleistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

Die Vertriebsaktivitäten im Segment Container sind als Key-Account-Management organisiert. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden sie in der Regel dezentral durch die Einzelgesellschaften gesteuert. Alle Aktivitäten folgen so weit wie möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. Im Segment Immobilien bietet der Vertrieb potenziellen Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer wie auch für die Logistikimmobilien im und am Hafen.

Top 20 Containerreedereien nach Transportkapazität 2014

in Tsd. TEU	Allianz	
1. APM-Mærsk Line	2M ¹	2.894
2. MSC	2M ¹	2.539
3. CMA CGM	OCEAN THREE ¹	1.640
4. Hapag-Lloyd	G6	980
5. Evergreen	CKYHE	945
6. COSCO	CKYHE	825
7. CSCL	OCEAN THREE ¹	674
8. Hanjin	CKYHE	608
9. MOL	G6	606
10. APL	G6	562
11. Hamburg Süd		533
12. OOCL	G6	527
13. NYK	G6	495
14. Yang Ming Line	CKYHE	402
15. PIL (Pacific Intl. Line)		380
16. Hyundai M.M.	G6	378
17. K Line	CKYHE	364
18. UASC	OCEAN THREE ¹	347
19. Zim		334
20. Wan Hai Lines		200

¹ Tritt 2015 in Kraft
Quelle: AXS Alphaliner

Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z.B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Da ein Großteil der wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen konzentriert ist, wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das hamburgische Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenumfläche ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Superstruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenumflächen langfristig von der HPA gemietet.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), nach den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Sämtliche Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Umschlagflächen, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere soweit sie mit Stoffen umgehen, die schädliche Einwirkungen auf Menschen oder Umwelt haben können. Dazu gehört z.B. Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören aber auch Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Für die Geschäftsaktivitäten der HHLA gelten überwiegend die Vorschriften des deutschen und europäischen Wettbewerbsrechts. Die Preisbildung erfolgt daher über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Bedingt durch die internationale Terrorismusgefahr gelten in Häfen grundsätzlich strenge Sicherheitsanforderungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code). Der ISPS-Code verlangt die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroristischer Angriffe auf Seeschiffe

Umsatzverteilung

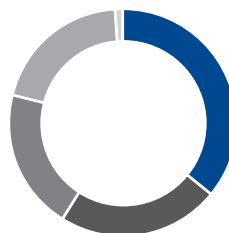
im Segment Container am Hauptstandort Hamburg nach Kunden 2014



- 52% Top 1–5
- 28% Top 6–10
- 15% Top 11–15
- 5% Übrige

Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31. Dezember 2014



- 36% 2M¹
- 23% CKYHE
- 20% G6
- 20% OCEAN THREE¹
- 1% Übrige

¹ Tritt 2015 in Kraft

und Hafenanlagen. Für die Betreiber von Hafenanlagen bedeutet die Umsetzung, dass neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten sind.

Im Bereich des Hamburger Hafens dient das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) der Umsetzung und Konkretisierung der vorgenannten internationalen Bestimmungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler und internationaler Ebene, vor allem auch durch die Europäische Gemeinschaft, fortlaufend an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein angepasst. Gegenwärtig wird an der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ auf nationaler Ebene gearbeitet, die je nach Ausgestaltung in Zukunft Auswirkungen auf die HHLA haben kann. Im Geschäftsjahr 2014 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substantziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA ist darauf ausgerichtet, eine führende Stellung als Hafenlogistikkonzern einzunehmen und damit eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erzielen. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland sieht sich die HHLA aussichtsreich positioniert, um die Intensivierung der globalen Handelsströme für profitables Wachstum nutzen zu können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Hamburgs Funktion als internationale Drehscheibe

zwischen Fernost, vor allem China und Indien, und den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie sind Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens. Im Fokus stehen dabei die Organisation ökologischer Transportketten, insbesondere durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Bahn, der klima- und flächenschonende Betrieb von Terminals und der Ressourcenschutz.

Um die Marktstellung des Konzerns zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA die nachfolgenden strategischen Leitlinien:

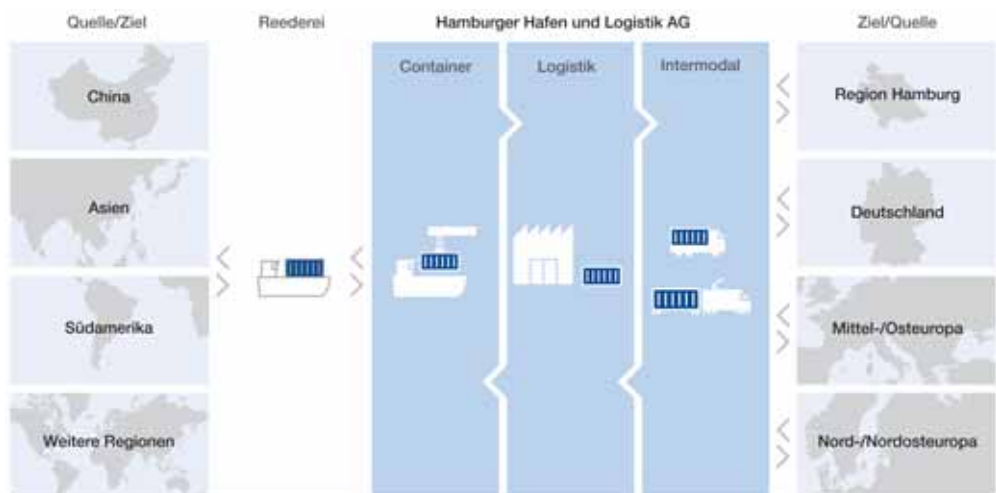
Teilkonzern Hafenlogistik Auf- und Ausbau der Qualitäts- und Effizienzführerschaft

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA soll durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig verbessert werden. Im Mittelpunkt stehen sowohl die Bindung des breiten Kundenportfolios als auch die Akquisition neuer Kunden.

Im Segment Container beabsichtigt die HHLA im Sinne einer durchgängig hohen Servicequalität die neutrale Zusammenarbeit mit möglichst vielen Reedereien bei der Abfertigung von Schiffen und der Koordination von Liegeplätzen konsequent weiterzuerfolgen. Denn das sichert den langfristigen Bestand eines ausgeglichenen Kundenportfolios, die bestmögliche Auslastung der Kapazitäten und die Rentabilität der Serviceleistung. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu steigern und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Die Grundlage hierfür bildet eine konsequente Orientierung von Design und Betrieb der Anlagen an der Flächen-, Mitarbeiter- und Kapitalproduktivität.

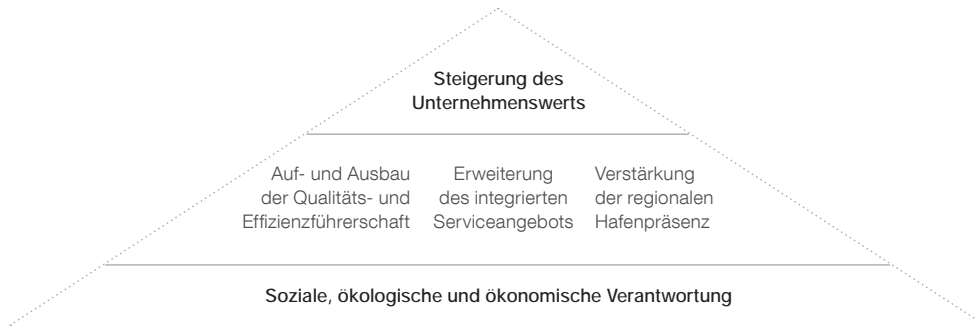
Vertikale Integration

Das strategische Fundament der HHLA



Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bei der HHLA



Auch bei den Aktivitäten im Segment Intermodal strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an, indem weiter in eigene Anlagen wie zum Beispiel Inlandterminals, Containertragwagen und Lokomotiven investiert wird. Durch die verstärkte Kontrolle der Vor- und Nachlaufsysteme und deren Integration in maritime Transportketten wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten.

Erweiterung des integrierten Serviceangebots

Durch den Ausbau kombinierter Verkehre zwischen Überseehafen, Schiene und Straße soll das Serviceangebot der HHLA kontinuierlich verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine Erhöhung ihrer Wertschöpfungstiefe. Der Ansatz ist darauf ausgerichtet, die vorteilhafte verkehrsgeografische Lage des Hamburger Hafens durch Synergien zwischen Umschlag- und Transportleistungen effektiv zu nutzen und durch komplementäre Dienstleistungen (Containerreparatur, Leercontainerlager etc.) zu ergänzen. So verstärken sich die Aktivitäten der HHLA gegenseitig: Umschlagwachstum im Hamburger Hafen führt zu steigenden Mengen im Hinterlandtransport und wachsender Nachfrage nach logistischem Service. Umgekehrt bringt das Angebot leistungsfähiger Transportsysteme und hochwertiger Logistikdienstleistungen zusätzliche Ladung auf die Containerterminals der HHLA.

Aus diesem Grund beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodalgesellschaften weiter auszubauen mit dem geografischen Fokus auf die Wachstumsmärkte in Mittel- und Osteuropa. Hier soll vor allem in Binnenterminals und ihre Anbindung mittels Direktverbindungen zu Verteilzentren investiert werden. Die schrittweise Erhöhung der Wertschöpfungstiefe durch eigenes rollendes Material (Containertragwagen) und Aufbau der Eigentraction (Lokomotiven) ermöglicht dabei ein weitgehend unabhängiges Agieren am Markt. Diese Maßnahmen werden durch den Ausbau von Lkw-Speditionsdienstleistungen flankiert, die ein flächendeckendes Netz für die Zustellung und Abholung von Seecontainern auf der letzten Meile im Binnenland bieten.

Verstärkung der regionalen Hafenspräsenz

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA fortwährend die Möglichkeit von Zukäufen. Im Fokus potenzieller Akquisitionen und Beteiligungen liegen dabei Hafenprojekte und Beteiligungen in attraktiven Wachstumsmärkten. Orientiert an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiteren Potenzials liegt das Interesse der HHLA ausgehend von der Nordseeküste in erster Linie auf dem Einzugsgebiet zwischen Ostseeraum, nördlicher Adria und dem Schwarzen Meer. Allerdings werden auch Projekte und Beteiligungen in anderen wachstumsstarken Regionen nicht ausgeschlossen. Ansatzpunkte können sich sowohl aus der internationalen Beratungstätigkeit des Konzerns ergeben als auch aus der kontinuierlichen Arbeit der Unternehmensentwicklung. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben der Eignung als strategische Ergänzung vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie das unternehmerische Chancen- und Risikoprofil.

Teilkonzern Immobilien

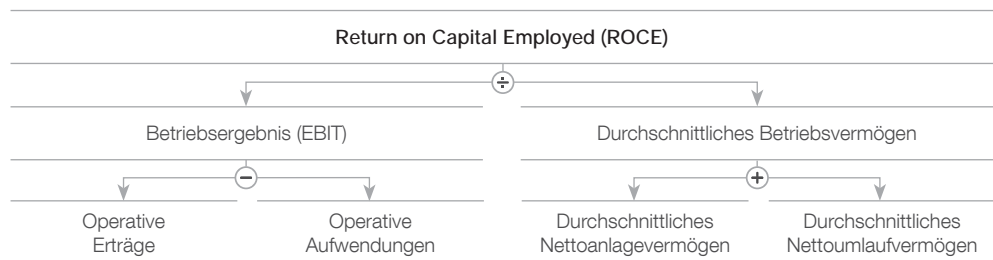
In ihrem nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien verfolgt die HHLA den Ansatz der langfristig ausgerichteten, nachfrageorientierten Entwicklung von Quartieren und Objekten. Dabei liegt der Fokus auf der Entwicklung von oftmals denkmalgeschützten Bestandsimmobilien.

Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

Zu den maßgeblichen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2014 wurden an diesem System grundsätzlich keine Änderungen vorgenommen.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentrale finanzwirtschaftliche Steuerungsgröße bildet die Renditekennziffer ROCE, die Rendite bzw. die durchschnittliche Verzinsung auf das eingesetzte Kapital. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem Betriebsergebnis (EBIT) und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet. Im Jahr 2014 wurde das durchschnittliche Betriebsvermögen aufgrund der veränderten Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS, insbesondere durch den Wegfall der Quotenkonsolidierung gemäß IFRS 11, neu definiert. Das durchschnittliche Betriebsvermögen beinhaltet nicht mehr die nach der At-Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften sowie finanziellen Vermögenswerte. Dadurch wird das operative Betriebsergebnis (EBIT) zu einem ausschließlich für operative Zwecke genutzten Betriebsvermögen in Beziehung gesetzt.

Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschöpfend, wenn die Rendite des eingesetzten Kapitals die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2014 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 10,5%. Dieser Kapitalkostensatz beruht auf einer Einschätzung des Vorstands hinsichtlich eines langfristigen Verzinsungsanspruchs, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Im Geschäftsjahr 2014 konnte der HHLA-Konzern sein Betriebsergebnis (EBIT) deutlich steigern. Das EBIT erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 10,0% auf 169,3 Mio. € (im Vorjahr: 153,9 Mio. €). ► siehe auch Konzernentwicklung. Bei einem leicht gesunkenen durchschnittlichen Betriebsvermögen von 1.307,5 Mio. € (im Vorjahr: 1.334,4 Mio. €) stieg die Rendite auf das eingesetzte Kapital gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Prozentpunkte auf 12,9%. Somit wurde die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 10,5% deutlich übertroffen. Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der HHLA-Konzern einen Wertbeitrag von 32,0 Mio. € (im Vorjahr: 13,8 Mio. €).

Wertbeitrag HHLA-Konzern

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Operative Erträge	1.241,0	1.182,3	5,0 %
Operative Aufwendungen	- 1.071,7	- 1.028,4	4,2 %
EBIT	169,3	153,9	10,0 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.221,6	1.246,9	- 2,0 %
Ø Nettoumlaufvermögen	85,9	87,4	- 1,7 %
Ø Betriebsvermögen	1.307,5	1.334,4	- 2,0 %
ROCE in %	12,9	11,5	1,4 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	10,5	10,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹	137,3	140,1	- 2,0 %
Wertbeitrag in %	2,4	1,0	1,4 PP
Wertbeitrag	32,0	13,8	pos.

¹ Davon abweichend 7,5% für Teilkonzern Immobilien

Die Vorjahreswerte wurden aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Nicht finanzielle Steuerungsgrößen

In den operativen Geschäftseinheiten werden über den Maßstab ROCE hinaus unterschiedliche nicht finanzielle Steuerungsgrößen verwendet. So sind beispielsweise die Umschlagbewegungen pro Stunde, die Energieeffizienz oder die Anzahl umgeschlagener Container je Quadratmeter – die sogenannte Flächenproduktivität – wichtige Kennziffern für die Qualität der erbrachten Dienstleistungen und das Leistungsvermögen der Containerterminals. Daher werden diese und weitere Steuerungsgrößen intensiv für die fortlaufende Optimierung spezifischer Betriebsabläufe genutzt. ► siehe auch Nachhaltigkeit, nachfolgendes Kapitel

Als Frühindikatoren für das operative Geschäft nutzt die HHLA – neben dem kontinuierlichen Dialog mit ihren Kunden – vor allem makroökonomische Prognosen, wie die erwartete Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts wichtiger Handelspartner, und daraus abgeleitete Schätzungen für Außenhandel, Im- und Exportströme sowie Containerverkehre auf relevanten Fahrtrelationen.

Nachhaltigkeit

Wirtschaftlich orientiertes Handeln und die Verantwortung gegenüber den Beschäftigten, der Gesellschaft und der Umwelt prägen seit jeher die Aktivitäten der HHLA. Wer Hafen- und Hinterlandterminals, Intermodalnetzwerke und Logistikzentren aufbaut und betreibt, muss angesichts hoher Kapitalintensität und langer Nutzungsdauer in großen Zusammenhängen denken und seine Geschäftstätigkeit auf langfristigen, über einzelne Konjunkturzyklen hinausreichenden Erfolg ausrichten. Seit seinem Bestehen legt der Konzern daher größten Wert auf nachhaltiges Unternehmertum.

Das Geschäftsmodell der HHLA zielt darauf ab, globale Warenströme auf den Hafenterminals mit Hinterlandnetzwerken und Logistikzentren vorteilhaft zu verknüpfen. ► siehe Unternehmensstrategie Entsprechend stehen bei der Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA ökologische Transportketten im Mittelpunkt. Durch den Ausbau ihrer Anlagen und Netzwerke schafft die HHLA zentrale Voraussetzungen für eine überproportionale Steigerung des Bahnanteils im Hinterlandverkehr.

Strategie

Die Nachhaltigkeitsstrategie basiert auf drei Säulen: Umwelt, Soziales und Wirtschaft. Hier werden zehn Handlungsfelder und Leitlinien definiert und umgesetzt. So werden die Voraussetzungen geschaffen, auch beim Thema Nachhaltigkeit eine führende Position einzunehmen. Schwerpunkte der Handlungsfelder sind ökologische Transportketten, Klimaschutz und Flächenschonung.

Organisation

Seit mittlerweile sechs Jahren verfügt die HHLA über einen Nachhaltigkeitsrat unter Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden. Als externer Experte ist Prof. Schaltegger von der Leuphana Universität Lüneburg Mitglied in diesem Gremium, dessen Mitglieder sich regelmäßig mit den Interessengruppen der HHLA – insbesondere Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Investoren, Lieferanten, Nicht-Regierungsorganisationen und der Öffentlichkeit – über wesentliche, für die HHLA relevante Nachhaltigkeitsthemen austauschen. Auf Konzernebene berichtet die Stabsstelle Nachhaltigkeit direkt an den Vorstandsvorsitzenden.

Grundsätze und Berichtsstandards

Die HHLA gestaltet ihr Engagement für Nachhaltigkeit verbindlich, transparent, mess- und vergleichbar. Das Unternehmen wendet die Richtlinien der Global Reporting Initiative (nach GRI Berichtsstandard 3.1) zur Nachhaltigkeitsberichterstattung an, den in diesem Zusammenhang weltweit meistverbreiteten Standard. Dadurch sorgt die HHLA auch im internationalen Maßstab für Vergleichbarkeit. Zusätzlich gab die HHLA als erstes Unternehmen des maritimen Sektors eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) ab. Die Entsprechenserklärung ist unter ► www.nachhaltigkeitsrat.de abrufbar. Mit der Veröffentlichung bekennt sich die HHLA in besonderer Weise zu ihrem nachhaltigen Geschäftsmodell. Der DNK beschreibt in 20 Kriterien mit je bis zu zwei Leistungsindikatoren Aspekte der Ökologie, des Sozialen und der Unternehmensführung. Themen wie Ressourcenverbrauch, Compliance, Chancengerechtigkeit oder Gesundheitsschutz der Beschäftigten spielen hier eine wichtige Rolle. Auch konkrete Nachhaltigkeitsziele werden abgefragt.

Nachhaltigkeitsinitiative

	Handlungsfelder	Leitlinien
Ökologie	Ökologische Transportketten	Aktive Vernetzung mit anderen Akteuren der Logistik und Gestaltung nachhaltiger, umweltfreundlicher Transportketten
	Flächenschonung	Steigerung der effizienten Nutzung von Hafen- und Logistikflächen
	Naturschutz	Minimierung der Eingriffe in die Natur und aktive Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen
	Klimaschutz	Ausschöpfen technisch sinnvoller und wirtschaftlich vertretbarer Möglichkeiten zur CO ₂ -Reduzierung
Soziales	Arbeitsschutz/ Gesundheitsförderung	Sicherheit, menschengerechte Arbeitsbedingungen und Förderung gesundheitsbewussten Verhaltens
	Mitarbeiterentwicklung	Aus-, Fort- und Weiterbildung sowie individuelle Förderung der Beschäftigten
	Gesellschaftliche Verantwortung	Intensivierung des Dialogs mit der Gesellschaft sowie Informationen und Diskussionen zu Themen der Hafenlogistik
Wirtschaft	Wertschöpfung	Leistung eines dauerhaften und wesentlichen Beitrags zur Wertschöpfung und damit zum Wohlstand an allen Standorten
	Geschäftspartner	Angebot maßgeschneiderter Kundenlösungen und zuverlässige Zusammenarbeit mit Lieferanten
	Aktionäre	Dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts und Transparenz für Anleger

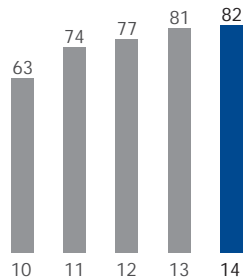
Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen seit 2008

Klimaschutzziel: Senkung um 30% bis 2020



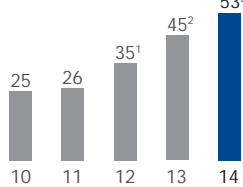
Direkte CO₂-Emissionen

in Tsd. t



Indirekte CO₂-Emissionen

in Tsd. t



¹ Davon 10 Tsd. t Fahrstrom

² Davon 21 Tsd. t Fahrstrom

³ Davon 28 Tsd. t Fahrstrom

Ökologie

Emissionen und Energie

Bereits seit 2008 wird die CO₂-Bilanz der HHLA auch im Rahmen des internationalen Carbon Disclosure Projects (CDP) regelmäßig öffentlich zugänglich gemacht. Das CDP ist eine gemeinnützige Initiative, die im Namen institutioneller Investoren eine der weltweit größten Datenbanken für unternehmensbezogene Treibhausgasemissionen führt und diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

Bei der Berechnung der CO₂-Emissionen orientiert sich die HHLA am Greenhouse Gas Protocol (A Corporate Accounting and Reporting Standard revised edition), einem weltweiten Standard zur Erfassung von Treibhausgasemissionen. Die maßgeblichen Emissionen von Luftschadstoffen konzentrieren sich im HHLA-Konzern auf den Ausstoß von CO₂. Dieser wird vor allem von den Umschlag- und Transportmengen, der mit eigenen Lokomotiven durchgeführten Traktionsleistung sowie dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien beeinflusst. Der separate Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien wurde nach Maßgabe des Greenhouse Gas Protocols als emissionsfrei klassifiziert. Der Energiebedarf eines Terminals hängt maßgeblich von den wasserseitig umgeschlagenen und mit den Verkehrsträgern Bahn und Lkw landseitig transportierten Containern ab. Als Bezugsgröße zur Bestimmung der spezifischen CO₂-Emissionen verwendet die HHLA, im Einklang mit den Empfehlungen der EEEG-Arbeitsgruppe (European

Economics Environment Group), die aussagekräftige wasser- und landseitige Umschlagleistung in Containern.

Das Klimaschutzziel der HHLA lautet: Bis zum Jahr 2020 sollen die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container um mindestens 30% vermindert werden. Als Basisjahr wurde 2008 festgelegt. Im Zeitraum 2008 bis 2014 konnten die CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container bereits um 25,5% gesenkt werden. Die spezifischen CO₂-Emissionen sanken im Berichtsjahr um 0,8%.

Die absoluten CO₂-Emissionen erhöhten sich im Jahresvergleich um 7,0% oder 8.874 t auf 134.988 t. Dieses ist insbesondere auf Investitionen in eigene elektrisch betriebene, umweltfreundliche Mehrsystemlokomotiven zurückzuführen und den damit verbundenen Wechsel von Fremdtraktion, deren Energieverbrauch nicht in die Verbrauchszahlen der HHLA einfließt, zu Eigentraktion. So stiegen die traktionsbedingten Emissionen um 37,8% bzw. 7.802 t auf 28.464 t an. Auch der absolute Stromverbrauch für die Kundenkühlcontainer nahm im Berichtsjahr deutlich zu und führte zu höheren CO₂-Emissionen in Höhe von 1.436 t.

Ein langfristig höherer Stromanteil am Energieträgermix des Konzerns ermöglicht den verstärkten Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien und damit substantielle CO₂-Reduzierungen. Um dieses

Direkter und indirekter Energieverbrauch

	Diesel und Heizöl in Mio. Liter	Fahrstrom für Eigentraktion in Mio. kWh	Benzin in Mio. Litern	Erdgas in Mio. m ³	Strom ohne Fahrstrom für Eigentraktion in Mio. kWh	Fernwärme in Mio. kWh
2010	21,4	0	0,1	2,4	135,0	5,6
2011	26,1	0	0,1	2,0	145,3 ²	5,2
2012	26,6	16,9	0,1	2,1	139,9 ³	4,6
2013	26,8	37,9	0,1	3,1	148,7 ⁴	4,6
2014	28,5	51,7 ¹	0,1	1,8 ¹	154,4 ⁵	3,7 ¹

¹ Der Erdgas-, Fernwärme- und Fahrstromverbrauch 2014 beruht auf gemessenen und geschätzten Daten.

² Davon rund 72 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

³ Davon 70,2 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

⁴ Davon 78,2 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

⁵ Davon 84,0 Mio. kWh aus erneuerbaren Energien

Ziel zu erreichen, setzt die HHLA auf eine weitere Elektrifizierung ihrer Geräte und Maschinen auf den Terminals. Damit werden die Anlagen nicht nur emissions- und lärmärmer, sondern benötigen auch weniger Wartungsaufwand. Der Strombedarf für alle selbst genutzten Bürogebäude und Werkstätten in Hamburg sowie für den Container Terminal Altenwerder (CTA) und das rein elektrisch betriebene Lagerkransystem am Container Terminal Burchardkai (CTB) wird aus erneuerbaren Energien gedeckt. Durch diese Maßnahmen wurden die CO₂-Emissionen im Berichtsjahr um 26.645 t verringert (im Vorjahr: 24.712 t).

Neben dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien führte die HHLA zur weiteren Senkung der CO₂-Emissionen verschiedene Minderungsprojekte innerhalb der einzelnen Gesellschaften durch. So ersetzte der CTA im Jahr 2014 weitere vier dieselbetriebene Automated Guided Vehicles (AGVs) durch emissionsfreie, batterieelektrisch betriebene AGVs. Im Berichtsjahr wurde die Flotte von rein elektrisch betriebenen Pkw von 27 auf 64 Fahrzeuge mehr als verdoppelt. Auf allen vier Hamburger Seehafenterminals sind nun Elektrofahrzeuge im Einsatz. Auch im HHLA-Carpool werden seit 2014 Elektrofahrzeuge eingesetzt, die mit Strom aus erneuerbaren Energien fahren und emissionsfrei, leise und wartungsarm sind. Jährlich werden rund 475.000 km mit den Elektrofahrzeugen zurückgelegt und so etwa 148 t CO₂ weniger emittiert. Auch im Bereich energieeffizienter Beleuchtung wurden diverse Projekte gestartet. Am CTB wurden 24 Lagerkräne auf bedarfsgerechte LED-Beleuchtung umgestellt. Neben verringerten Lichtemissionen sinkt bei diesem System der Stromverbrauch um rund 588.000 kWh bzw. rund 90%. Am CTA wurde ebenfalls mit der Umrüstung der Lagerkranbeleuchtung begonnen und 16 Lagerkräne umgerüstet.

Der CTB hat im Berichtsjahr zehn der weltweit schadstoffärmsten Van-Carrier in Betrieb genommen. Die modernen dieselektrischen Fahrzeuge leisten mit ihrem äußerst niedrigen Schadstoffausstoß einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen auf dem Containerterminal. Die Van-Carrier dieser neuen Generation erfüllen die strengen Vorgaben der Europäischen Union nach der Schadstoffgrenzwert-Stufe 4.

Neben dem Einsatz von besonders energieeffizienten und schadstoffarmen Maschinen und Geräten fördert die HHLA aktiv den Ausbau der erneuerbaren Energien. Auf dem Dach des Container Terminal Tollerort (CTT) produzierte eine durch den Energieversorger Hamburg Energie Solar errichtete und betriebene Photovoltaikanlage im Berichtsjahr 120.970 kWh CO₂-freien Strom.

Die HHLA-Tochter UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft führte im Jahr 2014 ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach der Norm DIN EN ISO 14001:2009 ein, das die umweltbewussten Aktivitäten zertifiziert und einer weiter

verbesserten Umweltleistung dient. Die IT-gestützte optimierte Stellplatzzuweisung für Container minimiert darüber hinaus Fahrstrecken für Geräte, senkt damit den Energieverbrauch und vermindert Lärmemissionen. Die Verwendung runderneuerter Reifen für verschiedene Umschlaggeräte verbessert ebenfalls die Ressourcennutzung.

Wasserverbrauch

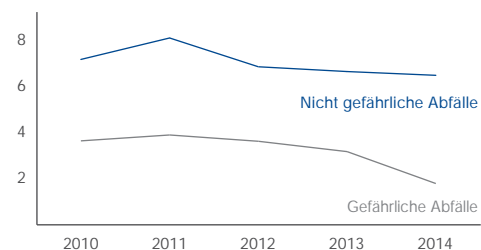
Wasser wird im HHLA-Konzern hauptsächlich für die Reinigung von Großgeräten und Containern sowie für die Hygiene der Beschäftigten verbraucht. Der Wasserverbrauch des operativen Betriebs sank 2014 in Deutschland, Polen, der Slowakei, Tschechien und der Ukraine im Vergleich zum Vorjahr um 7,6% auf 102.664 m³ (im Vorjahr: 111.165 m³). Zu dieser positiven Entwicklung trug der Bau einer Wasseraufbereitungsanlage am CTB bei. Wasser wird an den HHLA-Standorten in Hamburg aus dem öffentlichen Versorgungsnetz bezogen.

Abfälle und Recycling

Die HHLA setzt so weit wie möglich auf Abfallvermeidung bzw. Abfalltrennung, um wiederverwendbare Abfälle dem Ressourcenkreislauf zuzuführen. Die Abfallmenge ohne Boden und Bauschutt verringerte sich im Jahr 2014 an den Standorten in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 15,7% auf 7.408 t (im Vorjahr: 8.790 t). Noch stärker sanken die als gefährlich klassifizierten Abfälle: Die Menge reduzierte sich erheblich um 43,4% auf 1.609 t (im Vorjahr: 2.845 t).

Entwicklung der Abfallmenge

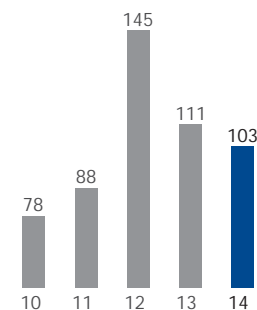
in Tsd. t



Diese sehr positive Entwicklung ist insbesondere auf den Bau einer Wasseraufbereitungsanlage am CTB zurückzuführen. Dort wird das zur Reinigung der Großgeräte genutzte Wasser seit 2014 aufbereitet und dem Reinigungskreislauf wieder zugeführt. Der Prozess ist somit doppelt ressourcenschonend: Während der Frischwasserverbrauch wesentlich abnimmt, verringert sich gleichzeitig die Menge des als gefährlich klassifizierten Abfalls. Dies wirkte sich auch positiv auf die Menge der Schlämme aus Öl-/Wasserabscheidern von den Wasch-, Betankungs- und Stellplätzen für Van-Carrier und AGVs aus. Diese Abfallmenge sank gegenüber dem Vorjahr um signifikante 61,2% auf 850 t (im Vorjahr: 2.188 t). Ihr Anteil an der jährlichen Abfallmenge verringerte sich damit von 24,9% auf 11,5%. Das verbleibende Schlamm-Öl-Wasser-Gemisch wird

Wasserverbrauch¹

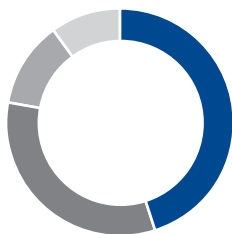
HHLA-Standorte in Deutschland, Polen, Tschechien, der Slowakei und der Ukraine in dam³



¹ Bis 2012 ohne Polen, Tschechien und Slowakei

Entstehung der Wertschöpfung

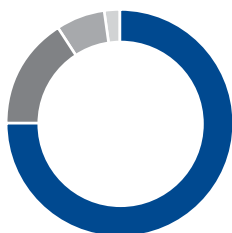
Produktionswert
1.222 Mio. € = 100 %



- 45 % Wertschöpfung
- 33 % Materialaufwand
- 12 % Sonstige betriebliche Aufwendungen
- 10 % Abschreibungen

Verwendung der Wertschöpfung

Nettowertschöpfung
552 Mio. € = 100 %



- 75 % Beschäftigte
- 16 % Gesellschafter
- 7 % Öffentliche Hand
- 2 % Darlehensgeber

der chemisch-physikalischen Behandlungsanlage eines Entsorgungsbetriebes zugeführt und verwertet, wobei das vom Öl abgetrennte Wasser in einer biologischen Abwasserreinigungsanlage behandelt wird. Im Berichtszeitraum fielen 3,6 % weniger Gewerbeabfälle an. Diese Abfallart stellte mit 1.862 t die größte Abfallmenge (im Vorjahr: 1.931 t) dar. Die Menge überreifer Bananen und anderer nicht zur Verarbeitung oder zum Verzehr geeigneter Nahrungsmittel erhöhte sich um 13,0 % auf 1.091 t (im Vorjahr: 965 t). Hiervon wurden über 68 % der stofflichen Wiederverwertung zur Herstellung von Biogas zugeführt. 2014 wurden auf diese Weise rund 150.000 kWh Strom CO₂-frei erzeugt. Die 4,4 % unter Vorjahr liegenden 1.025 t Metallschrott (im Vorjahr: 1.072 t) wurden vollständig dem Recycling zugeführt. Auf Verpackungen aus Papier und Pappe entfielen 580 t der gesamten Abfallmenge (im Vorjahr: 536 t), auf Alt- und Bauholz 578 t (im Vorjahr: 600 t).

Ressourcenschonendes Handeln auf den Terminals zeigte sich auch in der Verwendung von insgesamt 40.200 t recyceltem Baumaterial bei der Instandhaltung der Terminalflächen im Jahr 2014. Hiervon entfiel mit 19.000 t der größte Anteil auf Elektroofenschlacken, die beim Einschmelzen von Stahlschrott und mineralischen Zuschlägen im Elektrolichtbogenofen entstehen und nun als Tragmaterial auf den Terminals eine weitere Verwendung finden. Durch die Verwendung dieses recycelten Baustoffs müssen weniger Natursteine abgebaut werden, und damit wird die Landschaft geschützt. Weitere 9.800 t recycelter Asphalt und 7.900 t Müllverbrennungsschlacke sowie 3.500 t Betonmineralgemische wurden für die Instandhaltung der Terminalflächen eingesetzt.

Soziales

Neben der gesellschaftlichen Verantwortung zählen auch die Personalentwicklung sowie der Arbeits- und Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu den zentralen Handlungsfeldern der HHLA. ► siehe nachfolgendes Kapitel Personal

Regionale Verantwortung

Etwa jeder achte Arbeitsplatz in Hamburg ist auf den Warenumsatz im Hamburger Hafen zurückzuführen. Der Hafen und die damit verflochtenen Wirtschaftszweige sind somit zentrale Arbeitgeber für die Metropolregion Hamburg. Die HHLA wickelt rund drei Viertel des Gesamtumschlages bzw. mehr als die Hälfte des Gesamtumschlages in Tonnen in Hamburg ab. ► siehe Markt und Wettbewerb Die HHLA versteht sich dadurch als integraler Teil der wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion Hamburg und ist sich ihrer gesellschaftlichen Verantwortung, auch an allen anderen Standorten, bewusst.

Gesellschaftlicher Dialog

Im gesellschaftlichen Dialog unterstützt die HHLA vor allem Bildungsthemen mit Hafen- und Logistikbezug. Wichtigstes Bildungsprojekt ist das von der Michael Otto Stiftung für Umweltschutz initiierte Projekt „Aqua-Agenten“. Dieses bereits mehrfach ausgezeichnete Projekt (u. a. als offizielles Projekt der UN-Weltdekade „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“ und als „Ort der Ideen“) vermittelt Dritt- und Viertklässlern auf spielerische Weise die Bedeutung von Wasser für Mensch, Natur und Wirtschaft. Den Schulklassen wird auf den Containerterminals der HHLA die Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen für den Welthandel nahegebracht. Im Berichtsjahr kamen rund 220 Schülerinnen und Schüler durch dieses Bildungsprojekt auf die HHLA-Anlagen. Seit Beginn des Projektes im Jahr 2009 wurde insgesamt 9.175 Schülerinnen und Schülern die Bedeutung von Wasser und Hafen vermittelt. Seit 2014 entwickelt die HHLA das Bildungsprojekt „Hafen-Scouts“, das Schülerinnen und Schülern den modernen Hafenbetrieb vermitteln wird.

Compliance

Compliance, d. h. die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien, ist ein wesentlicher Bestandteil der HHLA-Corporate-Governance. Kern der HHLA-Compliance ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu Compliance-relevanten Themen, z. B. Verhalten im Wettbewerb, Vermeidung von Korruption und Interessenkonflikten sowie Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, formuliert. ► siehe auch Compliance

Wirtschaft

Die Nettowertschöpfung erhöhte sich im Jahr 2014 vor allem aufwandsbedingt um 5,1 % auf 552,1 Mio. €. Die Wertschöpfungsquote lag mit 45,2 % auf Vorjahresniveau. Die Nettowertschöpfung dient als Indikator für den volkswirtschaftlichen Mehrwert der Geschäftstätigkeit. Sie errechnet sich aus dem Produktionswert abzüglich sämtlicher Vorleistungen und Abschreibungen. Die Wertschöpfung verteilt sich auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Gesellschafter, öffentliche Hand (Steuern) sowie Darlehensgeber. Der größte Teil entfiel mit 414,0 Mio. € und einem Anteil von 75,0 % auf die Beschäftigten.

Wertschöpfung im HHLA-Konzern

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Beschäftigte	414,0	400,6	3,3 %
Gesellschafter	90,6	80,4	12,6 %
Öffentliche Hand	39,5	36,7	7,6 %
Darlehensgeber	8,0	7,7	5,1 %
Gesamt	552,1	525,4	5,1 %

Die Vorjahreswerte wurden aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Personal

Beschäftigungssituation

Zum Jahresende 2014 beschäftigte die HHLA insgesamt 5.194 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl um 270 Personen bzw. um 5,5%. Der geografische Schwerpunkt lag mit 3.591 Beschäftigten in Deutschland. Das entspricht einem Anteil von 69,1%, von denen der überwiegende Anteil am Standort Hamburg tätig war. Die 1.603 Arbeitsplätze im Ausland setzten sich zum größten Teil aus den 982 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (18,9%) der Intermodalgesellschaften in Tschechien und in der Slowakei sowie den 451 Beschäftigten (8,7%) in der Ukraine zusammen. Die verbleibenden 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilten sich auf Tochterunternehmen in Polen und Georgien.

Beschäftigte

nach Segmenten per 31.12.

	2014	2013	Veränd.
Container	3.022	2.921	3,5%
Intermodal	1.319	1.128	16,9%
Logistik	229	236	- 3,0%
Immobilien	36	35	2,9%
Holding / Übrige	588	604	- 2,6%
Gesamt	5.194	4.924	5,5%

Die Vorjahreswerte wurden aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Im Segment Container stieg die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 3,5% auf 3.022. Deutlich stärker wuchs die Beschäftigtenzahl im Segment Intermodal: Die Belegschaft wurde um insgesamt 16,9% auf 1.319 aufgestockt. Dieser Zuwachs ist im Wesentlichen bedingt durch die Leistungsausweitung im Intermodalsegment. Dagegen nahm die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Segment Logistik um 3,0% auf 229 ab. Das Segment Immobilien stellte 36 Beschäftigte und nahm gegenüber dem Vorjahr um 2,9% zu. Die Belegschaft in der strategischen Management-Holding – inklusive operativer IT-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter sowie angegliederter Bereiche – verringerte sich um 2,6% auf 588 Personen.

Der überwiegende Teil der Arbeitsplätze bei der HHLA befindet sich in einem Segment des Arbeitsmarkts, in dem traditionell Männer beschäftigt und Frauen unterdurchschnittlich vertreten sind. Im Jahr 2014 lag der Anteil der bei der HHLA in Deutschland beschäftigten Frauen (inkl. Auszubildender) mit 14,8% leicht über Vorjahresniveau (im Vorjahr: 14,6%). Bei Neueinstellungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die nicht schon vorher z. B. über den Gesamthafenbetrieb bei der HHLA tätig waren, betrug der Frauenanteil 15,2%.

Die Fluktuationsquote (ohne konzerninterne Wechsel) stieg in Deutschland auf 4,3% (im Vorjahr: 3,8%). Das Durchschnittsalter blieb mit 43 Jahren (Männer: 44 Jahre, Frauen: 39 Jahre) gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Personalaufwand

Der Personalaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3,4% auf 401,7 Mio. € (im Vorjahr: 388,6 Mio. €). Darin enthalten sind Aufwendungen für den Einsatz von Fremdpersonal in Höhe von 62,9 Mio. € (im Vorjahr: 60,8 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Tariflohnsteigerungen, einem erhöhten Personaleinsatz aufgrund von Spitzenlasten an den Terminals sowie dem Anstieg der Beschäftigten im Segment Intermodal.

Tarifverträge

Für ca. 89% der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland sind die Entgelt- und Arbeitsbedingungen in Tarifverträgen geregelt.

Im Mai 2013 einigten sich die Tarifvertragsparteien – der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) und die Gewerkschaft ver.di – auf eine 24-monatige Laufzeit bei tabellenwirksamen Anhebungen ab 1. Juni 2013 um 3,2% sowie ab 1. Juni 2014 um 2,8% für die Hafentarbeiter der deutschen Seehafenbetriebe. Abschlüsse ähnlicher Größenordnung wurden auch für weitere Lohnverträge des HHLA-Konzerns geschlossen.

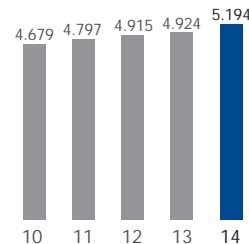
Arbeitsicherheit und Gesundheitsförderung

Die körperliche Unversehrtheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Beschäftigten von Fremdfirmen sowie der Kunden, Lieferanten und Gäste ist vorrangiges Anliegen der HHLA und wird durch umfangreiche Präventionsmaßnahmen und -richtlinien sichergestellt. Das Arbeitsschutzniveau soll kontinuierlich weiter verbessert werden und wird als eine wesentliche Führungsaufgabe betrachtet. Die Maßnahmen orientieren sich dabei am standortspezifischen Bedarf. Die Anliegen aller Beschäftigten in Hamburg werden in Arbeitsschutzausschüssen vertreten. Wesentliche Maßnahmen werden durch die gesetzlich vorgeschriebenen Sitzungen der Arbeitsschutzausschüsse evaluiert, die viermal im Jahr stattfinden.

Das Arbeitsschutzmanagement entwickelt Maßnahmen aktiv mit und informiert intern über den betrieblichen Unterricht, Schulungen und praktische Übungen zur Notfallvorsorge wie Brand- und Gewässerschutz, Beratungsangebote sowie Vorsorge- und Risikokontrollprogramme. Die Leistungsfähigkeit des Arbeitsschutzmanagements der HHLA wird regelmäßig durch die Arbeitsschutzbehörden überprüft und beurteilt. Allen Betrieben wurde vorbildlicher Arbeitsschutz bescheinigt. Dies entspricht der bestmöglichen Beurteilung.

Entwicklung der Beschäftigtenzahl

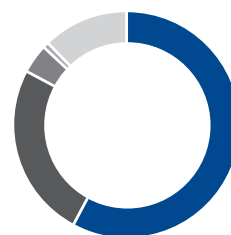
im HHLA-Konzern per 31.12.



Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Beschäftigtenanteil

nach Segmenten per 31.12.



- 58% Container
- 25% Intermodal
- 4% Logistik
- 1% Immobilien
- 12% Holding/Übrige

Im Rahmen der steten Verbesserung setzt die HHLA auch moderne Technologien ein: So nutzt die HHLA ein Arbeitsschutzmanagementsystem als Kontrollinstrument zur Überprüfung aller gesetzten Ziele. Seit 2014 werden auch die Unfälle aller HHLA-Betriebe in Hamburg berücksichtigt, die in keinem direkten Zusammenhang mit dem Containerumschlag stehen (z. B. Werkstattbetriebe), und in einem einheitlichen Berichtssystem erfasst. Die Ursachen für Veränderungen oder Schwankungen werden sorgfältig analysiert und – sofern notwendig – strukturierte Maßnahmen ergriffen.

Danach ereigneten sich 2014 in den Gesellschaften am Standort Hamburg, bei denen die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hat, 128 meldepflichtige Arbeitsunfälle ohne Wegeunfälle sowie ein tödlicher Arbeitsunfall bei einem Mitarbeiter einer Fremdfirma.

Zum Gesundheitssystem der HHLA zählen u. a. die Betriebsärzte, die Sucht- und Sozialbetreuung, das betriebliche Eingliederungsmanagement, die Schwerbehindertenvertretung sowie der Betriebssport. Mit gezielten Maßnahmen, Aktionen und Angeboten wird gesundheitliche Prävention gefördert. Darüber hinaus fördert die HHLA ein vielseitiges Betriebssportangebot, das sehr gut angenommen wird.

Strategisches Personalmanagement

Das Personalmanagement ist auf Vorstandsebene verankert und wird dort als zentrale Ressortfunktion wahrgenommen. Diese Organisationsstruktur stellt sicher, dass konzernweit strategische Vorgaben personalwirtschaftlich abgedeckt werden.

Personal- und Organisationsentwicklung

Alle Personal- und Organisationsentwicklungsmaßnahmen der HHLA werden vom Zentralbereich Personalmanagement in Deutschland aufgelegt und gesteuert. Dadurch werden eine hohe Qualität sämtlicher Entwicklungsmaßnahmen und ein einheitlich aufeinander abgestimmtes Vorgehen gewährleistet. Die Fachabteilung stellt für alle Berufsgruppen und Hierarchiestufen der deutschen Gesellschaften zugeschnittene Angebote bereit. Die Förderung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Fach- und Führungskräfte erfolgt dabei systematisch und wird kontinuierlich durch das Personalmanagement begleitet. Gleiches gilt für alle Organisationsentwicklungsmaßnahmen.

Beurteilungs- und Vergütungssysteme

Die Beurteilungssysteme in den deutschen Gesellschaften bestehen aus Bottom-up- und Top-down-Komponenten. Sie sind zum Teil durch Tarifverträge geregelt, enthalten variable Vergütungsbestandteile und sind mit Qualifizierungsverpflichtungen für das Unternehmen und die Beschäftigten verbunden. Zudem wurde im Jahr 2014 für die Auszubildenden eine einheitliche Feedback-Systematik eingeführt, um bereits mit dem Berufseinstieg den Umgang mit Selbst- und Fremdeinschätzung als festen Bestandteil im Arbeitsleben zu verankern.

Der ROCE, die Rendite auf das eingesetzte Kapital, ist auch eine wesentliche Bestimmungsgröße für die variablen Vergütungsbestandteile der Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Ermittlung erfolgsabhängiger Vergütungskomponenten auf Leitungsebenen erfolgt auf mehrjähriger Basis. Dadurch wird der Fokus auf nachhaltige, langfristige Ziele zusätzlich verstärkt.

Forschungskooperation für mehr Innovationsfähigkeit

Als Kooperationspartner der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) ist die HHLA seit 2014 an einem internationalen, EU-geförderten Projekt beteiligt. Am Beispiel der dualen Studenten der HHLA werden gemeinsam Instrumente entwickelt, die die Innovationsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermitteln und gezielt fördern sollen.

Diversity-Management

Das Diversity-Management ist seit mehreren Jahren fest im strategischen Personalmanagement verankert und erzielt in vielen Bereichen sehr gute Ergebnisse. Die HHLA ist überzeugt davon, dass das Zusammenspiel unterschiedlicher Sichtweisen, kultureller Prägungen, Erfahrungen und Werte die Grundlage für unternehmerischen Erfolg bildet. Die Integration von Diversity in allen Feldern der Personalwirtschaft ist ein zentrales Unternehmensziel.

So wurden für Neueinstellungen und Qualifizierungsmaßnahmen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern strukturierte Auswahlverfahren (Assessment Center) entwickelt, die neben der persönlichen und fachlichen Eignung auch Diversity-Aspekte berücksichtigen. Die Verfahren werden seit Ende 2013 im gewerblichen Bereich eingesetzt und seit 2014 an allen Containerterminals am Standort Hamburg einheitlich angewendet.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Auswahlgremien werden speziell zum Thema Diversity geschult. Außerdem nimmt bei allen Auswahlverfahren, bei denen Frauen im Bewerberpool vertreten sind, mindestens eine Frau im Auswahlgremium teil. In der Qualifizierungsmaßnahme für gewerbliche Beschäftigte im Hafenumschlag lag der Frauenanteil 2014 wieder über 20 %. Auch geeignete Bewerberinnen und Bewerber über 50 Jahre sowie Kandidatinnen und Kandidaten mit Migrationshintergrund durchliefen das Auswahlverfahren erfolgreich und wurden unbefristet eingestellt.

Aus- und Weiterbildung

2014 investierte die HHLA insgesamt 5,4 Mio. € (im Vorjahr: 5,2 Mio. €) in die Aus- und Fortbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Berufsausbildung und Studium

Zum 31. Dezember 2014 werden insgesamt 138 (im Vorjahr: 142) Auszubildende in Deutschland in neun unterschiedlichen Berufsbildern ausgebildet. 27 Auszubildende schlossen im Jahresverlauf ihre

Ausbildung erfolgreich ab und konnten in unbefristete Arbeitsverhältnisse übernommen werden. Zur Jahresmitte wurden 22 neue Ausbildungsverträge geschlossen. Darüber hinaus werden 26 junge Menschen in einem dualen Studium gefördert.

Um weiterhin geeignete Bewerberinnen und Bewerber in den sogenannten MINT-Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik) zu gewinnen, wurden Kooperationsvereinbarungen mit Technikerschulen und Fachgymnasien geschlossen sowie die Vorstellung dieser Berufsfelder auf Ausbildungsmessen intensiviert.

Der Anteil an Studentinnen lag 2014 bei rund 42 %; dies stellt somit die Weichen für das strategische Ziel, den Frauenanteil von zukünftigen Fach- und Führungskräften deutlich zu erhöhen. Auch im gewerblichen Bereich lag die Quote der weiblichen Auszubildenden, die 2014 ihre Ausbildung begonnen haben, bei rund 30 %. Für die technische Geräteausbildung im gewerblichen Bereich werden Ausbilderinnen intensiv und sehr erfolgreich eingesetzt.

Weiterbildung und Qualifizierung

Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 850 ein- bis mehrtägige Qualifizierungsveranstaltungen mit insgesamt 3.000 Teilnehmertagen realisiert. Bezogen auf die Teilnahme an Seminarangeboten sind Frauen mit 35 % aller Seminartage vertreten. Ein hoher Anteil der 2014 durchgeführten Qualifizierungsmaßnahmen diente der Erweiterung der sozialen und methodischen Kompetenzen der gewerblichen Fach- und Führungskräfte.

Alle internen Seminare werden abteilungs- und gesellschaftsübergreifend angeboten. Auf diese Weise fördern alle Seminare das Verständnis der Belegschaft für die unterschiedlichen Perspektiven und Aufgaben sowie Rollen und Funktionen im Konzern. Dieser Logik folgte auch eine 2014 konzipierte Seminarreihe zum Thema Containerlogistik. Zielgruppe waren Fach- und Führungskräfte aus allen Segmenten und Geschäftsfeldern des Konzerns. Darüber hinaus wurde die kontinuierliche Qualifizierung und Begleitung von Führungskräften im Containerumschlag konsequent fortgesetzt. Ziel ist es weiterhin, die gewerblichen Führungskräfte in der Weiterentwicklung der Arbeits- und Organisationsprozesse zu unterstützen, sie in Veränderungsprozesse einzubinden und bei der Ausübung der neuen Funktionen zu begleiten.

Projekt zur Grundbildung

In Zusammenarbeit mit dem Netzwerk für Grundbildung und Alphabetisierung wurde 2014 das Projekt MENTO ins Leben gerufen. Hierfür wurden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der kollegialen Beratung zu Lernberatern für Grundbildung ausgebildet. Die Lernberater sind für Menschen, die trotz Schulbesuch einen Grundbildungsbedarf in Lesen und Schreiben haben, Ansprechpartner auf Augenhöhe. Sie können den Betroffenen geeignete Lern- und Qualifizierungsangebote aufzeigen, damit

sie den steigenden technischen Anforderungen der Arbeitswelt gerecht werden können.

Mitarbeiterbindung

Flexible Arbeitszeitmodelle

Die Möglichkeit, in Teilzeit zu arbeiten, wird zunehmend von allen Beschäftigtengruppen und Hierarchieebenen in Anspruch genommen, um die individuelle Arbeitszeit an die unterschiedlichen Lebensphasen anzupassen. Teilzeit ist damit ein wesentliches Instrument zur Bindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen. Die Anpassung der Arbeitszeit unterstützt die Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Pflege von nahen Angehörigen oder beim Ausüben von ehrenamtlichen Tätigkeiten. Wurde in der Vergangenheit Teilzeit im Wesentlichen von Frauen in Anspruch genommen, waren im Jahr 2014 schon 31 % der Teilzeitkräfte männlich (im Vorjahr: 25 %).

Die Teilzeitquote der HHLA in Deutschland lag zum Jahresende 2014 bei 3,9 % (im Vorjahr: 2,9 %). In der kaufmännisch geprägten Holding (ohne Auszubildende) betrug der Anteil an Teilzeitkräften im Jahr 2014 etwas mehr als 14 % (im Vorjahr: 10 %). Des Weiteren ist durch den Abschluss einer Betriebsvereinbarung zur Förderung der Teilzeit bei gewerblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an einem Containerterminal die Teilzeitquote im Jahr 2014 von 3,5 % auf 4,1 % angestiegen.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die flexible Rückkehr aus der Elternzeit und die gezielte Erhöhung des Anteils an Frauen in den unterschiedlichen Hierarchieebenen sind bei der HHLA gelebte Praxis.

Lebensarbeitszeitkonten

Neben verschiedenen Möglichkeiten der betrieblichen Altersvorsorge bietet die HHLA ihren Beschäftigten die Führung eines Lebensarbeitszeitkontos. In den Verhandlungen zur Neugestaltung des Lebensarbeitszeitkontomodells mit Wirkung ab dem 1. Januar 2014 wurde die Einführung eines sogenannten Vorsorgeportals beschlossen, das zum 1. September 2014 erfolgreich umgesetzt wurde. Seither haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von CTA, KTH und SCA Zugriff auf ein internetbasiertes Portal, um sich über die Möglichkeiten der betrieblichen Altersvorsorge der HHLA zu informieren und insbesondere Simulationsberechnungen zum Lebensarbeitszeitkonto und damit zu ihren konkreten Ruhestandsdaten vorzunehmen.

HHLA als Arbeitgeber beliebt

In einer breit angelegten Studie von FOCUS über die „Besten Arbeitgeber“ Deutschlands belegt die HHLA in der Logistikbranche Platz 3. Im Gesamtranking der 2.000 untersuchten Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten erreichte die HHLA einen ausgezeichneten 54. Rang. Befragt wurden im Rahmen der Studie insgesamt knapp 50.000 Arbeitnehmer über verschiedene Online-Plattformen.

Forschung und Entwicklung

Eine strategische Zielsetzung der HHLA besteht darin, die Effizienz ihrer operativen Systeme und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung anwendungsorientierter Technologien stetig zu verbessern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf ingenieurwissenschaftlichen und IT-orientierten Innovationsprojekten. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt. Ein Alleinstellungsmerkmal stellt hingegen die in weiten Teilen eigenentwickelte Software für den Terminalbetrieb im Hafen dar.

Im Geschäftsjahr 2014 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten im Wesentlichen auf die Fortsetzung der Forschung zu batteriebetriebenen Containerfahrzeugen.

Batteriebetriebene Containerfahrzeuge

Im nachhaltigen Geschäftsmodell der HHLA ist die Erforschung und Entwicklung ökoeffizienter Antriebe ein Kernthema. In Zusammenarbeit mit Gottwald Port Technology, Vattenfall Europe Innovation und mehreren Forschungsinstituten führt die HHLA das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Forschungsprojekt für Elektromobilität BESIC (Batterieelektrische Schwerlastfahrzeuge im intelligenten Containerterminalbetrieb) durch. Auf Basis moderner Informations- und Kommunikationstechnik sollen Planung und Steuerung von Ladevorgängen der batteriebetriebenen Automated Guided Vehicles (AGVs) am CTA weiterentwickelt werden – diese sollen insbesondere dann eingesetzt werden, wenn ein Überfluss an regenerativen Energien im Netz vorhanden ist. Vorrangiges Ziel bei der Entwicklung des Batteriemanagementsystems und der Erprobung innovativer Energiespeicher ist es, die Flexibilität im Terminalbetrieb und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch zu erhöhen.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation seiner Leistungsfähigkeit führte der CTA im Berichtsjahr erneut die Zertifizierung nach dem Standard Container Terminal Quality Indicator (CTQI) durch. Der vom Global Institute of Logistics und vom Germanischen Lloyd entwickelte Standard prüft Kriterien wie die Sicherheit, das Leistungsniveau und die Effizienz eines Terminals auf der Wasser- und der Landseite sowie dessen Anbindung an Vor- und Nachlaufsysteme. Mit der erfolgreichen Zertifizierung konnte der CTA abermals seine Stellung als einer der weltweit produktivsten Containerterminals demonstrieren.

Einkauf und Materialwirtschaft

Der Einkauf des HHLA-Konzerns ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert. Vorrangiges Ziel ist die Bündelung und Harmonisierung von Einkaufsprozessen, so dass die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden. Dabei fokussiert sich der Einkauf auf die Vereinheitlichung der Lieferantenbasis zur Gewährleistung der zuverlässigen und termingerechten Versorgung mit Industriegütern, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Dienstleistungen und sonstigen Produkten unter Kosten-, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsaspekten. Dabei werden auch die Marktentwicklungen neuer Technologien, Innovationen und die Servicefähigkeit spezifischer Lieferanten berücksichtigt.

Der Einkauf wirkt aktiv darauf ein, die Konzernvorgaben und -richtlinien zu überprüfen, anzupassen und für deren verbindliche Einhaltung im Kontext der Einkaufsprozesse zu sorgen. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird u. a. durch die „Compliance Rate“ geprüft. Im Jahr 2014 betrug der Anteil der Beschaffungsvorhaben, die über den Zentraleinkauf realisiert wurden, 94 % (im Vorjahr: 93 %). Im Hinblick auf die Konzernvorgaben sind alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Einkaufs dem HHLA-Verhaltenskodex verpflichtet.

Darüber hinaus ist die Automatisierung von Einkaufsprozessen und somit die Gestaltung effizienter, transparenter und einheitlicher Prozessabläufe weiterhin ein zentrales Ziel in der Beschaffung. So konnten im Jahr 2014 ca. 15 % aller Einkaufsprozesse vollautomatisiert über die E-Procurement-Systeme abgewickelt werden. Diese Quote soll mit Einführung einer neuen Version des E-Procurement-Systems im Jahr 2015 weiter verbessert werden.

Vor dem Hintergrund einer zielgerichteten Realisierung der Beschaffungsaktivitäten bei gleichzeitiger Optimierung der Lieferantenbasis waren im Geschäftsjahr 2014 ebenso wie im Vorjahr weder auf Konzern- noch auf Segmentebene materielle Abhängigkeiten von einzelnen Lieferanten zu verzeichnen. Ebenso waren im Berichtszeitraum keine Lieferengpässe zu verzeichnen.

Um die Fertigstellung von Ausbau- und Modernisierungsprojekten und die damit verbundene termingerechte Beschaffung von Anlagegütern, Betriebsstoffen und Ersatzteilen zu gewährleisten, wird die strategische und partnerschaftliche Einbindung der Lieferanten in die Entwicklung und Optimierung von Produkten, Anlagen und Prozessen systematisch weiterentwickelt. Im Vordergrund stehen dabei die Analyse und die Bewertung der Lieferantenbeziehungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Qualität, Innovationskraft, Kostenstruktur und

wirtschaftlicher Stabilität. Zukünftig soll dies durch ein modernes IT-gestütztes Lieferantenmanagement unterstützt werden. Bei der Auswahl und Bewertung der Lieferanten ist deren Konformität im Hinblick auf Umwelt- und Sozialverträglichkeit ihrer Produkte und Dienstleistungen sowie ihrer Geschäftspolitik wesentlich für das Anforderungsprofil. Bezüglich der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung der Lieferanten hat die HHLA im abgelaufenen Jahr bereits frühzeitig eine Konformitätserklärung der Lieferanten zur Einhaltung des ab 1. Januar 2015 geltenden Mindestlohngesetzes eingefordert.

Das Beschaffungsvolumen verteilte sich im Berichtsjahr konzernweit zu rund 37 % auf die Warengruppe Anlagen und Energie, 26 % auf Bau, 22 % auf Instandhaltung (Ersatzteile, Reparatur und Betrieb) sowie 15 % auf den Bereich Informationstechnologie (IT).

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft verharrte 2014 auf Vorjahresniveau. Während im ersten Halbjahr vor allem geopolitische Krisen die weltwirtschaftliche Dynamik belasteten, profitierte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in der zweiten Jahreshälfte vom sinkenden Ölpreis. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) expandierte die Weltwirtschaft im Jahresergebnis erneut um 3,3 %. Der Welthandel blieb hinter der Dynamik des Vorjahres zurück und wuchs insgesamt um 3,1 %. Damit lag die Zuwachsrate im internationalen Handel unterhalb des Weltwirtschaftswachstums.

Die Konjunkturverläufe in den verschiedenen Wirtschaftsregionen entwickelten sich unterschiedlich. Das BIP der fortgeschrittenen Volkswirtschaften wuchs im vergangenen Jahr leicht um 1,8 %. Wachstumsimpulse gingen dabei insbesondere von der US-amerikanischen Wirtschaft aus. In den Schwellenländern verlangsamte sich die wirtschaftliche Grunddynamik, wengleich das Expansionstempo mit 4,4 % deutlich über den Zuwachsraten der fortgeschrittenen Volkswirtschaften lag. Auch die wirtschaftliche Entwicklung der Volksrepublik China verlor leicht an Schwung und wuchs um 7,4 %. Damit befand sich die konjunkturelle Entwicklung zwar auf hohem Niveau, blieb jedoch abermals hinter den Wachstumswerten des Vorjahres zurück. Die russische Wirtschaft litt insbesondere unter den Sanktionen des Westens als Folge der Ukraine-Krise. Zum Jahresende geriet der russische Staatshaushalt zusätzlich durch den Ölpreisverfall unter Druck. Infolgedessen dehnte sich die russische Volkswirtschaft nur schwach um 0,6 % aus.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2014	2013
Welt	3,3	3,3
USA	2,4	2,2
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,8	1,3
Schwellenländer	4,4	4,7
China	7,4	7,8
Russland	0,6	1,3
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende Volkswirtschaften)	2,7	2,8
Euroraum	0,8	- 0,5
Deutschland	1,5	0,2
Welthandel	3,1	3,4

Quelle: IWF

Für die Wirtschaftsleistung der Ukraine rechnet der IWF 2014 mit einem deutlichen Rückgang um 6,5 %. Nachdem sich die Europäische Währungsunion bereits im vergangenen Jahr leicht im Aufwärtstrend befand, setzte sich die konjunkturelle Erholung des Euroraums 2014 verhalten fort. Das BIP expandierte geringfügig um 0,8 %. Wesentliche Wachstumstreiber blieben sowohl die aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas mit einer stabilen Zuwachsrate von 2,7 % als auch die deutsche Wirtschaft, die im Berichtszeitraum um 1,5 % zulegte. Getragen wurde dieser Aufwärtstrend vor allem durch eine Steigerung der deutschen Im- und Exporte, die – bedingt durch einen im Jahresverlauf deutlich abgewerteten Euro – spürbar anzogen. Während der Außenhandel um 3,7 % gegenüber dem Vorjahr zulegte, nahm die Wareneinfuhr um 3,3 % zu.

Branchenumfeld

Der weltweite Containerumschlag zog 2014 deutlich an und legte nach Schätzungen des Marktforschungsinstituts Drewry um 5,0 % zu. Trotz der Belegung im weltweiten Containerverkehr blieb die Lage in der Containerschifffahrt angespannt, da die Angebotsseite auch 2014 stärker wuchs als die Nachfrage. ► siehe Markt und Wettbewerb

Entwicklung des Containerumschlags

in %	2014	2013
Welt	5,0	3,6
Europa insgesamt	3,3	2,3
Nordwesteuropa	2,9	1,0
Skandinavien und baltischer Raum	1,5	3,4
Westliches Mittelmeer	4,3	2,5
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	4,0	4,3

Quelle: Drewry Maritime Research

In den nordwesteuropäischen Häfen geht Drewry für 2014 von einem Aufkommenswachstum von 2,9% aus. Ihre jeweilige Entwicklung wies jedoch starke Unterschiede aus. Während die Häfen Rotterdam und Antwerpen einen deutlichen Anstieg im Containeraufkommen verzeichneten, setzte sich der Abwärtstrend des vergangenen Jahres in den Bremischen Häfen fort. Der Hamburger Hafen wuchs insgesamt um 5,1% und festigte damit seine Position als zweitgrößter Containerhafen Europas.

Entwicklung des Containerumschlags in den Häfen der Nordrange

in Mio. TEU	2014	2013	Veränd.
Rotterdam	12,3	11,6	5,8 %
Hamburg	9,7	9,3	5,1 %
Antwerpen	9,0	8,6	4,7 %
Bremische Häfen	5,8	5,8	- 1,1 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung im Schienengüterverkehr verlief in den ersten drei Quartalen 2014 uneinheitlich. In Europa (ohne Großbritannien und Spanien) wuchs das Transportaufkommen (Menge der beförderten Güter) nach Angaben von Eurostat um 1,9% und legte mit einer gesteigerten Transportleistung (Produkt aus Transportaufkommen und der zurückgelegten Wegstrecke) um 2,7% vergleichsweise stark zu. Unter dem Einfluss der Ukraine-Krise blieb das Transportaufkommen in Mittel- und Osteuropa hinter diesem positiven Trend zurück. Hier wurden nur 0,7% mehr Güter auf der Schiene befördert. Allerdings zog die Transportleistung im Zeitraum von Januar bis September 2014 um 2,0% an. Im deutschen Schienengüterverkehr fiel das Wachstum im Transportaufkommen in den ersten drei Quartalen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit 0,8% verhalten aus. Dabei nahm die durchschnittliche Transportentfernung im Eisenbahnverkehr zu, so dass die Transportleistung überproportional um 3,9% zulegte. Nicht zuletzt dank spürbarer Mengensteigerungen der HHLA-Bahngesellschaften konnte der Hamburger Hafen im Jahr 2014 mit einem Plus von 7,0% auf 2,2 Mio. TEU auf der Schiene seine Position als Europas führender Eisenbahnhafen behaupten.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Konzernentwicklung

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Umsatzerlöse	1.199,6	1.138,1	5,4 %
EBITDA	294,2	274,8	7,1 %
EBITDA-Marge in %	24,5	24,1	0,4 PP
EBIT	169,3	153,9	10,0 %
EBIT-Marge in %	14,1	13,5	0,6 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	5,3	3,1	68,4 %
ROCE in %	12,9	11,5	1,4 PP

Die Vorjahreswerte wurden aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Ertragslage

Gesamtaussage

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der HHLA waren im Jahr 2014 insbesondere durch die erneute Verzögerung der Fahrrinnenanpassung der Elbe und durch die Krise in der Ukraine und Russland belastet. Trotzdem konnte die HHLA ihren Containerumschlag auf den Hamburger Terminals leicht steigern. Die gestiegenen Anforderungen durch eine wachsende Umschlagmenge je Schiffsanlauf konnten durch zahlreiche Prozessoptimierungen an den Terminals und durch die Inbetriebnahme des neuen Großschiff- liegeplatzes am Burchardkai bewältigt werden. Beim Containertransport wurde ein deutliches Wachstum erzielt, das vor allem durch steigendes Aufkommen in den Verkehrsrelationen mit Tschechien, der Slowakei

und Ungarn sowie innerhalb des deutschsprachigen Raums realisiert wurde. Auch bei Umsatz und Betriebsergebnis war eine hohe Dynamik festzustellen, die aus den positiven Entwicklungen in den Segmenten Container und Intermodal resultierte.

Vor diesem Hintergrund wurde der Ausblick für das Betriebsergebnis im Jahresverlauf auf den Bereich des oberen Endes der kommunizierten Bandbreite konkretisiert. Diese Prognose wurde nun noch übertroffen.

Ihr Investitionsprogramm hat die HHLA weiterhin bedarfsgerecht gesteuert. Verzögerungen bei einzelnen Vorhaben führten dabei zu Verschiebungen in das Jahr 2015.

Soll-Ist-Vergleich

	Prognose 27.03.2014	Ist 31.12.2014
Umsatz	leicht oberhalb des angepassten Vorjahrs (Vorjahr angepasst: rd. 1.140 Mio. €)	1.199,6 Mio. €
EBIT	in einer Bandbreite von 138 bis 158 Mio. € (Vorjahr angepasst: rd. 154 Mio. €)	169,3 Mio. €
Investitionen	im Bereich von 160 Mio. €	138,4 Mio. €
Containerumschlag	leichte Steigerung ggü. Vorjahr (2013: 7,5 Mio. TEU)	7,5 Mio. TEU
Containertransport	moderater Zuwachs ggü. Vorjahr (2013: 1,2 Mio. TEU)	1,3 Mio. TEU

Hinweise zur Berichterstattung

Der Inanspruchnahme von Umschlag- und Transportleistungen gehen aufgrund der branchenüblich hohen Anforderungen an die Flexibilität in der Regel keine mehrmonatigen Bestellungen oder Garantien voraus. Daher stellen Auftragsbestand und Auftragsentwicklung entgegen ihrer Bedeutung für andere Branchen keine Berichtsgrößen dar.

Der Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2014 durch den Zugang einer sowie die Verschmelzung/Anwachsung von zwei anderen Gesellschaften verändert. Hierdurch ergaben sich keine materiellen Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis des HHLA-Konzerns. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 3

Im Berichtsjahr waren negative Wechselkurseffekte aus der Abwertung der ukrainischen Währung zu verzeichnen, die sich auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns wesentlich auswirkten.

Der Konzernabschluss 2014 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS ist die quotale Konsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen ab dem Geschäftsjahr 2014 nicht mehr zulässig. Zukünftig erfolgt der Einbezug dieser Gesellschaften in den Konzernabschluss nach der Equity-Methode. Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden entsprechend angepasst. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

Umsätze und Erträge

Die Entwicklung der Leistungsdaten der HHLA zeigte im Jahr 2014 einen heterogenen Verlauf. Der Containerumschlag lag mit 7.480 Tsd. TEU auf Vorjahresniveau. Das Wachstum in den Fernost-Relationen konnte den durch die Ukraine-Krise verursachten Mengenrückgang in Odessa und die rückläufigen Feeermengen größtenteils kompensieren. Im Transportvolumen wurde hingegen ein deutlicher Anstieg um 9,4 % auf 1.283 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.172 Tsd. TEU) erzielt. Diese hohe Wachstumsdynamik ist auf den Ausbau und die Ausweitung der Transportaktivitäten zurückzuführen.

Vor diesem Hintergrund konnte der HHLA-Konzern seine Umsatzerlöse im Berichtszeitraum um 5,4 %

auf 1.199,6 Mio. € (im Vorjahr: 1.138,1 Mio. €) steigern. Neben einer Zunahme der Erlöse aus Transport- und Hinterlandverkehren, die im Wesentlichen der dynamischen Mengenentwicklung folgten, wirkten sich auch eine stärkere Gewichtung von Überseemengen im Ladungsmix sowie temporär höhere Lagergelderlöse positiv auf die Erlösentwicklung aus. Sie stehen im Zusammenhang mit Schiffsverspätungen und der damit verbundenen längeren Verweildauer von Containern auf den Terminals. Eine mit dem HHLA-Konzern übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzanstieg um 5,5 % auf 1.171,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.110,1 Mio. €) erzielte. Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien erhöhte sich der Umsatz leicht um 1,0 % auf 33,5 Mio. € (im Vorjahr: 33,1 Mio. €). Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,4 % zum Konzernumsatz bei.

Die Bestandsveränderungen hatten keinen nennenswerten Einfluss auf das Konzernergebnis.

Die aktivierten Eigenleistungen lagen mit 7,9 Mio. € auf Vorjahresniveau.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge auf 33,6 Mio. € (im Vorjahr: 37,1 Mio. €) resultierte in erster Linie aus Einmalerträgen durch die Veräußerung einer Betriebsimmobilie im Segment Logistik im ersten Quartal 2013.

Aufwendungen

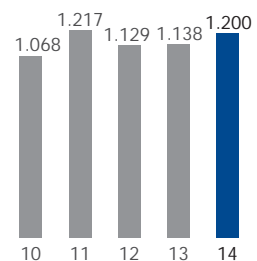
Die operativen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 4,2 % auf 1.071,7 Mio. € (im Vorjahr: 1.028,4 Mio. €) und blieben damit unterhalb des Umsatzwachstums.

Der Materialaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,6 % auf 396,7 Mio. € (im Vorjahr: 379,2 Mio. €) an. Die Materialaufwandsquote verbesserte sich leicht auf 33,1 % (im Vorjahr: 33,3 %). Der erhöhende Einfluss auf die Quote durch das überproportionale Wachstum im materialintensiven Intermodalsegment konnte durch eine veränderte Kostenstruktur in diesem Segment im Zuge der verstärkten Eigentraction und durch eine Erhöhung der Umsatzbasis durch die erhöhten Durchschnittserlöse im Segment Container kompensiert werden.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtszeitraum um 3,4 % auf 401,7 Mio. € (im Vorjahr: 388,6 Mio. €). Die Personalaufwandsquote reduzierte

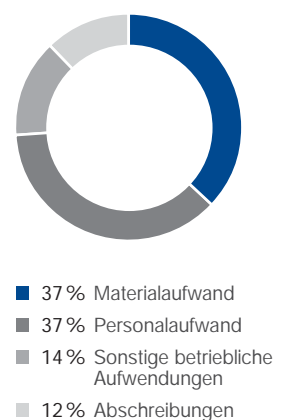
Umsatz

in Mio. €



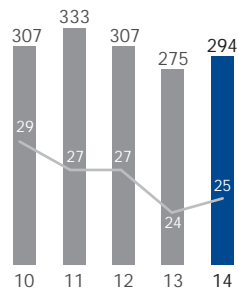
Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Aufwandsstruktur 2014



EBITDA

in Mio. €

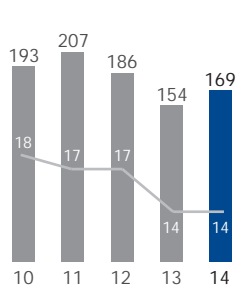


— EBITDA-Marge in %

Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

EBIT

in Mio. €



— EBIT-Marge in %

Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

sich um 0,6 Prozentpunkte auf 33,5% (im Vorjahr: 34,1%). Neben Tarifsteigerungen war u. a. ein höherer Personaleinsatz im Segment Container für den Kostenanstieg verantwortlich, der aufgrund der wachsenden Umschlagmengen je Schiffsanlauf in Verbindung mit mangelnder Fahrplanteue notwendig wurde. Darüber hinaus ergaben sich vorlaufende Personalkosten durch den Personalaufbau im Containersegment und die damit verbundenen Ausbildungskosten sowie durch die Einstellung von Lokführern für die Eigentraktion im Segment Intermodal. Der Anstieg dieser Aufwandsposition blieb insgesamt jedoch spürbar unterhalb des Umsatzanstiegs.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 148,5 Mio. € und stiegen damit um 6,3% gegenüber dem Vorjahr (139,7 Mio. €) an. Ursächlich hierfür waren neben einer erhöhten bilanziellen Vorsorge für rechtliche Risiken die gestiegenen Miet- und Leasingaufwendungen im wachsenden Segment Intermodal. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz blieb jedoch mit 12,4% auf Vorjahresniveau.

Der Anstieg im **Abschreibungsaufwand** um 3,3% auf 124,9 Mio. € (im Vorjahr: 120,9 Mio. €) ist im Wesentlichen auf die Anpassung des Abzinsungsfaktors bei den Abbruchkostenrückstellungen zurückzuführen. Ohne Berücksichtigung dieser Anpassung wären die Abschreibungen auf dem Niveau des Vorjahres gewesen.

Ergebnis

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erhöhte sich das Betriebsergebnis vor Abschreibungen (**EBITDA**) überproportional zum Umsatz um 7,1% auf 294,2 Mio. € (im Vorjahr: 274,8 Mio. €). Entsprechend war ein Anstieg der EBITDA-Marge auf 24,5% (im Vorjahr: 24,1%) zu verzeichnen.

Das Betriebsergebnis (**EBIT**) stieg im laufenden Jahr um 10,0% auf 169,3 Mio. € (im Vorjahr: 153,9 Mio. €) und die EBIT-Marge um 0,6 Prozentpunkte von 13,5% im Vorjahr auf 14,1% an. Die deutliche Ergebnissteigerung ist in erster Linie auf das verbesserte operative Ergebnis der Hamburger Containerterminals zurückzuführen.

Der Anstieg im Betriebsergebnis wurde erneut durch den Teilkonzern Hafelogistik bestimmt, bei dem sich das EBIT um 11,0% auf 155,6 Mio. € (im Vorjahr: 140,2 Mio. €) erhöhte und der damit 2014 91,9% (im Vorjahr: 91,1%) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftete. Im Teilkonzern Immobilien erreichte das EBIT mit 13,4 Mio. € das Vorjahresniveau (im Vorjahr: 13,3 Mio. €). Hier wurden 8,1% (im Vorjahr: 8,9%) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

Der Nettoaufwand aus dem Finanzergebnis stieg mit 2,5 Mio. € um 6,7% auf 39,2 Mio. € (im Vorjahr: 36,7 Mio. €). Dabei führte die Neubewertung einer

Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter zur Abnahme der Zinsaufwendungen um 6,7 Mio. €. Negative Wechselkurseffekte, die sich aus der Abwertung der ukrainischen Währung ergaben, verminderten das Finanzergebnis um 10,8 Mio. €. Das Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen verbesserte sich um 68,4% auf 5,3 Mio. € (im Vorjahr: 3,1 Mio. €).

Die effektive Steuerquote des Konzerns verringerte sich 2014 auf 30,4% (im Vorjahr: 31,5%). Sie lag damit im Wesentlichen bei zum Teil gegenläufigen Effekten auf Vorjahresniveau.

Das Konzernergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,5% auf 58,9 Mio. € (im Vorjahr: 54,3 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2014 31,6 Mio. € (im Vorjahr: 26,1 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Effekte im Zusammenhang mit der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das Ergebnis je Aktie steigerte sich entsprechend um 8,5% auf 0,81 € (im Vorjahr: 0,75 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafelogistik erzielte hierbei ein um 8,2% höheres Ergebnis je Aktie von 0,75 € (im Vorjahr: 0,69 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 2,46 € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 2,23 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2014 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

Gewinnverwendung

Die Gewinnverwendung der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr sowohl an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres als auch an der Fortsetzung einer kontinuierlichen Ausschüttungspolitik. Der für die Dividendenausschüttung relevante Einzelabschluss der Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2014 gemäß HGB einen Jahresüberschuss in Höhe von 50,0 Mio. € aus. Hier von entfallen 42,3 Mio. € auf die A-Sparte (Teilkonzern Hafelogistik) und 7,7 Mio. € auf die S-Sparte (Teilkonzern Immobilien). Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA werden der Hauptversammlung am 11. Juni 2015 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,52 € je A-Aktie und 1,50 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl ausstehender Aktien zum 31. Dezember 2014 würde sich der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien mit 36,4 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 15,6% erhöhen und der Ausschüttungsbetrag der nicht börsennotierten S-Aktien mit 4,1 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 20,0% steigen. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote erneut ein vergleichsweise hohes Niveau von 69,7% für den Teilkonzern Hafelogistik bzw. 60,9% für den Teilkonzern Immobilien erreichen.

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Umsatzerlöse	743,7	713,6	4,2 %
EBITDA	247,1	225,3	9,7 %
EBITDA-Marge in %	33,2	31,6	1,6 PP
EBIT	156,1	137,0	14,0 %
EBIT-Marge in %	21,0	19,2	1,8 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	0,9	0,4	120,8 %
Containerumschlag in Tsd. TEU	7.480	7.500	- 0,3 %

Die Vorjahreswerte wurden aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Der Umschlag auf den drei Hamburger Containerterminals wuchs im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,2 % auf 7.217 Tsd. Standardcontainer (TEU) – trotz schwieriger Rahmenbedingungen wie der weiteren Verzögerung der Fahrrinnenanpassung der Elbe und Infrastrukturdefiziten am Nord-Ostsee-Kanal. Dieser Anstieg konnte den durch die anhaltende Krise in der Ukraine bedingten nahezu 30-prozentigen Umschlagrückgang am Container Terminal Odessa (CTO) nicht vollständig ausgleichen. Der Containerumschlag lag insgesamt mit 7.480 Tsd. TEU in etwa auf dem Niveau des Vorjahrs. Geprägt war die Mengenentwicklung auf den Hamburger Terminals insbesondere von den Fernostverkehren, die bei einem Zuwachs von 7,2 % auf einen Anteil von 46,8 % am wasserseitigen Umschlag kamen (im Vorjahr: 44,2 %). Eine rückläufige Entwicklung zeigten die Zubringerverkehre (Feeder) in die Nord- und Ostsee. Die Zubringermenge nahm gegenüber dem Vorjahr um 5,9 % ab. Neben der Umdisposition von Feedermengen einzelner Reeder war dafür insbesondere der Rückgang der Russlandverkehre verantwortlich. Verursacht wurde dieser Rückgang durch die Auswirkungen der im Zuge der Ukraine-Krise verhängten Handelssanktionen, durch den sinkenden Ölpreis und durch die deutliche Abwertung des Rubel. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag verringerte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr entsprechend auf 25,6% (im Vorjahr: 27,8 %). Die frei gewordenen Stellplätze auf den Überseeschiffen wurden mit zusätzlicher Hinterlandmenge (Bahn und Lkw) gefüllt. So konnte die Marktposition der HHLA gestärkt werden.

Die Veränderung im Ladungsmix trug wesentlich zum Umsatzwachstum von 4,2 % auf 743,7 Mio. € (im Vorjahr: 713,6 Mio. €) bei. Es lag somit deutlich oberhalb der Mengenentwicklung. Daneben waren

im ersten Halbjahr temporär angestiegene Lagergelderlöse für das Umsatzwachstum verantwortlich. Diese Entwicklung hat sich in der zweiten Jahreshälfte wieder weitgehend normalisiert.

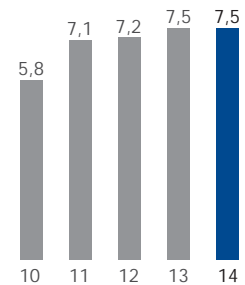
Das Segmentergebnis (EBIT) verbesserte sich um 14,0 % auf 156,1 Mio. € (im Vorjahr: 137,0 Mio. €). Auch die EBIT-Marge konnte um 1,8 Prozentpunkte auf 21,0 % gesteigert werden. Das überproportionale Wachstum ist im Wesentlichen auf die gestiegenen Durchschnittserlöse zurückzuführen. Der allgemeine Kostenanstieg und die Tarifierhöhung für Löhne und Gehälter minderten das Betriebsergebnis. Trotz operativer Belastungen durch Schiffsverspätungen und die daraus resultierenden Spitzenlasten stiegen die Stückkosten weniger als die Durchschnittserlöse. Die operativen Kosten (EBIT-Kosten) des Segments erhöhten sich um 1,9 % und lagen zum Geschäftsjahresende insgesamt bei 587,6 Mio. € (im Vorjahr: 576,7 Mio. €).

Zusammen mit einer Vielzahl von Prozessoptimierungen an allen Containerterminals hat die HHLA ihre Kapazität und Qualität für die Großschiffabfertigung nochmals gesteigert. So wurden im August am Container Terminal Burchardkai fünf hochmoderne Tandembrücken für Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 19.000 TEU in Betrieb genommen. Hinzu kamen Optimierungen in der Lkw-Abfertigung.

Die erste Phase der bereits 2010 begonnenen Terminalerweiterung des CTO konnte im Geschäftsjahr abgeschlossen und der neue Liegeplatz in Betrieb genommen werden. Trotz aller mit der aktuellen Ukraine-Krise verbundenen Risiken bietet diese langfristig angelegte Investition auch weiterhin die Chance, in einem stabilisierten politischen Umfeld das Aufkommenswachstum in der Region nutzen zu können.

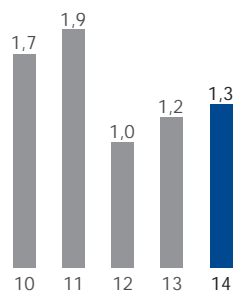
Containerumschlag

in Mio. TEU



Containertransport

in Mio. TEU



Ab 2012: Containertransport der fortgeführten Gesellschaften

Segment Intermodal

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Umsatzerlöse	351,5	314,5	11,7 %
EBITDA	47,8	43,9	9,1 %
EBITDA-Marge in %	13,6	13,9	- 0,3 PP
EBIT	27,3	22,8	19,7 %
EBIT-Marge in %	7,8	7,3	0,5 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.283	1.172	9,4 %

Die Strategie einer hohen Wertschöpfungstiefe mit eigenen Anlagen und eigenem rollendem Material wirkte sich im Segment Intermodal 2014 weiter positiv auf die Geschäftsentwicklung aus. Die enge Verzahnung und Optimierung der Prozesse entlang der vertikalen Transportkette zwischen Seehäfen und den Kunden im europäischen Hinterland führte zu einer deutlichen Steigerung der Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Leistungen.

Nach einem bereits starken Transportmengenwachstum im Vorjahr, begründet durch den Auf- und Ausbau der Verkehrsverbindungen in Deutschland, Österreich und der Schweiz, konnte auch in diesem Jahr in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld das Transportvolumen deutlich um 9,4 % auf 1.283 Tsd. TEU gesteigert werden. Die Wachstumsdynamik ist im Wesentlichen auf die Metrans-Verkehre zurückzuführen. Sowohl der weitere Ausbau der Verbindungen im deutschsprachigen Raum als auch die Transporte auf Verkehrsrelationen mit einer höheren Wertschöpfung, etwa zwischen den Nordsee-Häfen und Tschechien oder der Slowakei, verzeichneten deutliche Zuwächse. Allein zwischen Hamburg und Prag/Ceska Trebova umfasst der Fahrplan inzwischen 92 reguläre Abfahrten pro Woche. Erfreulich entwickelte sich zudem der transkontinentale Transport mit der Türkei. Während die Polzug-Gruppe auf ihren Verbindungen mit den polnischen Seehäfen ein kräftiges Wachstum verzeichnete, entwickelten sich die bilateralen Transporte zwischen Hamburg und Polen aufgrund des intensiven Wettbewerbs erneut rückläufig. Die Speditionsleistungen lagen auf Vorjahresniveau.

Mit einer Zunahme um 11,7 % auf 351,5 Mio. € (im Vorjahr: 314,5 Mio. €) lag der Anstieg des Umsatzes im Segment Intermodal oberhalb des Mengenwachstums. Diese Entwicklung ist vornehmlich auf einen gestiegenen Bahnanteil an der gesamten Transportmenge zurückzuführen, der im Vergleich zu den Lkw-Transporten aufgrund der durchschnittlich längeren Distanzen erlösstärker ist. Der Bahnanteil ist von 72,0 % auf 74,7 % angestiegen.

Das Betriebsergebnis des Segments entwickelte sich erfreulich und übertraf mit 27,3 Mio. € das Vorjahr substantiell um 19,7 %. Die Ergebnisdynamik ist vorrangig auf die positive Entwicklung der Metrans-Gruppe zurückzuführen. Nach den operativen Belastungen durch die zum Teil erheblichen Schiffsverspätungen und die daraus resultierende angespannte Verkehrssituation im ersten Halbjahr sowie durch die Streiks der Lokführer in der zweiten Jahreshälfte ist das erzielte Ergebnis des Segments umso höher einzuschätzen. Um ihre Produktionsqualität weiter zu steigern, investiert die HHLA zunehmend in eigene Traktion. So gingen der HHLA im vierten Quartal 2014 die ersten von insgesamt 20 neuen Mehrsystem-Lokomotiven zu. Aufgrund der Umstellung auf eigene Traktion waren bereits während des Geschäftsjahres vorlaufende Personalaufwendungen zu verzeichnen.

Der Restrukturierungsprozess der Polzug-Gruppe wurde in 2014 konsequent fortgeführt. Trotz operativer Verbesserungen insbesondere auch durch verbesserte Konditionen im Leistungseinkauf ist das Betriebsergebnis jedoch aufgrund des sehr schwierigen Marktumfeldes weiterhin negativ. Einmalaufwendungen belasteten das EBIT zusätzlich.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Umsatzerlöse	65,4	72,4	- 9,6 %
EBITDA	0,5	4,0	- 87,0 %
EBITDA-Marge in %	0,8	5,6	- 4,8 PP
EBIT	- 0,7	3,0	neg.
EBIT-Marge in %	- 1,0	4,1	- 5,1 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	4,3	2,7	60,1 %

Die Vorjahreswerte wurden aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind seit 2014 nur noch die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Projekt- und Kontraktlogistik, Beratungsaktivitäten sowie Kreuzfahrtlogistik enthalten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Da seit Jahresbeginn 2014 die quotale Konsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen nicht mehr zulässig ist, sind deren Ergebnisse stattdessen im Equity-Beteiligungsergebnis des HHLA-Konzerns ausgewiesen. Dazu gehören die Ergebnisse der Massengutlogistik und – wie schon seit 2012 – der Fruchtlogistik. Um das Segment Logistik dennoch möglichst vollständig darzustellen, wurde das Equity-Beteiligungsergebnis in der obigen Tabelle zusätzlich mit aufgeführt.

Die Geschäftsentwicklung im Segment Logistik verlief im Berichtszeitraum sehr unterschiedlich. Während sich die im Beteiligungsergebnis erfassten Gesellschaften in Summe deutlich verbesserten (+ 1,6 Mio. € bzw. + 60,1 % gegenüber dem Vorjahr), zeigten die übrigen Gesellschaften eine sehr verhaltene, teils rückläufige Entwicklung. So lagen die Umsatzerlöse im Segment Logistik mit 65,4 Mio. € um 9,6 % unter dem angepassten Vorjahreswert von 72,4 Mio. €. Das im Vergleich zum Vorjahr geringere EBIT erklärt sich auch aus dem Verkauf einer Logistikimmobilie, der 2013 als Einmalsertrag in das Ergebnis einfluss.

Die Entwicklung der einzelnen Geschäftsbereiche stellt sich wie folgt dar:

In der **Fahrzeuglogistik** ging der wasserseitige Umschlag inklusive Packen im Geschäftsjahr um 9,0 % auf 1.502 Tsd. t zurück. Durch ein schwaches zweites Halbjahr reduzierte sich der Fahrzeugumschlag 2014 um 9,6 % auf 190 Tsd. Fahrzeuge. Dazu beigetragen

haben u. a. Anlaufrestriktionen im Zuge der Ebola-Epidemie, neue Steuern auf Fahrzeuge in Nigeria und geringere Neuwagenmengen für Südamerika. Der Umsatz blieb hinter dem Vorjahreswert zurück. Das EBIT legte dagegen auch aufgrund einmaliger Effekte deutlich zu.

Die **Beratungsaktivitäten** konnten 2014 ihren langfristigen Auftragsbestand ausbauen. Kundenbedingte Verzögerungen bei der Auftragsvergabe und die Abrechnung eines Großauftrags im Vorjahr trugen dazu bei, dass Umsatz und EBIT nicht das Vorjahresniveau erreichten.

Die Geschäftsentwicklung der **Projekt- und Kontraktlogistik** 2014 war in einem schwierigen Marktumfeld nicht zufriedenstellend. Umsatz und Ergebnis erreichten nicht die Werte des Vorjahres.

Die **Kreuzfahrtlogistik** verzeichnete 2014 mit 184 Schiffen und 593 Tsd. Passagieren erneut einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr. Auch der Umsatz legte zu, das Betriebsergebnis blieb im Bereich des Vorjahres.

Die **Massengutlogistik** steigerte im Geschäftsjahr 2014 mit einem Umschlag von 14,3 Mio. t das hohe Vorjahresaufkommen leicht um 1,7 % und sorgte auch für leichte Umsatzsteigerungen. Das Ergebnis konnte die Vorjahreswerte hingegen nicht ganz erreichen.

Die **Fruchtlogistik** hat ihren Turnaround erfolgreich vollzogen. Das Mengenaufkommen konnte im Berichtszeitraum um 14,7 % auf 545 Tsd. t gesteigert werden. Der Umsatz legte ebenfalls zweistellig zu. Im Vorjahr noch negativ, fiel das Ergebnis 2014 deutlich positiv aus.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Umsatzerlöse	33,5	33,1	1,0 %
EBITDA	17,9	17,8	0,9 %
EBITDA-Marge in %	53,6	53,7	- 0,1 PP
EBIT	13,4	13,3	0,3 %
EBIT-Marge in %	40,0	40,3	- 0,3 PP

Der Bürovermietungsmarkt in den wesentlichen deutschen Immobilienzentren hat sich laut „Büromarktüberblick“ von Jones Lang LaSalle im vierten Quartal 2014 deutlich stabilisiert. So konnte im Gesamtjahr 2014 mit einem Büroflächenumsatz von 3,02 Mio. Quadratmetern der Vorjahreswert um rund 3% übertroffen werden.

Der Hamburger Bürovermietungsmarkt steigerte in diesem Marktumfeld seinen Büroflächenumsatz im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr sogar um 19,3% auf insgesamt 525.000 Quadratmeter. Auch die Leerstandsquote zeigte eine deutlich positive Tendenz und ging von 7,8% im Vorjahr auf 6,8% in 2014 zurück.

Vor diesem Hintergrund bestätigte auch das Segment Immobilien mit seinen Quartieren in der Speicherstadt und am nördlichen Elbufer die positive wirtschaftliche Entwicklung des Vorjahres. Die Umsatzerlöse konnten um 1,0% auf 33,5 Mio. € gesteigert werden,

insbesondere aufgrund der im Jahr 2013 neu am Markt etablierten Objekte „St. Annen 2“ und „Block R“. Fundament der Erlösstärke von HHLA-Immobilien blieb der hohe Vermietungsstand in beiden Quartieren.

Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,3% auf 13,4 Mio. € (2013: 13,3 Mio. €). Die EBIT-Entwicklung wurde durch Instandhaltungsmaßnahmen leicht gebremst. Die im Geschäftsjahr 2014 erzielte EBIT-Marge von 40,0% (im Vorjahr: 40,3%) bestätigt den wirtschaftlichen Erfolg der langfristig ausgerichteten und wertorientierten Bestandsentwicklung.

Ein weiterer Baustein für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung ist die Fertigstellung des ersten Hotels in der Speicherstadt und die Übergabe des Hauses an eine renommierte deutsche Hotelgruppe im Herbst 2014.

Finanz- und Vermögenslage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des HHLA-Konzerns wird zentral gesteuert und folgt dem übergeordneten Ziel, die finanzielle Stabilität und Flexibilität des Konzerns nachhaltig zu gewährleisten. Durch das Konzernclearing werden die finanziellen Ressourcen des Konzerns gebündelt, das Zinsergebnis optimiert und die Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen wesentlich reduziert. Derivative Finanzinstrumente können zur Reduzierung des Zinsänderungsrisikos sowie in geringem Umfang zur Reduzierung des Währungs- sowie Rohstoffpreissrisikos eingesetzt werden.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Auch zum Bilanzstichtag 2014 stellte sich die wirtschaftliche Lage der HHLA weiterhin stabil dar. Allerdings haben negative Wechselkurseffekte durch die Abwertung der ukrainischen Währung sowie zinsinduzierte Bewertungsanpassungen insbesondere bei Pensions- und Abbruchkostenrückstellungen zu einer deutlichen Veränderung in der Kapitalstruktur des HHLA-Konzerns geführt. Die bilanzielle Eigenkapitalquote reduzierte sich um 4,4 Prozentpunkte auf 30,6 % (im Vorjahr: 35,0 %), der Verschuldungskoeffizient erhöhte sich von 1,1 auf 1,3.

Aufgrund der zum Bilanzstichtag vorhandenen Liquiditätsbasis besteht aber weiterhin kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Finanzierungsanalyse

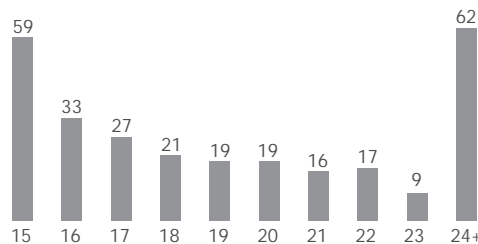
Das Geschäftsmodell der HHLA ist von einem großen Anteil an Sachanlagevermögen mit langjährigen Nutzungsdauern geprägt. Daher setzt die HHLA zur fristenkongruenten Finanzierung insbesondere mittel- und langfristige Darlehen sowie Finanzierungsleasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für die langfristige Innenfinanzierung zur Verfügung.

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 284,1 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres von 288,7 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2014 zusätzliche externe Finanzierungen in Höhe von 24,7 Mio. € in Anspruch (im Vorjahr: 43,7 Mio. €). Den Neuaufnahmen standen höhere Darlehenstilgungen gegenüber. Die Fälligkeitsstruktur für die Folgejahre umfasst für das Jahr 2015 endfällige Darlehen aus zwischenzeitlich abgeschlossenen Investitionsprojekten, die mit den

hieraus erwirtschafteten Zahlungsmittelzuflüssen und der verfügbaren Liquidität planmäßig zurückgeführt werden sollen. Darüber hinaus bestand aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €

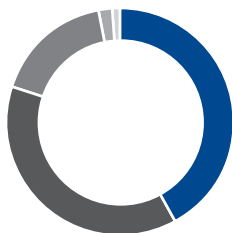


Die Darlehensverbindlichkeiten sind überwiegend in Euro und zu einem geringen Teil in US-Dollar und in Tschechischen Kronen abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 76 % mit fixen und zu rund 24 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im Wesentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 16 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt. Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 106,6 Mio. € (im Vorjahr: 106,9 Mio. €) aus, die aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) im Zusammenhang mit den Großschiffsliegeplätzen am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) resultieren. Unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen wird im Teilkonzern Immobilien wie im Vorjahr ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 65 Mio. € ausgewiesen.

Mit Ausnahme der Operating-Lease-Verhältnisse existieren keine nennenswerten außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente ► siehe Konzernanhang, Textziffer 45 Die Operating-Lease-Verhältnisse basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt.

Investitionen

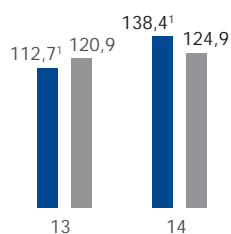
nach Segmenten 2014



- 42% Container
- 38% Intermodal
- 17% Immobilien
- 2% Logistik
- 1% Holding/Übrige

Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €



- Investitionen
- Abschreibungen

¹ Davon Finanzierungsleasing i. H. v. 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 1,4 Mio. €)

Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Die von der Holding im Wesentlichen zentral gehaltenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 252,2 Mio. € (im Vorjahr: 215,4 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Aufgrund ausreichender liquider Mittel besitzen laufende Kreditlinien eine untergeordnete Bedeutung. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von rund 3,6 Mio. € (im Vorjahr: 1,6 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 59,5 % (im Vorjahr: 76,4 %). Nach Einschätzung der HHLA wären höhere Kreditlinien aufgrund der soliden Bilanzstruktur jederzeit darstellbar, sofern aus der mittelfristigen Liquiditätsplanung ein entsprechender Bedarf erkennbar gewesen wäre. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 9,4 Mio. € (im Vorjahr: 10,6 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

Da der HHLA auch außerhalb des Kapitalmarkts zahlreiche Möglichkeiten der Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen, sieht der Konzern für ein externes Rating aktuell keinen Bedarf. Vielmehr wird durch umfassende Information bestehender und potenzieller Kreditgeber sichergestellt, dass diese zu angemessenen internen Bonitätseinstufungen kommen können.

Der Umfang öffentlicher Fördermittel, die vereinzelt für Entwicklungsprojekte gewährt werden und spezifischen Förderbedingungen unterliegen, ist auf Konzernebene als nachrangig einzustufen.

Investitionsanalyse

Das Investitionsvolumen lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 138,4 Mio. € (im Vorjahr: 112,7 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 1,4 Mio. €) enthalten. Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Jahr 2014 auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals, der Erweiterung der intermodalen Transportkapazitäten sowie der Entwicklung von Bestandsobjekten in der Speicherstadt. Ersatzinvestitionen beinhalteten schwerpunktmäßig Ausgaben für die Beschaffung von

Flurförderfahrzeugen. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde hauptsächlich aus dem generierten operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Von den getätigten Investitionen entfielen 106,3 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 91,0 Mio. €), 8,3 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 9,3 Mio. €) und 23,8 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 12,4 Mio. €).

Auf das Segment Container entfiel mit 58,4 Mio. € (im Vorjahr: 81,2 Mio. €) der größte Anteil an den Gesamtinvestitionen. Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten, in Lagerkapazitäten und Umschlagflächen auf den Hamburger Containerterminals. Zudem wurde die erste Phase des Ausbaus des CTO in der Ukraine abgeschlossen.

Im Segment Intermodal lagen die Gesamtinvestitionen mit 52,3 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 12,0 Mio. €. Dabei investierte hauptsächlich die Metrans-Gruppe, im Wesentlichen in Lokomotiven.

Die Investitionssumme im Segment Logistik belief sich auf 2,5 Mio. € (im Vorjahr: 1,3 Mio. €).

Im Teilkonzern Immobilien wurden Investitionen im Gesamtwert von 24,0 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 12,6 Mio. €). Den Hauptanteil nahm dabei die Umnutzung eines Bestandsobjekts in der Speicherstadt zu einer Hotelanlage ein.

Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container zielt darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffsgrößenentwicklung folgend bedarfsgerecht auszubauen. Im Segment Intermodal liegt der Fokus auf einer Erhöhung der Wertschöpfungstiefe, um die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 72,7 Mio. € (im Vorjahr: 166,5 Mio. €); darin enthalten sind 52,4 Mio. € (im Vorjahr: 148,2 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2014	2013
Finanzmittelfonds per 01.01.	151,1	188,7
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	233,4	185,1
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 114,5	- 106,5
Free Cashflow	118,8	78,6
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 79,0	- 116,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	39,8	- 38,2
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 5,3	0,7
Finanzmittelfonds per 31.12.	185,6	151,1

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** nahm gegenüber dem Vorjahr von 185,1 Mio. € auf 233,4 Mio. € zu. Die Erhöhung um 48,3 Mio. € ist im Wesentlichen auf das höhere Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sowie eine im Vorjahresvergleich reduzierte Kapitalbindung im Nettoumlaufvermögen zurückzuführen. Darüber hinaus war im Vorjahr noch der Buchgewinn aus dem Verkauf einer Logistikimmobilie enthalten. Gegenläufig wirkten sich höhere Steuern sowie die aus der Abwertung der ukrainischen Währung entstandenen Wechselkurseffekte aus.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 114,5 Mio. € über dem Vorjahreswert von 106,5 Mio. €. Zu diesem Anstieg trugen im Wesentlichen im Vorjahr getätigte Einzahlungen aus dem Verkauf einer Logistikimmobilie in Höhe von 17,7 Mio. € bei. Gegenläufig wirkten geringere Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und in die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von insgesamt 89,2 Mio. € (im Vorjahr: 95,4 Mio. €) sowie im Vorjahr getätigte Auszahlungen für Investitionen in langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 4,1 Mio. €.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit erhöhte sich somit auf 118,8 Mio. € gegenüber einem Vorjahreswert von 78,6 Mio. €.

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 79,0 Mio. € (im Vorjahr: 116,8 Mio. €). Die Verminderung um 37,8 Mio. € zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus im Vergleich zum Vorjahr geringeren Dividendenzahlungen an Aktionäre des Mutterunternehmens in Höhe von 34,9 Mio. € (im Vorjahr: 48,8 Mio. €) und geringeren Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten in Höhe von 29,4 Mio. € (im Vorjahr: 74,5 Mio. €). Dagegen verringerten sich die Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten auf 24,7 Mio. € (im Vorjahr: 43,7 Mio. €).

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2014 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der Finanzmittelfonds, der sich aus den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (162,2 Mio. €) erhöht um Forderungen aus kurzfristigen Anlagen bei der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (23,4 Mio. €) zusammensetzt, erreichte per 31. Dezember 2014 insgesamt 185,6 Mio. € und lag damit über dem Bestand von 151,1 Mio. € vom Jahresbeginn.

Unternehmenskäufe und -verkäufe

Im Geschäftsjahr 2014 wurden keine wesentlichen Anteile an anderen Unternehmen erworben oder veräußert.

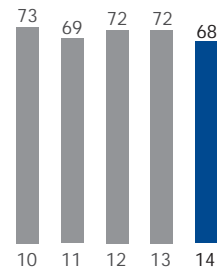
Analyse der Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2014 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 72,1 Mio. € auf 1.788,1 Mio. € erhöht.

Auf der Aktivseite der Bilanz haben die langfristigen Vermögenswerte um 23,5 Mio. € zugenommen. Gegenläufig zur Erhöhung der latenten Steuern um 29,4 Mio. €, die im Wesentlichen durch erfolgsneutrale zinssatzinduzierte versicherungsmathematische Verluste entstanden sind, und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien um 14,9 Mio. € verringerte sich das Sachanlagevermögen um 24,3 Mio. € auf 938,0 Mio. € (im Vorjahr: 962,3 Mio. €). Der Rückgang ist auf währungsbedingte Translationseffekte aufgrund der gegenüber dem Vorjahr deutlich abgewerteten Hrywnja zurückzuführen. Diese wirken sich auf das Betriebsvermögen des Containerterminals in Odessa aus.

Anlagenintensität

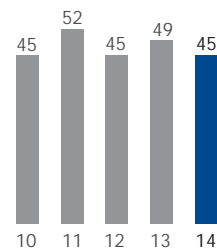
in %



Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Anlagendeckungsgrad

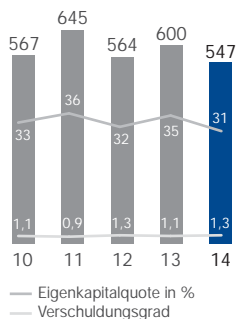
in %



Der Wert für 2013 wurde zu Vergleichszwecken aufgrund veränderter Regelungen in der Konzernrechnungslegung nach IFRS angepasst.

Konzerneigenkapital

in Mio. €



Das kurzfristige Vermögen stieg um 48,6 Mio. € auf 480,0 Mio. € (im Vorjahr: 431,4 Mio. €). Die Zunahme resultierte aus der Erhöhung des Zahlungsmittelbestands um 36,9 Mio. € auf 252,2 Mio. € und der Erhöhung der Forderungen gegen nahestehende Unternehmen im Rahmen des Einbezugs in das Cash-Clearing bei der HGV um 11,2 Mio. € auf 36,2 Mio. €.

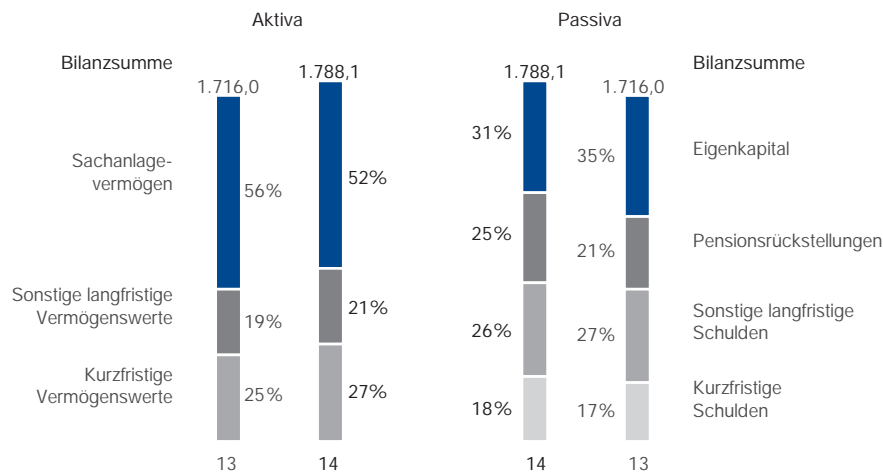
Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital gegenüber dem Jahresende 2013 um 53,4 Mio. € auf 546,7 Mio. € (im Vorjahr: 600,1 Mio. €) verringert. Aufgrund der Absenkung des Zinssatzes für die Pensionsrückstellungen erhöhten sich die versicherungsmathematischen Verluste und darauf gebildete latente Steuern per Saldo um 54,0 Mio. €. Ebenfalls reduzierten die erfolgsneutral erfassten Währungskursdifferenzen in Höhe von 31,4 Mio. € das Eigenkapital. Die nicht beherrschenden Anteile verminderten sich aufgrund der Umgliederung einer künftigen Ausgleichszahlung in die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 22,4 Mio. €. Der Saldo aus dem Ergebnis des abgelaufenen Berichtsjahres sowie der ausgeschütteten Dividende erhöhte das Eigenkapital um 54,2 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verminderte sich auf 30,6% (im Vorjahr 35,0%).

Die langfristigen Schulden stiegen um 91,9 Mio. € auf 918,9 Mio. € (im Vorjahr: 826,9 Mio. €). Die Zunahme ergibt sich aus dem um 79,1 Mio. € zinsatzbedingten Anstieg der Pensionsrückstellungen. Auch der Anstieg der sonstigen Rückstellungen um 18,3 Mio. € ist hauptsächlich auf die Anpassung des Abzinsungssatzes bei den Abbruchkostenrückstellungen zurückzuführen.

Die kurzfristigen Schulden legten um 33,5 Mio. € auf 322,5 Mio. € (im Vorjahr: 289,0 Mio. €) zu. Aufgrund der im Geschäftsjahr 2015 bestehenden Fälligkeit eines Darlehensbetrages stiegen die kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 22,3 Mio. € auf 123,4 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 14,1 Mio. € auf 83,4 Mio. €.

Konzernbilanz

per 31.12. in Mio. €/in %



Nachtragsbericht

Nach dem Abschlussstichtag hat sich in der Ukraine die Auseinandersetzung um die politische Zukunft des Landes dramatisch zugespitzt. Obwohl bis zum Zeitpunkt der Berichtsufstellung eine politische Lösung möglich erscheint, bleibt die zukünftige Ausrichtung der Ukraine mit hohen Unsicherheiten behaftet. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine politische Entwicklung eintritt, die die konjunkturelle Entwicklung und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Ukraine weiter verschlechtert. Darüber hinaus wurde die ukrainische Währung Hrywnja nach dem Abschlussstichtag gegenüber dem Euro bis Ende Februar um fast 40% abgewertet.

Aufgrund der skizzierten Entwicklung in der Ukraine sind neben Währungskurseffekten, die die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen können, Anpassungen von Wertansätzen zukünftig nicht auszuschließen.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Wachstumserwartungen für das Bruttoinlandsprodukt (BIP)

in %	2015	Trend ggü. 2014
Welt	3,5	↗
USA	3,6	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,4	↗
Schwellenländer	4,3	→
China	6,8	↘
Russland	-3,0	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende Volkswirtschaften)	2,9	↗
Euroraum	1,2	↗
Deutschland	1,3	↘
Welthandel	3,8	↗

Quelle: IWF

Der Internationale Währungsfonds (IWF) rechnet in seiner letzten Konjunkturprognose für das Jahr 2015 mit einer Steigerung des Weltinlandsproduktes in Höhe von 3,5%. Auch für den internationalen Warenaustausch geht der IWF aktuell von einem moderaten Zuwachs in Höhe von 3,8% aus. Damit würde die Wachstumsdynamik des globalen Handelsvolumens 2015 leicht oberhalb der Zuwachsrates der Weltkonjunktur liegen.

Dabei wird eine weiterhin heterogene Entwicklung in den einzelnen Regionen erwartet. In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften wird von einer Fortsetzung des konjunkturellen Aufschwungs ausgegangen, das Bruttoinlandsprodukt dieser Länder soll um 2,4% im Vergleich zum Vorjahr wachsen. Als Wachstumstreiber werden

dabei vor allem die USA gesehen. Die Schwellenländer werden sich dem IWF zufolge mit einer Zunahme des Bruttoinlandsproduktes in Höhe von 4,3% voraussichtlich stabil entwickeln. Angesichts verminderter Investitionstätigkeit geht der IWF hingegen von einem Absinken der chinesischen Wirtschaftsleistung unterhalb von 7% aus. Für Russland rechnen die Experten mit einem scharfen Einbruch. Aufgrund des sanktionsbedingt eingeschränkten Handels und des akuten Ölpreiserfalls wird das russische BIP 2015 voraussichtlich um 3,0% schrumpfen. Zusätzlich wird die wirtschaftliche Situation Russlands durch die starke Abwertung des Rubels belastet. Die Konjunkturaussichten für die aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas liegen mit einem Wachstum des BIP in Höhe von 2,9% leicht über Vorjahresniveau. Die aufstrebende Tendenz der gesamtwirtschaftlichen Leistung des europäischen Währungsraums soll sich im Prognosezeitraum mit 1,2% verstetigen. Trotz positiver Indikatoren in den Bereichen Konsum, Beschäftigung und Auslastung der Produktionskapazitäten hat der IWF seine Konjunkturerwartungen für die deutsche Volkswirtschaft aufgrund der Unsicherheiten im Euroraum reduziert und prognostiziert für das kommende Jahr nur noch einen leichten Anstieg des deutschen BIP von 1,3%.

Branchenumfeld

Vor dem Hintergrund einer erwarteten moderaten Belebung der Weltwirtschaft erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für den weltweiten Containerumschlag ein Wachstum oberhalb von 5%. Dies wird sich jedoch voraussichtlich nicht gleichmäßig auf alle Fahrtgebiete verteilen. Deutliche Zuwächse werden 2015 vor allem für China (+ 7,4%), Südasiens (+ 6,6%) und den Mittleren Osten (+ 6,7%) erwartet. Für das Containeraufkommen in den europäischen Häfen rechnet Drewry mit einer Wachstumsrate von 3,1%. Insbesondere aus den Regionen östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer sowie westliches Mittelmeer werden spürbare Impulse erwartet, die voraussichtlich jedoch leicht unter der Dynamik des Vorjahres liegen werden. Die Wachstumsdynamik des Containeraufkommens in den Häfen Nordwesteuropas soll mit 2,9% auf Vorjahresniveau liegen. Für den Containerverkehr in der Ostsee geht Drewry aufgrund der einbrechenden wirtschaftlichen Aktivitäten Russlands von einer Verlangsamung des Wachstumstrends aus und prognostiziert nur noch eine leichte Zunahme von 1,1%.

Wachstumserwartungen für den Containerumschlag

in %	2015	Trend ggü. 2014
Welt	5,3	↗
Europa insgesamt	3,1	→
Nordwesteuropa	2,9	→
Skandinavien und baltischer Raum	1,1	↘
Westliches Mittelmeer	3,6	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	3,8	→

Quelle: Drewry Maritime Research

Innerhalb der Nordrange werden 2015 insbesondere in Rotterdam weitere Containerterminalkapazitäten in Betrieb gehen. Auch die Lage auf dem Containerschiffahrtmarkt wird sich im Jahresverlauf trotz des Nachfragewachstums im Containerverkehr voraussichtlich weiter verschärfen. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Alphaliner wird die Gesamtkapazität der Containerschifflotte im Prognosezeitraum mit 7,8% stärker wachsen als das weltweite Containeraufkommen. Um den Markt trotz dieser wachsenden Kapazitätsüberhänge zu stabilisieren, werden die Reeder wie bisher auf Kosteneinsparungsprogramme und Kapazitätsmanagement setzen. Anfang 2015 hat die 2M-Allianz – bestehend aus den beiden weltgrößten Reedereien Maersk und MSC – den operativen Betrieb aufgenommen. Auch die OCEAN-THREE-Allianz von CMA CGM, China Shipping Container Lines (CSCL) und United Arab Shipping Company (UASC) hat zwischenzeitlich ihre gemeinsamen Dienste gestartet.

Die nach den ausgeführten Prognosen wachsenden Umschlagvolumina in den nordwesteuropäischen Häfen werden sich im Transportaufkommen in den Vor- und Nachlaufsystemen im europäischen Hinterland grundsätzlich positiv bemerkbar machen. Da das Aufkommenswachstum jedoch vor allem vom Schiffgrößenwachstum getrieben ist, wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme weiter zunehmen.

Für den europäischen Schienengüterverkehr haben sich die Erwartungen für das erste Halbjahr 2015 weiter eingetrübt. Während nach Angaben von Prognos und dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) die Transportwirtschaft 2014 nur Osteuropa-Relationen durch die Ukraine-Krise belastet sah, hat sich der Negativtrend nach Einschätzungen der Experten für die erste Jahreshälfte 2015 mittlerweile auf alle Regionen ausgeweitet. Gemäß einer Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird der Schienengüterverkehr in Deutschland im Gesamtjahr 2015 dagegen an Dynamik gewinnen. Während das Transportaufkommen voraussichtlich um 2,7% zunehmen wird, soll die Transportleistung voraussichtlich um 2,9% steigen.

Die Wachstumserwartungen für die deutsche Logistikwirtschaft haben nachgelassen. Die vom Institut für Weltwirtschaft (IfW) abgefragten Geschäftserwartungen sanken zuletzt deutlich. Neben den bestehenden geopolitischen Konflikten werden Unsicherheiten durch die Eurokrise und der schlechte Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur als wirtschaftliche Risiken genannt. Die deutsche Automobilbranche geht hingegen mit positiven Erwartungen in das Jahr 2015. Auch die deutsche Stahlindustrie erwartet trotz eines schwierigen Marktumfeldes eine fortschreitende Erholung der Stahlmengenkonjunktur.

Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Vorjahr getroffenen Prognosen stehen im Wesentlichen in Übereinstimmung mit den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen des Geschäftsjahres 2014. Das Überschreiten der kommunizierten Bandbreite beim Betriebsergebnis (EBIT) resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Durchschnittserlösen im Segment Container, hauptsächlich bedingt durch einen veränderten Ladungsmix und temporär erhöhte Lagergelder. Verschiebungen bei den Liefer- und Ausführungsterminen führten dazu, dass das für 2014 geplante Investitionsvolumen nicht in voller Höhe ausgeschöpft wurde. Der Übertrag in das Jahr 2015 beträgt rund 20 Mio. €. ► siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Erwartete Ertragslage 2015

Die Einschätzung zu der erwarteten Ertragslage des Konzerns im Jahr 2015 unterstellt eine Stabilisierung des wirtschaftlichen Umfeldes in der Ukraine für das Jahr 2015. Darüber hinaus folgt diese Einschätzung im Wesentlichen der zuvor beschriebenen voraussichtlichen Entwicklung der Gesamtwirtschaft und Branche. Die tatsächliche Entwicklung, sowohl was die politische Situation in der Ukraine, aber auch die globale Wirtschaftsentwicklung betrifft, kann erheblich hiervon abweichen. Darüber hinaus zeichnen sich möglicherweise aufgrund einer anhaltend expansiven Geldpolitik der Zentralbanken in den Industrieländern strukturelle Veränderungen im internationalen Währungsgefüge ab, deren Einfluss auf die Realwirtschaft sich zurzeit noch nicht verlässlich abschätzen lässt. ► siehe Risiko- und Chancenbericht sowie Nachtragsbericht

Dies vorausgeschickt erwartet die HHLA für das Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Zunahme beim Containerumschlag und einen moderaten Anstieg beim Containertransport.

Begleitet wird dies im Jahr 2015 auf Konzernebene von einer leichten Steigerung beim Umsatz gegenüber dem Vorjahr. Für das Betriebsergebnis (EBIT) wird ein Wert auf Vorjahresniveau erwartet.

Der Teilkonzern Hafenlogistik sollte im Jahr 2015 den auf Konzernebene erwarteten relativen Veränderungen dieser Berichtsgrößen folgen. Abweichend zur Entwicklung des Teilkonzerns Hafenlogistik wird das Segment Container nicht an das EBIT des Vorjahres anknüpfen können. Für dieses Segment ist von einem moderaten Rückgang des Betriebsergebnisses auszugehen. Eine deutliche Steigerung des EBIT wird dagegen im Segment Intermodal erwartet. Beim Teilkonzern Immobilien sollten sich die Werte für Umsatz und EBIT im Jahr 2015 auf Vorjahresniveau bewegen, wobei in 2015 der Anteil der aufwandswirksamen

Instandhaltung ansteigen wird. Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich zusätzliche, währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

Für den Konzern und den Teilkonzern Hafenlogistik stützt sich die HHLA für ihre Einschätzung zur erwarteten Mengen- und Umsatzentwicklung im Wesentlichen auf folgende zusätzliche Annahmen:

Der Zulauf und die Inbetriebnahme von neuen Kapazitäten in den nordeuropäischen Häfen werden tendenziell zu einem Anstieg des Containerumschlags der Hamburger Terminals unterhalb des Marktwachstums führen. In Verbindung damit geht die HHLA weiterhin von einer hohen Volatilität und einem anhaltenden Druck bei den Zubringerverkehren aus. Die Zusammensetzung des Ladungsmix wird sich direkt auf die Erlösstruktur auswirken. Dieser lässt sich, auch aufgrund kurzfristiger Reederdisposition, nur eingeschränkt prognostizieren. Für die Bereitstellung von Abfertigungsleistungen ist von einer anhaltenden Zunahme der durchschnittlichen Schiffsgröße auszugehen. Erhebliche Bedeutung für den Hamburger Hafen und somit für die Hamburger Terminals der HHLA wird daher der weitere Verlauf des gerichtlichen Überprüfungsverfahrens des Planfeststellungsbeschlusses zur Fahrrinnenanpassung der Elbe haben. Die HHLA legt hierbei die Annahme zugrunde, dass das gerichtliche Überprüfungsverfahren den Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung der Elbe bestätigen wird und es zu einer zügigen Durchführung der hierfür notwendigen Strombaumaßnahmen kommt. Die enge Verzahnung und Optimierung der Prozesse entlang der vertikalen Transportkette zwischen Seehafen und den Kunden im europäischen Hinterland wird darüber hinaus ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Logistikstandort Hamburg bleiben. Die HHLA wird ihre intermodalen Verkehre auch 2015 weiter ausbauen, wobei eine Normalisierung der Mengendynamik erwartet wird.

Für den Containerterminal in der Ukraine wird aufgrund von Marktanteilsgewinnen von einer erhöhten Auslastung der Anlage ausgegangen.

Die beschriebene Mengen- und Umsatzerwartung wird vorrangig durch folgende Maßnahmen gestützt, um die erwartete Ergebnisentwicklung realisieren zu können:

Beim Containerumschlag soll eine weiterhin hohe Produktivität trotz steigender Abfertigungsanforderungen durch die Schiffsgrößenentwicklung erreicht werden. Schwerpunkt wird hierbei die Steigerung der operativen Leistung am Container Terminal

Burchardkai bleiben. Bei den intermodalen Verkehren soll eine weitere Erhöhung der Wertschöpfungstiefe durch fortgesetzte Investitionen in eigenes rollendes Material und Anlagen erfolgen. Für die Polzug-Gruppe wird eine weitere Verbesserung der Ergebnissituation angestrebt.

Vermögens- und Finanzlage

Die Investitionsmaßnahmen der HHLA sind grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar. Aufgrund der anhaltenden Schiffsgrößenentwicklung behält sich die HHLA die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind. Derzeit ist für das Jahr 2015 von Investitionen auf Konzernebene im Bereich von rund 170 Mio. € auszugehen, die nahezu ausschließlich auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Wesentliche Vorhaben betreffen, hauptsächlich bedingt durch die Schiffsgrößenentwicklung, die Beschaffung von Containerbrücken und Lagerkränen für die Hamburger Containerterminals sowie die weitere Beschaffung von Lokomotiven bei Metrans und die Erweiterung der Terminalkapazitäten im Hinterland.

Im Zuge der vorgesehenen Investitionstätigkeit ist von einer Zunahme langfristiger Vermögenswerte im Bereich der Sachanlagen auszugehen, wobei nicht auszuschließen ist, dass eine Abwertung der ukrainischen Währung zu reduzierten Bilanzansätzen der in diesem Land gehaltenen Vermögenswerte führt. Soweit es zu solchen währungskursinduzierten Anpassungen des Sachanlagevermögens kommen sollte, würden diese erfolgsneutral auf der Passivseite das Eigenkapital reduzieren. Neben dem erzielten Jahresüberschuss wird die zinsabhängige Entwicklung der versicherungsmathematischen Gewinne bzw. Verluste bei den Pensionsrückstellungen die Höhe des Eigenkapitals bestimmen. Dabei bleibt es Ziel der HHLA, ihre ertragsorientierte Ausschüttungspolitik, die eine Auszahlung zwischen 50 und 70% des Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter als Dividende vorsieht, fortzusetzen.

Um dieses Ziel zu erreichen und weiteres wertorientiertes Wachstum realisieren zu können, hat die Wahrung der finanziellen Stabilität oberste Priorität. Auf Basis der verfügbaren Liquiditätsreserven und der aus den erwarteten Ergebnissen generierten Einzahlungsüberschüsse geht die HHLA auch in Zukunft von ausreichenden Finanzmitteln aus, die bei Bedarf um Fremdfinanzierungskomponenten ergänzt werden können.

Risiko- und Chancenbericht

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Obleich die Verzögerung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig hinsichtlich der Fahrrinnenanpassung der Elbe weiter für Unsicherheit sorgt, zeigt sich die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns insgesamt leicht verbessert. Als wesentliche Einflussfaktoren auf die Risiko- und Chancensituation können daneben die Unsicherheiten bezüglich der Umsetzung von weiteren Infrastrukturprojekten, die weltwirtschaftliche Entwicklung, die geopolitischen Spannungen sowie die Entwicklung des Wettbewerbsumfelds angeführt werden. Diese Einflussfaktoren werden genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden, soweit skalierbar, flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst. ► siehe Prognosebericht

Aus heutiger Sicht zeichnen sich 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. Da insbesondere die konjunkturellen Aussichten mit einer hohen Unsicherheit behaftet sind, stellen die beschriebenen Risiken und Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen der Quartalsberichterstattung informiert.

Die nachfolgend unter Berücksichtigung von Maßnahmen aufgeführten wesentlichen Risiken und Chancen des HHLA-Konzerns wurden auf Basis des Risikomanagementsystems und des Chancenmanagements für die interne Steuerung als wesentlich identifiziert und beziehen sich – sofern nicht anders angegeben – auf die Segmente Container, Intermodal und Logistik.

Über die genannten Risiken hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Risiken und Chancen Strategisches Umfeld Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafens- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, landseitigen sowie regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein.

Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen könnten dazu führen, dass Spitzenlastsituationen bei der Schiffsabfertigung, die sich aus dem anhaltenden

Trend einer steigenden Anzahl immer größerer Containerschiffe ergeben, nicht für alle Verkehrsträger im gleichen Maße verlässlich bewältigt werden können. Die weitere Verzögerung der Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe aufgrund der Aussetzung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bis zur Stellungnahme des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie verschärft die Situation zusätzlich. Reedereien könnten daher ihre Liniendienste anders disponieren und Verkehre sich gegebenenfalls auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbei entwickeln, entsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge. ► siehe Segment Container

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrrinnenanpassung sind zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Durch die steigenden Ersatzinvestitionen und Instandhaltungen im Rahmen der Modernisierungsoffensive für die Schieneninfrastruktur wird sich ab 2015 die Netzsituation temporär deutlich verschärfen. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind unter anderem der Bau der Hafenspannweite (A 252) sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

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 Ausmaß erfolgen. Die Budgetplanungen weisen insbesondere im Ausland Unsicherheiten auf. Finanzierungsengpässe seitens der öffentlichen Hand können die Investitionsvorhaben der HHLA verzögern und dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbei entwickeln.

Die HHLA arbeitet deshalb 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.

Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt. Im Jahresverlauf hat das Wachstum der Weltwirtschaft an Schwung verloren und die konjunkturelle Entwicklung wird zudem merklich länderspezifischer. Wenn sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des

Geschäftsmodells das Risiko, dass negative Ergebnisabweichungen kurz- und mittelfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können. Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zudem zu außerordentlichen Abschreibungen von Vermögensgegenständen (im Wesentlichen Sachanlagen und Finanzanlagevermögen) führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögensgegenstände und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor.

Auch wenn sich das Wirtschaftswachstum in den für die HHLA wichtigen Regionen zuletzt auf niedrigem Niveau stabilisiert hat, bleiben Konjunkturrisiken u. a. aufgrund geopolitischer Spannungen bestehen. Die politische Situation in der Ukraine und die Ausstrahlung auf die Russische Föderation, beides für die HHLA wichtige Märkte, können sich auch weiterhin negativ auf die konjunkturelle Entwicklung sowohl in der Ukraine und der Russischen Föderation als auch in Europa auswirken. Wirtschaftssanktionen gegen die Russische Föderation können zu einer temporären Beeinträchtigung der seewärtigen Russlandverkehre führen. Darüber hinaus existieren Risiken aufgrund der nach wie vor hohen Staatsverschuldung in Europa und den USA sowie der unverändert ultralockeren Geldpolitiken der Zentralbanken fort. Auch besteht das Risiko, dass sich im Vergleich zur weltwirtschaftlichen Dynamik ein schwächeres Umschlagwachstum in der Nordrange einstellt.

Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen mittel- und osteuropäischer Volkswirtschaften wie z. B. Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn, die einen großen Teil ihres transkontinentalen Warenaustauschs, etwa mit Asien und Amerika, über den Hamburger Hafen abwickeln. Die HHLA sieht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunkturentwicklung und einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und einen höheren Zulauf in die nachlaufenden Transportsysteme ergebniswirksam profitieren zu können.

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten sowie das Schiffgrößenwachstum intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z. B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden, soweit skalierbar, flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbsumfeld

Im Containerumschlag steht die HHLA mit anderen Terminalbetreibern in Nordeuropa in direkter Konkurrenz. Wettbewerbsrelevante Faktoren sind neben der Preisgestaltung vor allem die Zuverlässigkeit und die wasserseitige Produktivität sowie der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen rund um den Containerumschlag. Zudem wirken sich die geografische Lage, Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

Der Aufbau zusätzlicher Umschlagkapazitäten in den nordeuropäischen Häfen durch Hafenerweiterungen und Terminalbetreiber setzt sich weiter fort. Je nach Konjunkturverlauf und Nachfrageentwicklung kann dies vor allem bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen, z. B. bei Transshipment-Verkehren, zu einer deutlichen Zunahme des Wettbewerbs und zum Risiko der Mengenverlagerung führen. Daneben kann der Ausbau der Terminalkapazitäten in der Nordrange eine Beeinträchtigung der Erlösqualität zur Folge haben. Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bestehen auch bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem 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. ► siehe auch Unternehmensstrategie. Zudem verbinden die Bahngesellschaften der HHLA mit einer wachsenden Zahl hochfrequenter Shuttle-Systeme sowie Direktverbindungen die europäischen Seehäfen mit dem mittel- und osteuropäischen Hinterland. Gleichzeitig fördern leistungsfähige Seehafenterminals die Mengenentwicklung im Hinterland und intelligente Transportsysteme mit effizienter Kostenstruktur das Containeraufkommen an den Terminals. Daher bestehen grundsätzlich ebenfalls Chancen einer Mengenverlagerung zugunsten der HHLA.

Kundenstruktur

Die Linienreederkunden der HHLA stehen in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür können unter anderem hohe Überkapazitäten infolge des starken Zulaufs insbesondere von Großschiffsneubauten sowie volatile Frachtraten und Bunkerpreise bei einer gleichzeitig geringen Wachstumsdynamik im weltweiten Containertransport angeführt werden. Es ist auch zukünftig von einem Kostendruck auf Seiten der Linienreeder auszugehen. Die Kunden der HHLA reagieren auf diese Situation durch Konsortialbildung sowie die Neustrukturierung ihrer Dienste. Im Zuge dieser Entwicklungen bestehen für die HHLA Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange. Darüber hinaus kann sich die Preissensibilität der Reederkunden insbesondere bei Transshipment-Verkehren weiter verstärken.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). ► siehe Unternehmensstrategie Im Geschäftsjahr 2014 zählten sämtliche Top-20-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. ► siehe Kundenstruktur und Vertrieb Dies versetzt die HHLA in die Lage, auf Veränderungen

in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Darüber hinaus soll der Mehrwert des Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Intermodale Leistungen und Leistungseinkauf

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

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die diskriminierungsfreien 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. Gleichwohl besteht aufgrund der Monopolstellung der staatlichen Netzeigentümer und -betreiber das Risiko, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltpolitik beeinträchtigt wird.

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, werden verstärkt der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen, eigenen rollenden Materials und eigener Lokomotiven wie auch der Leistungseinkauf bei privaten Anbietern 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.

Finanzen

Währung

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Logistik und Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier erfolgen die Fakturierungen im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert. Währungs- oder Transferrisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. Im Hinblick auf die politische Situation in der Ukraine bleibt nach Markteinschätzungen auf kurze bis mittlere Sicht das Risiko einer weiteren Abwertung der ukrainischen Landeswährung Hrywnja hoch. Die Chance auf eine kurzfristige Stabilisierung der politischen Lage wird derzeit als gering eingeschätzt.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko eintretender Währungsschwankungen durch regelmäßige

Kursüberwachungen und sofern möglich ggf. durch die Disposition freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder bleibt aufgrund des anhaltenden Überangebots an Schiffsraumkapazität mit entsprechend niedrigen Frachtraten voraussichtlich auch weiterhin angespannt. Das Risiko von Forderungsausfällen ist daher nicht auszuschließen.

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Um eine genaue Beobachtung der Forderungsbestände sowie des Zahlungsverhaltens zu ermöglichen, findet ein aktives Forderungsmanagement statt. Darüber hinaus hat die HHLA eine Kreditausfallversicherung abgeschlossen, um Ausfallrisiken zu minimieren. Eine wesentliche Veränderung der Vermögenslage einzelner Schuldner kann dazu führen, dass neue Forderungen gegen diese Schuldner durch den Versicherer betragsmäßig limitiert oder ggf. nicht mehr abgesichert werden können.

Pensionsverpflichtungen

Das aufgrund der quantitativen Lockerungsmaßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) historisch niedrige Zinsniveau hat eine Reduzierung des Diskontierungszinses zur Folge. Dies führt zu einem Anstieg der im Eigenkapital ausgewiesenen versicherungsmathematischen Verluste. Ein weiteres Absinken des Zinsniveaus würde die Pensionsrückstellungen zusätzlich erhöhen. Die Eigenkapitalquote würde demnach sinken. Aufgrund der Fortsetzung der ultralockeren Geldpolitik der EZB ist eine Normalisierung des Zinsniveaus kurzfristig nicht zu erwarten. Deshalb ist ein weiterer zinssatzinduzierter Anstieg der versicherungsmathematischen Verluste möglich.

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. ► siehe Konzernanhang, Textziffer 47

Rechtliche Risiken

Compliance-Vorfälle

Das Fundament nachhaltigen 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.

Stärken-Schwächen-/Chancen-Risiko-Profil der HHLA

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Hocheffiziente Containerterminals mit technologischer Spitzenstellung für alle aktuellen Schiffsgrößen Einzigartiges Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland Shuttle- sowie Direktzugsysteme für zentrale Transportkorridore Spezialisierte Inlandterminals für Bahnverkehre Hochqualifizierte Mitarbeiter bei niedriger Fluktuationsrate 	<ul style="list-style-type: none"> Abhängigkeit von Ausbau und Instandhaltung öffentlicher Infrastruktur zur Verbesserung der nautischen Erreichbarkeit sowie der Hinterlandanbindungen Begrenzte Kostenflexibilität durch kapitalintensives Geschäftsmodell Hohe Abhängigkeit vom Standort Hamburg Hoher Investitionsbedarf für Großgeräte und Terminalentwicklung Abhängigkeit von Leistungen der Staatsbahnen (i. W. Trassenpreissysteme)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Steigerung der weltwirtschaftlichen Dynamik Distanzvorteile im natürlichen Einzugsgebiet als östlich gelegenes Drehkreuz und durch Lage tief im Binnenland Zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn Konzentration von Ladungsaufkommen auf große internationale Umschlagplätze Steigende Bedeutung von Effizienz, Produktivität und Verlässlichkeit in der Transportkette Wachsende Nachfrage nach ökologisch vorteilhaften Transportlösungen 	<ul style="list-style-type: none"> Umschlagentwicklung in der Nordrange im Vergleich zur weltwirtschaftlichen Dynamik schwächer Überkapazität in den europäischen Wettbewerbshäfen Zunehmende Mengenvolatilität durch Konsortialbildung unter den Linienreedern Insgesamt angespannte finanzielle Verfassung der Linienreedereien Verschärfung der Spitzenlastsituation an den Hamburger Containerterminals aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung

Zur Risikoreduzierung hat die HHLA u. a. neben dem Erlass von Richt- und Leitlinien (im Geschäftsjahr 2014 insbesondere eine neu gefasste Wettbewerbsrichtlinie), dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems einen Verhaltenskodex eingeführt, der sich an sämtliche Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Auch neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Auszubildende werden im Verhaltenskodex geschult. Darüber hinaus gibt es zu Spezialthemen – wie z. B. Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Verhalten im Wettbewerb, Antikorruption und Insidervorschriften – regelmäßig Einweisungen und Schulungen der jeweils betroffenen Mitarbeitergruppen. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u. a. im HHLA-Intranet und in der Mitarbeiterzeitschrift.

Leistungserstellung Ausfall technischer Anlagen

In den anlagenintensiven Gesellschaften besteht das Risiko, dass ein Ausfall von zentralen technischen Anlagen die Leistungserstellung behindert. Die Nichtverfügbarkeit der Anlagen führt in Abhängigkeit von der Länge des Ausfalls zu zusätzlichen Kosten der

Leistungserstellung. Durch vorbeugende Instandhaltung, Bereitschaften/Stördienste sowie regelmäßige Kontrollgänge und Tests wird versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen.

Im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Terminals wurden größere Investitionen in Hard- und Softwarekomponenten getätigt. Durch die fortschreitende Automatisierung der Prozesse, die weitere Integration von Kunden und Dienstleistungsunternehmen in die organisatorischen Abläufe und den damit verbundenen ansteigenden Datenaustausch wird die Verfügbarkeit der IT-Systeme zunehmend wichtiger. Aufgrund der redundanten Auslegung zentraler IT-Komponenten, wie Rechenzentren, Rechnernetze und Telekommunikationseinrichtungen, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit von Betriebsunterbrechungen und Datenverlust deutlich reduziert.

Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren Sturmflut

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des wasernahen Betriebs der Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den letzten Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenernehmen, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die zu erwartenden Sachschadenansprüche Dritter über eine Haftpflichtversicherung abgedeckt.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA regelmäßig die Möglichkeit von Akquisitionen. Im Fokus potenzieller Beteiligungen liegen dabei Hafenprojekte in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten. 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 Begrenzbarkeit unternehmerischer Risiken.

Die HHLA ist finanziell solide aufgestellt. Damit sind die finanziellen Voraussetzungen gegeben, um bei Bedarf Akquisitionen auch kurzfristig realisieren zu können.

Chancen- und Risikomanagement

Jedes unternehmerische Handeln ist untrennbar mit Chancen und Risiken verbunden. Die HHLA sieht ein wirksames Management von Chancen und Risiken als einen bedeutenden Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts an.

Die Steuerung von Chancen und Risiken ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Chancen- und Risikomanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, die Gremien der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der HHLA-Vorstand Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Chancen- und Risikoprofils.

2014 wurde im HHLA-Konzern das mit dem Risikomanagement korrespondierende Chancenmanagement ausgebaut. Die Identifikation von Chancen und die Planung von Maßnahmen erfolgen nun 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 HHLA-Vorstand wird hierfür der strategische Rahmen gesetzt. Zudem werden chancenorientierte Projekte, die mehrere Konzerngesellschaften betreffen, zentral koordiniert. Der HHLA-Vorstand wird bei der Planung, Steuerung und Kontrolle von (segment)übergreifenden strategischen Projekten zur langfristigen Entwicklung des HHLA-Konzerns von der Stabsabteilung Unternehmensentwicklung unterstützt. Als Bindeglied zum Vorstand berät diese zudem Zentralbereiche und Konzerngesellschaften

bei strategischen Themen, wie etwa Markt- und Wettbewerbsanalysen, Businessplänen, Ausrichtung des Produktportfolios und Projektmanagement.

Das Risikomanagement der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und so Chancen zu nutzen, eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns jedoch zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein.

Um einen aktiven Umgang mit dem Chancen- und Risikoprofil zu ermöglichen, umfasst das Risikomanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung. Die HHLA hat dazu ein System geschaffen, das auf Basis risikopolitischer Grundsätze sowohl ökonomische als auch ökologische als auch gesellschaftliche Aktivitäten umfasst. Die Arbeit des Risikomanagements erfolgt nach systematischen Grundsätzen und unterliegt einem permanenten Verbesserungsprozess.

Als wesentliches Element des Risikomanagementsystems wurden der Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken in Zusammenarbeit von Vorstand, Revision und Controlling klare Verantwortlichkeiten zugeordnet. Der Vorstand der HHLA trägt die Gesamtverantwortung für das Risikomanagement im HHLA-Konzern. In den Risikokonsolidierungskreis sind alle Mehrheitsgesellschaften sowie alle at equity konsolidierten Gesellschaften einbezogen.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben, entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert sowie einem Risikoverantwortlichen zugeordnet.

Ein Risiko wird ausgedrückt durch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und die mögliche Schadenshöhe, die bei Risikoeintritt zu einer entsprechenden Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern führt.

Bei der Risikobewertung ist der Schaden mit der dazugehörigen zu erwartenden Eintrittswahrscheinlichkeit anzugeben. Dabei wird zwischen Brutto- (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung) und Nettorisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung) unterschieden. 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.

Mit dem Ziel, eine einheitliche Darstellung von gleichartigen Risiken zu erreichen, erfolgt bei der Bewertung

der identifizierten Risiken hinsichtlich der Ermittlung und des Ansatzes der Eintrittswahrscheinlichkeit und möglicher Schäden eine Abstimmung auf Konzernebene.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. 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.

Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems und der Risikoberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben. Die Systematik ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die Revision ist für die Systemprüfung des Risikomanagements verantwortlich. Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrates im Rahmen der Jahresabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikosystems vor.

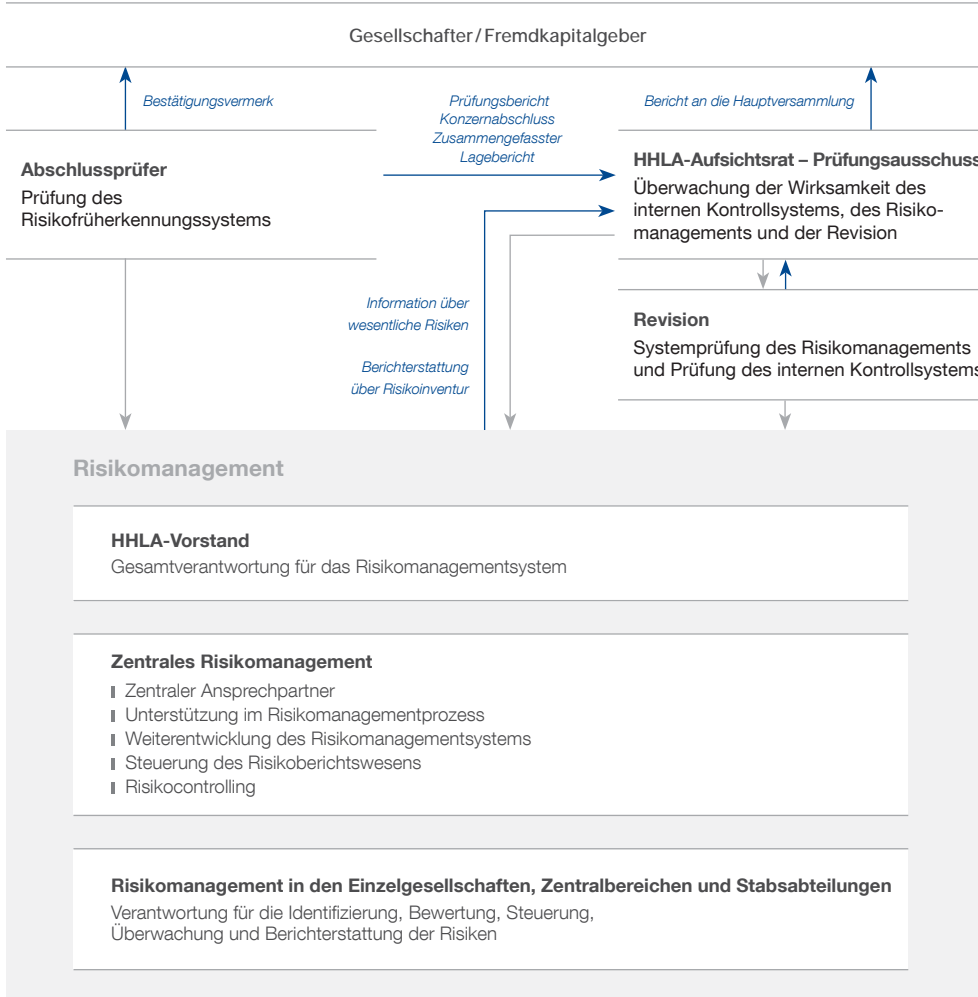
Aufbau des IKS-Systems

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 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 über Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

Das interne Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung basiert 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

Internes Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung



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 Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Interne 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 und Risikomanagements der Rechnungslegung obliegt der Revision. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf der Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung sind Grenzen auferlegt, 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 Freigabegrenzen 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 EC-CS 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 detaillierten funktionsbezogenen Berechtigungen sind in einer SAP-Berechtigungsrichtlinie festgehalten. Darüber hinaus regelt eine IT-Sicherheitsrichtlinie den generellen Zugang zu den IT-Systemen.

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 Wertes 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 EC-CS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Angaben nach § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 HGB und erläuternder Bericht

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 72.753.334,00 €. Es ist eingeteilt in 72.753.334 Stückaktien, davon 70.048.834 A-Aktien und 2.704.500 S-Aktien (Aktiegattungen). Die S-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen der S-Sparte, während die A-Aktien allein eine Beteiligung am Ergebnis und Vermögen der übrigen Teile des Unternehmens (A-Sparte) vermitteln. Der Teil des Unternehmens, der sich mit dem Erwerb, dem Halten, der Veräußerung, der Vermietung, der Verwaltung und der Entwicklung von nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien befasst (Teilkonzern Immobilien), wird als S-Sparte bezeichnet. Sämtliche übrigen Teile des Unternehmens (Teilkonzern Hafenlogistik) werden als A-Sparte bezeichnet. Die Dividendenberechtigung der Inhaber von S-Aktien richtet sich nach der Höhe des der S-Sparte zuzurechnenden Teils des Bilanzgewinns, die Dividendenberechtigung der Inhaber von A-Aktien richtet sich nach der Höhe des verbleibenden Teils des Bilanzgewinns (§ 4 Abs. 1 der Satzung). Jede Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung) und vermittelt die üblichen durch das AktG verbrieften Rechte und Pflichten. Sofern das Gesetz die Fassung eines Sonderbeschlusses durch Aktionäre einer Gattung vorschreibt, sind nur die Inhaber von Aktien dieser Gattung stimmberechtigt.

2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Für Angaben zu direkten oder indirekten Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, ► siehe Konzernanhang, Textziffer 35 und Textziffer 48

4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

5. Arbeitnehmer, die am Kapital der Gesellschaft beteiligt sind, üben ihre Aktionärsrechte nach freiem Ermessen aus; eine Stimmrechtskontrolle am Kapital beteiligter Arbeitnehmer besteht nicht.

6. Die Ernennung und die Abberufung der Vorstandsmitglieder erfolgt gemäß § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG und § 8 der Satzung. Danach ist für die Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Gemäß § 8 Satz 1 der Satzung der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft besteht der Vorstand aus zwei oder mehr Personen.

Die Satzung kann durch Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Die Änderung wird mit der Eintragung in das Handelsregister wirksam. Die Hauptversammlung beschließt gemäß §§ 179, 133 AktG und § 22 der Satzung über Satzungsänderungen mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit außer der Stimmenmehrheit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Hiervon ausgenommen sind Satzungsänderungen, für die das Gesetz zwingend eine größere Mehrheit vorschreibt. Nach § 11 Abs. 4 der Satzung ist der Aufsichtsrat ermächtigt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur ihre Fassung betreffen. Sofern durch eine Satzungsänderung bei einer Kapitalerhöhung oder bei Maßnahmen nach dem Umwandlungsgesetz das Verhältnis zwischen A- und S-Aktien geändert werden soll, ist jeweils ein Sonderbeschluss gemäß § 138 AktG der betroffenen A- bzw. S-Aktionäre erforderlich.

7.1 Der Vorstand ist gemäß § 3 Abs. 4 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 35.024.417 neuen auf den Namen lautenden A-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 35.024.417,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien ausgeschlossen. Die neuen Aktien können auch von einem oder mehreren durch den Vorstand bestimmten Kreditinstituten mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den A-Aktionären anzubieten (mittelbares Bezugsrecht). Der Vorstand wurde ferner ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien auszuschließen,

7.1.1 soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist;

7.1.2 wenn die A-Aktien gegen Sacheinlage, insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen, im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und/oder zum Zwecke des Erwerbs von sonstigen Vermögensgegenständen einschließlich Rechten und Forderungen, ausgegeben werden; das Bezugsrecht aufgrund dieser Ermächtigung darf nur auf A-Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital in Höhe von bis zu 20% des auf die A-Aktien entfallenden Grundkapitals (also in Höhe von bis zu insgesamt 14.009.766,00 €) ausgeschlossen werden;

7.1.3 wenn die A-Aktien der Gesellschaft gegen Bar-einlage ausgegeben werden und der Ausgabepreis je Aktie den Börsenpreis der im Wesentlichen gleich ausgestatteten, bereits börsennotierten A-Aktien zum Zeitpunkt der Ausgabe der Aktien nicht wesentlich unterschreitet. Der Bezugsrechtsausschluss kann in diesem Fall jedoch nur vorgenommen werden, wenn die Anzahl der in dieser Weise ausgegebenen Aktien zusammen mit der Anzahl eigener Aktien, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss nach § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußert werden, und der Anzahl der A-Aktien, die durch Ausübung von Options- und/oder Wandlungsrechten oder Erfüllung von Wandlungspflichten aus Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen und/oder Genussrechten entstehen können, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben werden, insgesamt 10% des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung nicht übersteigt;

7.1.4 wenn die A-Aktien Personen, die in einem Arbeitsverhältnis zur Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen im Sinne von § 15 AktG stehen, zum Erwerb angeboten oder auf sie übertragen werden;

7.1.5 soweit es erforderlich ist, um den Inhabern von Options- oder Wandlungsrechten bzw. -pflichten ein Bezugsrecht auf neue A-Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung des Options- bzw. Wandlungsrechts oder nach der Erfüllung der Wandlungspflicht als Aktionär zustehen würde.

7.2 Der Vorstand ist darüber hinaus gemäß § 3 Abs. 5 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Juni 2017 durch Ausgabe von bis zu 1.352.250 neuen auf den Namen lautenden S-Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um bis zu 1.352.250,00 € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital II). Dabei ist das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von A-Aktien ausgeschlossen. Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch das gesetzliche Bezugsrecht der Inhaber von S-Aktien auszuschließen, soweit es zum Ausgleich von Spitzenbeträgen erforderlich ist.

7.3 Der Vorstand wurde von der Hauptversammlung am 13. Juni 2013 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 12. Juni 2016 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (im Folgenden zusammenfassend auch „Schuldverschreibungen“) zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Options- bzw. Wandlungsrechte auf neue A-Aktien der Gesellschaft nach näherer Maßgabe der Options- bzw. Wandelanleihebedingungen zu gewähren. Der Gesamtnennbetrag der im Rahmen dieser Ermächtigung auszugebenden Schuldverschreibungen darf insgesamt 200.000.000,00 € nicht übersteigen. Options- und Wandlungsrechte dürfen nur auf A-Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen, auf die A-Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von bis zu insgesamt nominal 6.900.000,00 € ausgegeben werden. Die Schuldverschreibungen werden in jeweils unter sich gleichberechtigte Teilschuldverschreibungen eingeteilt. Das Bezugsrecht der S-Aktionäre ist ausgeschlossen. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der A-Aktionäre auf die Teilschuldverschreibungen ganz oder teilweise auszuschließen, um Spitzenbeträge auszugleichen, zur Gewährung von Bezugsrechten an Inhaber bzw. Gläubiger von ausstehenden Optionsrechten bzw. Wandelschuldverschreibungen und sofern Schuldverschreibungen gegen bar ausgegeben werden, wobei auf die Teilschuldverschreibungen mit einem Wandlungs- bzw. Optionsrecht bzw. einer Wandlungspflicht auf Aktien nicht mehr als ein anteiliger Betrag von 10% des Grundkapitals entfallen darf.

Der jeweils festzusetzende Wandlungs- oder Optionspreis für eine A-Aktie der Gesellschaft (Bezugspreis) muss auch bei einem variablen Umtauschverhältnis oder variablen Options- bzw. Wandlungspreis entweder

- mindestens 80 % des volumengewichteten durchschnittlichen Schlusskurses der A-Aktien der Gesellschaft im Xetra-Handelssystem der Frankfurter Wertpapierbörse (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) (i) an den zehn Handelstagen vor dem Tag der Beschlussfassung durch den Vorstand über die Begebung der Schuldverschreibungen oder (ii) an den fünf Handelstagen unmittelbar vor der öffentlichen Bekanntgabe eines Angebots zur Zeichnung von Schuldverschreibungen oder (iii) an den fünf Handelstagen unmittelbar vor der Abgabe der Annahmeerklärung durch die Gesellschaft nach einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Zeichnungsangeboten betragen oder
- mindestens 80 % des volumengewichteten durchschnittlichen Schlusskurses der A-Aktien der Gesellschaft im Xetra-Handelssystem der Frankfurter Wertpapierbörse (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) im Zeitraum vom Beginn der Bezugsfrist bis zum Vortag der Bekanntmachung der endgültigen Konditionen gemäß § 186 Abs. 2 Satz 2 AktG (einschließlich) entsprechen.

Für die Bedienung der Wandlungs- und Optionsrechte steht gemäß § 3 Abs. 6 der Satzung ein bedingtes Kapital von 6.900.000,00 € zur Verfügung, das sich aus 6.900.000 neuen auf den Namen lautenden A-Aktien zusammensetzt.

7.4.1 Die Gesellschaft wurde in der Hauptversammlung am 16. Juni 2011 ermächtigt, bis zum 15. Juni 2016 eigene A-Aktien im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des derzeitigen auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Die Ermächtigung darf zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, nicht aber zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien ausgenutzt werden.

7.4.2 Der Vorstand wurde weiterhin ermächtigt, A-Aktien der Gesellschaft, die aufgrund vorstehender Ermächtigung erworben werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu allen gesetzlich zugelassenen Zwecken, einschließlich der nachfolgend genannten, zu verwenden:

(1) Die A-Aktien können auch in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle A-Aktionäre wieder veräußert werden, soweit diese A-Aktien zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenkurs von Aktien der Gesellschaft gleicher Ausstattung zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Als maßgeblicher Börsenkurs im Sinne der vorstehenden Regelung gilt der Durchschnittskurs der Aktienkurse der A-Aktien der Gesellschaft in der Xetra-Schlussauktion (oder einem vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Frankfurter Wertpapierbörse während der der Veräußerung der eigenen Aktien vorangehenden letzten fünf Börsentage. In diesem Fall darf die Anzahl der zu veräußernden Aktien zusammen mit neuen Aktien, die seit Wirksamwerden dieser Ermächtigung unter Bezugsrechtsausschluss gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG begeben worden sind, insgesamt höchstens 10 % des im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung vorhandenen, auf A-Aktien entfallenden Teils des Grundkapitals nicht überschreiten.

(2) Die A-Aktien können gegen Sachleistung an Dritte veräußert werden, insbesondere im Rahmen von Zusammenschlüssen mit Unternehmen, oder zum Erwerb von Unternehmen, Beteiligungen an Unternehmen oder Unternehmensteilen verwendet werden.

(3) Die A-Aktien können zur Erfüllung von Umtauschrechten oder -pflichten von Inhabern bzw. Gläubigern aus von der Gesellschaft oder von Gesellschaften, an denen die Gesellschaft eine Mehrheitsbeteiligung hält, ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen verwendet werden.

(4) Die A-Aktien können Personen, die in einem Arbeitsverhältnis zu der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen stehen, zum Erwerb angeboten bzw. übertragen werden.

(5) Die A-Aktien können ganz oder teilweise eingezogen werden, ohne dass es eines weiteren Hauptversammlungsbeschlusses bedarf. Sie können auch im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3–5 AktG eingezogen werden. Von der Ermächtigung zur Einziehung kann mehrfach Gebrauch gemacht werden. Erfolgt die Einziehung im vereinfachten Verfahren gemäß § 237 Abs. 3 Nr. 3 AktG, ist der Vorstand zur Anpassung der Zahl der Stückaktien in der Satzung ermächtigt.

7.4.3 Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die eigenen Aktien der Gesellschaft wird insoweit ausgeschlossen, wie diese Aktien gemäß den vorstehenden Ermächtigungen in 7.4.2 Ziff. (1) bis (4) verwendet werden.

7.4.4 Die Ermächtigungen unter 7.4.2 Ziff. (1) bis (5) erfassen auch die Verwendung von Aktien der Gesellschaft, die aufgrund von § 71d Satz 5 AktG erworben wurden.

7.4.5 Die Ermächtigungen unter 7.4.2 können einmal oder mehrmals, ganz oder in Teilen, einzeln oder gemeinsam, die Ermächtigungen gemäß 7.4.2 Ziff. (1) bis (4) können auch durch abhängige oder im Mehrheitsbesitz der Gesellschaft stehende Unternehmen oder auf deren Rechnung oder auf Rechnung der Gesellschaft handelnde Dritte ausgenutzt werden.

7.5 Die Gesellschaft ist gemäß § 6 der Satzung und § 237 Abs. 1 AktG ermächtigt, A- oder S-Aktien gegen Zahlung eines angemessenen Einziehungsentgelts einzuziehen, sofern und soweit diejenigen Aktionäre, deren Aktien eingezogen werden sollen, ihre Zustimmung hierzu erteilen.

8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, bestehen nicht.

9. Die im Berichtszeitraum gültigen Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder enthalten Klauseln, die im Falle eines Verlustes des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse und vergleichbarer Sachverhalte die Zahlung einer Vergütung für das jeweilige Vorstandsmitglied vorsehen. Vereinbart ist die Zahlung der noch ausstehenden Vergütung für die jeweilige Restlaufzeit des Anstellungsvertrags als Einmalzahlung unter Berücksichtigung einer Abzinsung in der Höhe von 2 % p. a. Bei dieser Abfindungszahlung wird der zukünftige Anspruch auf Zahlung einer variablen Tantieme aus dem Durchschnitt der Jahresergebnisse der letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre berechnet. Wenn bis zum ursprünglich vorgesehenen Ablauf des Anstellungsvertrags weitere Einkünfte erzielt werden, werden diese teilweise bis zu einer bestimmten Höhe auf die Abfindungszahlung angerechnet.

Die dargestellten Regelungen entsprechen der Gesetzeslage und sind bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich. Sie dienen nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeversuche.

Vergütungsbericht und Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die auf die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands der HHLA AG Anwendung finden, und erläutert die Struktur sowie die Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder. Ferner werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats beschrieben. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts. ► siehe Vergütungsbericht

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts. ► siehe Corporate-Governance-Bericht

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Hamburger Hafen und Logistik AG auf Basis HGB

Der Jahresabschluss der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) wird im Gegensatz zum Konzernabschluss nicht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), sondern nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Überblick über die Gesellschaft Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen

Die HHLA AG ist ein führender Hafenlogistikkonzern in Europa. Die HHLA AG ist die Muttergesellschaft des HHLA-Konzerns und steuert den Konzern als strategische Management-Holding. Das operative Geschäft wird von 30 inländischen und acht ausländischen Gesellschaften betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Konzerns zählen. An der Unternehmensstruktur wurden im Geschäftsjahr 2014 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Die rechtlich selbstständige HHLA AG wurde im Rahmen des Börsengangs am 2. November 2007 in die beiden Teile A-Sparte und S-Sparte aufgeteilt.

Die A-Sparte repräsentiert den Teilkonzern Hafenlogistik. Die an der Börse notierten A-Aktien vermitteln eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten.

Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien werden der S-Sparte zugerechnet. Die S-Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Personal- und Sozialbereich

Die Anzahl der Beschäftigten in der HHLA AG betrug am 31. Dezember 2014 insgesamt 1.206 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (im Vorjahr: 1.246). Davon waren 398 Lohnempfänger (im Vorjahr: 432), 702 Gehaltsempfänger (im Vorjahr 705) sowie 106 Auszubildende (im Vorjahr: 109). Von den 1.206 Beschäftigten wurden im Berichtsjahr 675 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Gesellschaften innerhalb des HHLA-Konzerns entsandt.

Entwicklung von Branchen und Gesamtwirtschaft

Die Entwicklungen der Branche und der Gesamtwirtschaft entsprechen im Wesentlichen denen des HHLA-Konzerns.

Ertragslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013	Veränd.
Umsatzerlöse	135,8	142,0	- 4,4 %
Sonstige Erträge und Aufwendungen	- 145,7	- 154,4	5,6 %
Betriebsergebnis	- 9,9	- 12,4	20,3 %
Finanzergebnis, davon Beteiligungsergebnis von 110,8 (im Vorjahr: 85,6)	87,5	66,5	31,7 %
Ertragsteuern	- 27,6	- 18,6	- 48,3 %
Jahresüberschuss	50,0	35,5	41,0 %

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der HHLA AG resultierten im Wesentlichen aus der Weiterbelastung von Personalkosten für entsandtes Personal der Holding an die ausgliederten Unternehmensbereiche Container, Frucht und Logistik, den Erlösen des Unternehmensbereiches Immobilien sowie aus der Verrechnung administrativer Dienstleistungen und Leistungen für IT-Systeme, die in der HHLA AG gebündelt sind. Im Berichtsjahr betragen die Umsatzerlöse 135,8 Mio. € (im Vorjahr: 142,0 Mio. €).

Sonstige Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen Erträge und Aufwendungen verbesserten sich im Vorjahresvergleich um 8,7 Mio. €. Dies resultierte aus einem Rückgang sonstiger Erträge um 3,3 Mio. € sowie einer Abnahme von Aufwendungen um 12,0 Mio. €. Die Aufwendungen wurden im Wesentlichen durch eine im Vorjahresvergleich geringere Zuführung zur Pensionsrückstellung sowie eine im Vorjahr vorgenommene Wertberichtigung auf den Beteiligungsansatz der HHLA Logistics Altenwerder GmbH & Co. KG (HLA) entlastet.

Finanzergebnis

Der Anstieg des Finanzergebnisses gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf ein erhöhtes Beteiligungsergebnis zurückzuführen.

Die ergebniswirksam vereinnahmten Jahresüberschüsse aus den Tochtergesellschaften und Beteiligungen der HHLA AG konnten im Vorjahresvergleich deutlich um 25,2 Mio. € auf 110,8 Mio. € (im Vorjahr: 85,6 Mio. €) gesteigert werden. Die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses ist im Wesentlichen auf die Geschäftsentwicklung des Segments Container zurückzuführen.

Rückstellungsveränderungen aus Zinssatzänderungen werden unter dem Zinsaufwand ausgewiesen und belasteten das Finanzergebnis im Vorjahresvergleich.

Ertragsteuern

Der Anstieg der Ertragsteuern um 9,0 Mio. € resultierte überwiegend aus dem deutlich höheren Beteiligungsergebnis.

Jahresüberschuss

Der Jahresüberschuss der Gesellschaft betrug im Berichtsjahr 50,0 Mio. € (im Vorjahr: 35,5 Mio. €). Davon entfallen auf die A-Sparte 42,4 Mio. € (im Vorjahr: 30,2 Mio. €) und auf die S-Sparte 7,6 Mio. € (im Vorjahr: 5,3 Mio. €).

Soll-Ist-Vergleich

	Prognose 31.12.2014	Ist 31.12.2014
Beteiligungs- ergebnis	unter Vorjahr (im Vorjahr: 85,6 Mio. €)	110,8 Mio.€
Jahres- überschuss	unter Vorjahr (im Vorjahr: 35,5 Mio. €)	50 Mio.€

Die zur Prognose abweichenden Ergebnisse entsprechen im Wesentlichen den in der Ertragslage des Konzerns aufgeführten Gründen. ► siehe Prognosebericht

Vermögenslage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	31.12.2014	31.12.2013
Aktiva		
Immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	107,0	88,9
Finanzanlagen	317,4	318,0
Sonstige Aktiva	651,3	653,3
Bilanzsumme	1.075,7	1.060,2
Passiva		
Eigenkapital	506,8	491,6
Rückstellungen für Pensionen	293,5	292,7
Sonstige Passiva	275,4	275,9
Bilanzsumme	1.075,7	1.060,2
Eigenkapitalquote in %	47,1	46,4
Anlagenintensität in %	9,9	8,4

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen

Die Restbuchwerte der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens betragen zum Bilanzstichtag 107,0 Mio. € (im Vorjahr: 88,9 Mio. €). Die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen betragen im Berichtsjahr 25,0 Mio. € (im Vorjahr: 14,9 Mio. €). Investitionsschwerpunkt waren mit 23,7 Mio. € Umbaumaßnahmen in der Speicherstadt.

Finanzanlagevermögen

Das Finanzanlagevermögen reduzierte sich geringfügig im Zuge des Anwachsens einer Beteiligungsgesellschaft (HLA) um 0,6 Mio. € auf 317,4 Mio. €.

Pensionsrückstellungen

Entwicklung der Pensionsrückstellung

in Tsd. €	2014	2013
Bilanzwert am 01.01.	292.692	292.116
Verschmelzungseffekt HHLA Intermodal ¹	0	123
In der Gewinn- und Verlust- rechnung erfasster Aufwand	19.664	19.235
Rentenzahlungen	- 18.840	- 18.782
Bilanzwert am 31.12.	293.516	292.692

¹ Im Vorjahr erfolgte die Verschmelzung der HHLA Intermodal GmbH auf die HHLA AG.

Die HHLA AG bewertet die Ansprüche aus bestehenden Pensionsverpflichtungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren „Projected Unit Credit Method“. Dabei erfolgt die Zuordnung künftiger Leistungen im Verhältnis der bereits zurückgelegten zu der bis zum Eintritt des jeweiligen Versorgungsfalles möglichen Dienstzeit. Zusätzlich werden die künftig zu erwartenden Renten- und Entgeltsteigerungen berücksichtigt. Für das Berichtsjahr wird ein von der Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 4,58 % angewandt.

Dabei wird gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Pensionsrückstellung pauschal eine Restlaufzeit von 15 Jahren angenommen. Die Pensionsrückstellung betrug zum Bilanzstichtag 293,5 Mio. € (im Vorjahr: 292,7 Mio. €).

Finanzlage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2014	2013
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	34,2	57,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 24,2	- 19,2
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 37,0	- 27,0
Effekt aus der Anwachung der HLA	13,2	0
Finanzmittelfonds per 31.12.	368,7	382,5
davon: gegenüber Tochtergesellschaften	118,8	183,8
davon: liquide Mittel	249,9	198,7

Cashflow und Liquidität

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 34,2 Mio. € (im Vorjahr: 57,9 Mio. €). Er war wesentlich durch das Beteiligungsergebnis geprägt. Der Cashflow reichte im Berichtsjahr vollständig aus, um die Investitionen zu finanzieren.

Der Finanzmittelfonds setzte sich, im Rahmen bestehender Cash-Pool-Verträge, aus Forderungen gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von 118,8 Mio. € (im Vorjahr: 183,8 Mio. €), liquiden Mitteln in Form von Bankguthaben in Höhe von 226,5 Mio. € (im Vorjahr: 193,0 Mio. €), davon kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten in Höhe von 90,0 Mio. € (im Vorjahr: 70,0 Mio. €), sowie Clearingforderungen gegenüber der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (HGV) in Höhe von 23,4 Mio. € (im Vorjahr: 5,7 Mio. €) zusammen.

Die HHLA AG ist mit der S-Sparte in das Cash-Clearing-System der HGV einbezogen. Die A-Sparte nutzt darüber hinaus die Möglichkeit, Liquidationsüberschüsse bei der HGV anzulegen, soweit dies für die HHLA AG vorteilhaft ist.

Die Finanzlage entwickelte sich im Berichtsjahr erwartungsgemäß weiter stabil.

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsentwicklung der HHLA AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des HHLA-Konzerns. An den Risiken ihrer Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die HHLA AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Die HHLA AG als Mutterunternehmen des HHLA-Konzerns ist in das konzernweite Risiko- und Chancenmanagementsystem eingebunden. Im Kapitel Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts erfolgt die nach § 289 Abs. 5 HGB erforderliche Beschreibung des internen Kontrollsystems.
► siehe Risiko- und Chancenbericht

Nachtragsbericht

Ereignisse nach dem Abschlussstichtag entsprechen im Wesentlichen denen des HHLA-Konzerns. ► siehe Nachtragsbericht

Prognosebericht

Ausblick

Die Erwartungen für die HHLA AG spiegeln sich aufgrund ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern in der Prognose des Konzerns wider. Es wird erwartet, dass die für den HHLA-Konzern getroffenen Aussagen zur Markt- und Umsatzentwicklung sich im Wesentlichen in den Umsatzerlösen der HHLA AG widerspiegeln werden. Darüber hinaus sollte das Beteiligungsergebnis wesentlich zum Ergebnis der HHLA AG beitragen.
► siehe Prognosebericht

Erwartete Ertragslage 2015

Die erwartete Entwicklung auf Konzernebene wird sich bei der HHLA AG voraussichtlich in einem Beteiligungsergebnis und einem Jahresüberschuss auf Vorjahresniveau niederschlagen.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Die HHLA AG geht von einer weiterhin stabilen Finanzlage aus.

Dividende

Die Gewinnverwendung der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr sowohl an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres als auch an der Fortsetzung einer kontinuierlichen Ausschüttungspolitik.

► siehe Aktie

Erklärung des Vorstands

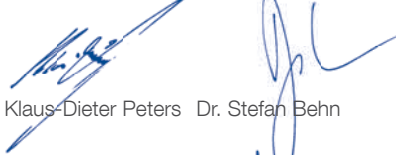
Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Abhängigkeitsbericht gemäß § 312 AktG über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, hat die Gesellschaft bei den Rechtsgeschäften eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.

Gemäß § 4 der Satzung hat der Vorstand in analoger Anwendung der Regelungen des § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte zu erstellen. Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht über die Beziehungen zwischen der A-Sparte und der S-Sparte aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, haben beide Sparten eine angemessene Gegenleistung erhalten. Aufwendungen und Erträge, die nicht einer Sparte direkt zugeordnet werden können, sind entsprechend der Satzung auf die Sparten aufgeteilt worden. Es wurden keine Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der jeweils anderen Sparte getroffen oder unterlassen.

Hamburg, den 4. März 2015

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Klaus-Dieter Peters Dr. Stefan Behn



Heinz Brandt Dr. Roland Lappin

Einige der im Lagebericht enthaltenen Angaben, einschließlich der Aussagen zu Umsatz- und Ergebnisentwicklungen sowie zu möglichen Veränderungen in der Branche oder zur Finanzlage, enthalten zukunftsbezogene Aussagen. Diese Aussagen beruhen auf gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen der Gesellschaft. Der Eintritt oder Nichteintritt eines unsicheren Ereignisses könnte dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der HHLA wesentlich von denjenigen abweichen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts. Der Bericht richtet sich nach den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und nach den Erfordernissen des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB), der deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) sowie der International Financial Reporting Standards (IFRS).

Vergütung des Vorstands

Für die Festlegung der individuellen Vorstandsvergütung ist das Aufsichtsratsplenum nach Vorbereitung durch den Personalausschuss zuständig. Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) sieht darüber hinaus vor, dass das Plenum auch das Vergütungssystem für den Vorstand beschließt und regelmäßig überprüft. Dabei orientieren sich Personalausschuss und Aufsichtsrat an der Größe und der Tätigkeit der HHLA, ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie an Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung bei vergleichbaren Unternehmen und dem Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft. Weiterhin werden die Aufgaben und Leistungen des jeweiligen Vorstandsmitglieds berücksichtigt.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Berichtszeitraum setzt sich aus einer erfolgsunabhängigen Festvergütung, einer erfolgsabhängigen Tantieme und Nebenleistungen zusammen.

Die Festvergütung wird in zwölf monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Zum Festgehalt gehören Nebenleistungen in Form von Sachbezügen. Diese bestehen in einem Anspruch auf (auch private) Nutzung eines angemessenen Dienstwagens und der Übernahme von Versicherungsprämien. Diese Nebenleistungen sind als Vergütungsbestandteile von den Mitgliedern des Vorstands zu versteuern.

Die erfolgsabhängige Tantieme wird grundsätzlich auf der Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage festgelegt. Grundlage der Berechnung

sind neben dem durchschnittlichen Ergebnis der letzten drei Jahre vor Zinsen und Steuern (EBIT) vor Zuführung zu den Pensionsrückstellungen, vermindert um außerordentliche Erträge aus Grundstücks- und Firmenveräußerungen, die durchschnittliche Kapitalrentabilität (ROCE) sowie die Erreichung von Zielen in den Bereichen Umwelt (Reduzierung des CO₂-Wertes pro umgeschlagenem und transportiertem Container) und Soziales (mit den Komponenten Aus- und Fortbildung, Gesundheit und Beschäftigung) in dem gleichen Betrachtungszeitraum. Dabei wurden für jede der Nachhaltigkeitskomponenten Zielkorridore festgelegt, deren Erreichen eine entsprechende Tantieme auslöst. Die Berechnungskomponente EBIT einerseits und die vorstehend beschriebenen Nachhaltigkeitskomponenten andererseits werden dabei etwa hälftig gewichtet. Die variable Vergütung ist auf maximal 150% der Grundvergütung begrenzt. Sie wird nach Feststellung des Jahresabschlusses ausgezahlt.

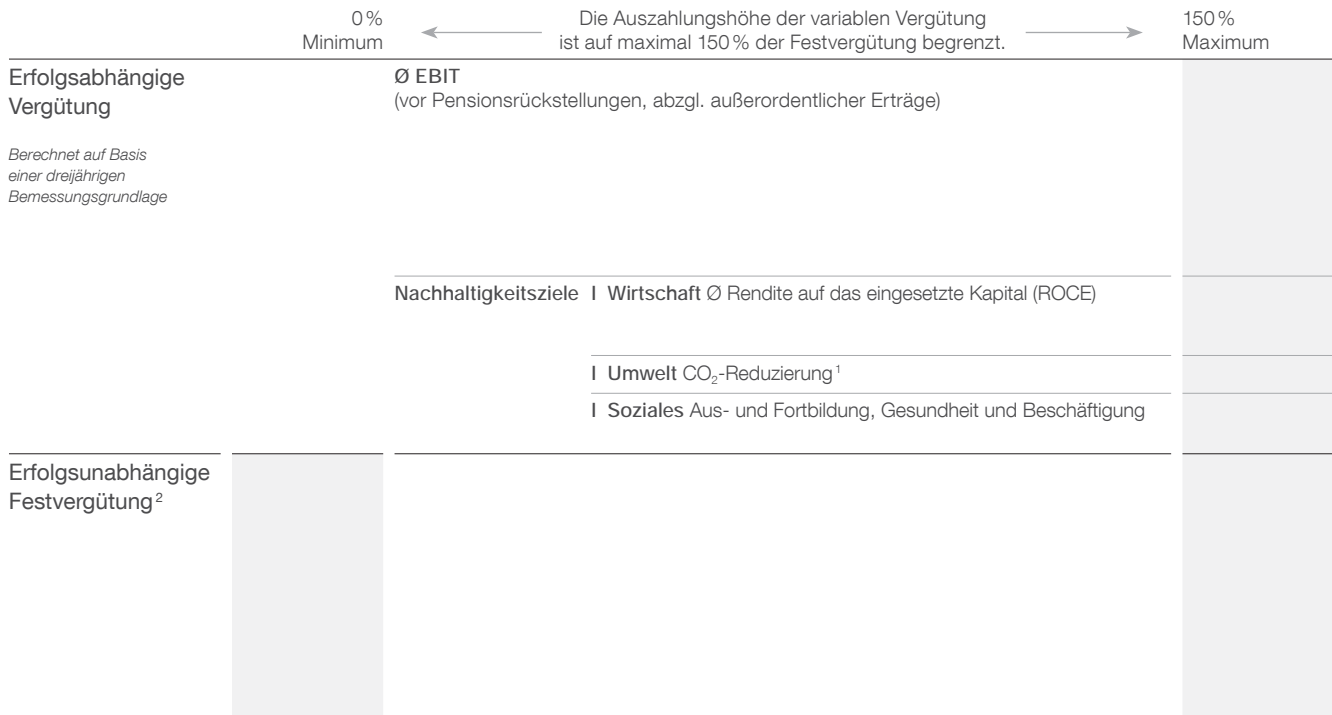
Außerdem besteht für jedes Vorstandsmitglied eine Pensionszusage. Ruhegehälter werden an frühere Vorstandsmitglieder gezahlt, die entweder nach mindestens fünf oder acht Jahren Vorstandstätigkeit aus einem nicht personenbezogenen Grund, infolge von Dienstunfähigkeit oder infolge Alters ausscheiden. Das Ruhegehalt bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil am ruhegehaltstfähigen Gehalt, das sich am Jahresgrundgehalt orientiert. Der prozentuale Anteil beträgt zwischen 35 und 50 %. Angerechnet werden einzelfallabhängig verschiedene Einkünfte wie zum Beispiel aus selbstständiger oder nichtselbstständiger Arbeit und teilweise auch solche aus der gesetzlichen Rentenversicherung und Versorgungsbezüge aus öffentlichen Mitteln.

Hinterbliebene Ehepartner von Vorstandsmitgliedern erhalten ein Witwengeld von 55 bis 60 % des Ruhegehalts und Kinder ein Waisengeld von 12 bis 20 % des Ruhegehalts. Sollte der Anspruch auf das Ruhegehalt ruhen oder nicht bestehen, so wird zeitlich begrenzt ein Übergangs- bzw. Überbrückungsgeld in Abhängigkeit von der Festvergütung gezahlt.

In den im Berichtszeitraum geltenden Dienstverträgen ist eine Abfindungsregelung enthalten, der zufolge Vorstandsmitglieder im Falle eines Verlusts des Vorstandsmandats aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse (Change of Control) und vergleichbarer Sachverhalte einen Anspruch auf Abgeltung ihrer vertraglichen Ansprüche als Einmalzahlung für die Restlaufzeit ihres Vertrags unter Berücksichtigung einer Abzinsung von 2 % p. a. haben. Die Pensionszusagen bleiben hiervon unberührt. Für den Fall sonstiger vorzeitiger Beendigung der Dienstverträge ohne wichtigen Grund ist die Zahlung einer Abfindung durch die Gesellschaft auf die Restlaufzeit des Dienstvertrags begrenzt.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Vorstandsmitgliedern nicht gewährt. Insgesamt betrug die ausgezahlte Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014 rund 2,96 Mio. € (im Vorjahr: 2,97 Mio. €). Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten Gesamtbezüge in Höhe von 695.281 € (im Vorjahr: 1.333.507 €). Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden insgesamt 12.740.591 € (im Vorjahr: 10.955.771 €) zurückgestellt.

Jährliche Vergütungshöhe der Vorstände nach unterschiedlichen Szenarien



¹ Pro umgeschlagenem und transportiertem Container

² Zzgl. Nebenleistungen

Individuelle Vergütung des Vorstands

Die nachstehende Darstellung folgt den im Jahr 2013 neu eingeführten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) nach Ziffer 4.2.5.

in €	Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender					
	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2013 ²	2014 ²	2014 Minimum	2014 Maximum ³	2013	2014
Festvergütung	465.000	465.000	465.000	465.000	465.000	465.000
Nebenleistungen	12.792	13.772	13.772	13.772	12.792	13.772
Summe	477.792	478.772	478.772	478.772	477.792	478.772
Einjährige variable Vergütung ¹	468.592	446.888	0	697.500	478.895	474.091
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	946.384	925.660	478.772	1.176.272	956.687	952.863
Versorgungsaufwand ⁴	315.179	296.879	296.879	296.879	315.179	296.879
Gesamtaufwand	1.261.563	1.222.539	775.651	1.473.151	1.271.866	1.249.742

in €	Dr. Stefan Behn, Vorstandsmitglied					
	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2013 ²	2014 ²	2014 Minimum	2014 Maximum ³	2013	2014
Festvergütung	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000
Nebenleistungen	12.496	12.496	12.496	12.496	12.496	12.496
Summe	337.496	337.496	337.496	337.496	337.496	337.496
Einjährige variable Vergütung ¹	327.659	312.481	0	487.500	334.878	331.544
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	665.155	649.977	337.496	824.996	672.374	669.040
Versorgungsaufwand ⁴	131.159	123.407	123.407	123.407	131.159	123.407
Gesamtaufwand	796.314	773.384	460.903	948.403	803.533	792.447

in €	Heinz Brandt, Vorstandsmitglied					
	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2013 ²	2014 ²	2014 Minimum	2014 Maximum ³	2013	2014
Festvergütung	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000
Nebenleistungen	11.802	12.812	12.812	12.812	11.802	12.812
Summe	336.802	337.812	337.812	337.812	336.802	337.812
Einjährige variable Vergütung ¹	327.659	312.481	0	487.500	334.878	331.544
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	664.461	650.293	337.812	825.312	671.680	669.356
Versorgungsaufwand ⁴	283.092	227.150	227.150	227.150	283.092	227.150
Gesamtaufwand	947.553	877.443	564.962	1.052.462	954.772	896.506

in €	Dr. Roland Lappin, Vorstandsmitglied					
	Gewährte Zuwendungen (Ziel)				Zufluss (Auszahlung)	
	2013 ²	2014 ²	2014 Minimum	2014 Maximum ³	2013	2014
Festvergütung	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000
Nebenleistungen	9.479	11.169	11.169	11.169	9.479	11.169
Summe	334.479	336.169	336.169	336.169	334.479	336.169
Einjährige variable Vergütung ¹	327.659	312.481	0	487.500	334.878	331.544
Sonstiges	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	662.138	648.650	336.169	823.669	669.357	667.712
Versorgungsaufwand ⁴	98.569	91.462	91.462	91.462	98.569	91.462
Gesamtaufwand	760.707	740.112	427.631	915.131	767.926	759.174

¹ In der Zeile „Einjährige variable Vergütung“ sind jeweils die vorstehend beschriebenen Bestandteile der erfolgsabhängigen Tantieme (EBIT und Nachhaltigkeitskomponenten) auf Basis einer dreijährigen Bemessungsgrundlage enthalten.

² In der Tabelle zu den gewährten Zuwendungen wurde hier für die Jahre 2013 und 2014 gemäß den erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK bei den Nachhaltigkeitskomponenten jeweils eine Zielerreichung von 100% zugrunde gelegt und beim EBIT (basierend auf den jeweils zu Jahresbeginn am Kapitalmarkt kommunizierten Prognosen) ein mittleres Wahrscheinlichkeitsszenario unterstellt.

³ Der in der Tabelle angegebene maximale Wert entspricht der aufgrund der oben genannten 150%-Obergrenze maximal erreichbaren variablen Vergütung.

⁴ Versorgungsaufwand stellt gemäß erläuternden Ausführungen zur Mustertabelle 1 in der Anlage zum DCGK den Dienstzeitaufwand nach IAS 19 (Service-Cost-Komponente) dar.

Vergütung des Aufsichtsrats

Gemäß § 16 der Satzung der HHLA erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vergütung, die von der Hauptversammlung durch Beschluss festgelegt wird. Sie orientiert sich am Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder sowie an der wirtschaftlichen Lage und dem Erfolg des Unternehmens. Die derzeitige Vergütungsregelung wurde in der Hauptversammlung am 13. Juni 2013 beschlossen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten eine feste Vergütung von 13.500 € pro Geschäftsjahr. Der Vorsitzende erhält das Dreifache, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache dieses Betrags. Aufsichtsratsmitglieder, die einem Ausschuss angehören, erhalten zusätzlich 2.500 € pro Geschäftsjahr je Ausschuss, der Vorsitzende des Ausschusses 5.000 €, insgesamt jedoch

höchstens 10.000 €. Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss nicht während eines vollen Geschäftsjahres angehört haben, erhalten eine entsprechende zeitanteilige Vergütung. Des Weiteren erhalten Aufsichtsratsmitglieder für jede Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines seiner Ausschüsse ein Sitzungsgeld in Höhe von 250 €. Eine variable Vergütungskomponente ist nicht vorgesehen.

Kredite oder vergleichbare Leistungen wurden den Aufsichtsratsmitgliedern nicht gewährt. Abgesehen von den im Rahmen von Anstellungsverträgen der Arbeitnehmervertreter geschuldeten Vergütungen wurden den Mitgliedern des Aufsichtsrats für weitere persönliche Leistungen keine Vergütungen gewährt. Insgesamt betragen die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats 274.500 € (im Vorjahr: 291.417 €).

Individuelle Vergütung des Aufsichtsrats in €

	Fix		Feste Vergütung für Ausschusstätigkeiten		Sitzungsgelder		Gesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Prof. Dr. Peer Witten	40.500	40.500	0	4.167	1.000	1.250	41.500	45.917
Wolfgang Abel	20.250	10.125	0	0	1.000	500	21.250	10.625
Wolfgang Rose	0	10.125	0	1.250	0	750	0	12.125
Torsten Ballhause	13.500	13.500	5.000	5.000	3.000	2.500	21.500	21.000
Petra Bödeker-Schoemann	13.500	13.500	7.500	7.500	2.500	2.500	23.500	23.500
Dr. Bernd Egert	13.500	13.500	0	2.500	750	1.250	14.250	17.250
Holger Heinzel	13.500	13.500	2.500	2.500	1.500	1.500	17.500	17.500
Dr. Norbert Kloppenburg	13.500	13.500	7.500	7.500	3.000	3.000	24.000	24.000
Frank Ladwig	13.500	13.500	2.500	5.000	2.000	2.250	18.000	20.750
Arno Münster	13.500	13.500	7.500	10.000	3.500	4.000	24.500	27.500
Norbert Paulsen	13.500	13.500	5.000	5.000	2.500	2.750	21.000	21.250
Michael Pirschel	13.500	13.500	7.500	7.500	3.000	3.000	24.000	24.000
Dr. Sibylle Roggencamp	13.500	13.500	7.500	10.000	2.500	2.500	23.500	26.000
Gesamt	195.750	195.750	52.500	67.917	26.250	27.750	274.500	291.417

Sämtliche Beträge ohne gesetzliche Mehrwertsteuer

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nachfolgende Erklärung ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Aufgabentrennung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat

Bei der HHLA besteht gemäß den Vorgaben im deutschen Aktienrecht ein duales Führungssystem mit den Organen Vorstand und Aufsichtsrat, die beide jeweils mit eigenständigen Kompetenzen ausgestattet sind. Das System ist gekennzeichnet durch eine personelle Trennung von Leitungs- und Überwachungsorgan: Danach leitet der Vorstand das Unternehmen in eigener Verantwortung, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und bei der Geschäftsführung berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig. Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA arbeiten zum Wohle des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung durch den Vorstand, berät den Vorstand bei der Leitung der Gesellschaft und ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Maßnahmen von grundlegender Bedeutung bedürfen seiner Zustimmung. Er bestimmt über die Zusammensetzung des Vorstands. Eine weitere wesentliche Aufgabe des Aufsichtsrats ist die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses.

Der Aufsichtsrat setzt sich nach der Satzung der Gesellschaft sowie den §§ 95 und 96 Aktiengesetz (AktG) und § 7 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) zusammen aus sechs von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern der Anteilseigner sowie sechs Mitgliedern der Arbeitnehmer, die gemäß MitbestG gewählt werden. Ehemalige Vorstandsmitglieder der HHLA sind nicht im Aufsichtsrat vertreten. Soweit die Hauptversammlung keinen kürzeren Zeitraum für die Amtsdauer beschließt, erfolgt die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, wobei das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, nicht mitgerechnet wird.

Die Aufsichtsratsmitglieder sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern, dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Der Aufsichtsrat soll in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung informieren.

Die Gesellschaft hat für die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) mit einem angemessenen Selbstbehalt abgeschlossen.

Die Arbeit des Aufsichtsrats findet sowohl im Plenum als auch in einzelnen Ausschüssen statt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, in der auch die Zuständigkeit der Ausschüsse festgelegt ist. Um seine Aufgaben optimal wahrzunehmen, hat der Aufsichtsrat derzeit insgesamt sechs Ausschüsse gebildet:

- Der **Finanzausschuss** bereitet Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, die finanziell von wesentlicher Bedeutung sind, z. B. Zustimmungen zu oder sonstige Beschlussfassungen über wesentliche Kreditaufnahmen und -gewährungen, Haftungen für fremde Verbindlichkeiten, Finanzanlage- und sonstige Finanzgeschäfte. Darüber hinaus befasst er sich mit Planungs- und Investitionsthemen wie z. B. dem Wirtschaftsplan und der Mittelfristplanung.
- Der **Prüfungsausschuss** (Audit Committee) befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegungsprozesse und der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Er bereitet den Beschlussvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl des Abschlussprüfers vor und erteilt ihm nach erfolgter Wahl durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung. Dabei befasst er sich mit der Honorarvereinbarung und der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten. Darüber hinaus bilden die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems weitere Tätigkeitsschwerpunkte. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Norbert Kloppeburg, verfügt als unabhängiges Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand und Erfahrungen auf den Gebieten der Rechnungslegung, Abschlussprüfung und der internen Kontrollverfahren.
- Der **Vermittlungsausschuss** wurde zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 MitbestG genannten Aufgaben gebildet. Seine Aufgabe besteht darin, dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu unterbreiten, wenn im ersten Wahlgang die gesetzlich erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wird.
- Der **Personalausschuss** bereitet die dem Aufsichtsrat obliegenden Personalentscheidungen vor. Der Ausschuss sorgt für eine langfristige Nachfolgeplanung und achtet bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Er bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsratsplenums über die Festsetzung der Vorstandsvergütung und die Überprüfung des Vergütungssystems für den Vorstand vor und behandelt die Vorstandsverträge, soweit nicht das Aktiengesetz die Behandlung dieser Aufgaben durch das Aufsichtsratsplenum vorschreibt. Außerdem nimmt der Personalausschuss in einer Besetzung, die ausschließlich die in diesen Ausschuss gewählten Anteilseignervertreter umfasst, die Aufgaben des Nominierungsausschusses gemäß

dem Kodex wahr. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der in Ziffer 5.4.1 des Kodex genannten Kriterien Vorschläge für die der Hauptversammlung zu unterbreitenden Wahlvorschläge hinsichtlich geeigneter Kandidaten für die Bestellung als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat.

- Aufgrund der Aufteilung der HHLA in zwei Teilkonzerne (Teilkonzern Hafenlogistik [A-Sparte] und Teilkonzern Immobilien [S-Sparte]) wurde für den Teilkonzern Immobilien ein **Immobilienausschuss** gebildet. Dieser Ausschuss nimmt für den Aufsichtsrat sämtliche Berichte des Vorstands entgegen und erörtert mit ihm alle Fragen, die sich auf den Teilkonzern Immobilien beziehen. Er entscheidet außerdem über die Zustimmung des Aufsichtsrats hinsichtlich sämtlicher zustimmungspflichtiger Rechtsgeschäfte, die den Teilkonzern Immobilien betreffen, sowie über alle weiteren Beschlussgegenstände des Aufsichtsrats, die sich vollständig oder überwiegend auf den Teilkonzern Immobilien beziehen. Der Immobilienausschuss ist darüber hinaus, bezogen auf Angelegenheiten des Teilkonzerns Immobilien, zuständig für die Prüfung der Unterlagen zum Jahresabschluss und die Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses. Zu seinen Aufgaben gehören zudem die Vorbereitung der Billigung des Konzernabschlusses sowie des Vorschlags des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns durch den Aufsichtsrat, jeweils soweit sich dies auf den Teilkonzern Immobilien bezieht.

Für die derzeitige Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ► siehe auch Organe und Mandate

Arbeitsweise des Vorstands

Die Geschäfte der Gesellschaft werden vom Vorstand in gemeinschaftlicher Verantwortung seiner Mitglieder geführt. Er bestimmt die unternehmerischen Ziele, die grundsätzliche strategische Ausrichtung, die Konzernpolitik und -organisation. Dazu gehört insbesondere die Steuerung des Konzerns, die Konzernfinanzierung, die Entwicklung der Personalstrategie, die Besetzung der Führungspositionen, die Führungskräfteentwicklung sowie die Präsentation des Konzerns gegenüber dem Kapitalmarkt und der Öffentlichkeit.

Der Vorstand der HHLA besteht derzeit aus vier Mitgliedern. Für die Zusammensetzung ► siehe auch Organe und Mandate. Gemäß § 8 der Satzung muss der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen. Die Mitglieder des Vorstands werden vom Aufsichtsrat bestellt. Die Verteilung der Ressorts auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands ergibt sich aus einem Geschäftsverteilungsplan, der Bestandteil der Geschäftsweisung des Aufsichtsrats für den Vorstand ist. Der Vorstand achtet bei der Besetzung der Führungsfunktionen im Unternehmen auf Vielfalt (Diversity) und strebt dabei insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen an.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für den Konzern relevanten Fragen. Das umfasst insbesondere die beabsichtigte Geschäftspolitik, die Rentabilität der Gesellschaft, den Gang der Geschäfte und die Lage der Gesellschaft, die Planung, die aktuelle Risikolage, das Risikomanagement und Compliance. Der Vorstand hat grundsätzliche und wichtige Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung oder für die Leitung des Konzerns von wesentlicher Bedeutung sind, dem Aufsichtsratsvorsitzenden unverzüglich mitzuteilen. Dazu gehören beispielsweise Betriebsstörungen und rechtswidrige Handlungen zum Nachteil der Gesellschaft. Bestimmte Maßnahmen und Geschäfte des Vorstands von grundlegender Bedeutung bedürfen gemäß der Geschäftsweisung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. Interessenkonflikte von Vorstandsmitgliedern, die dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen sind, sind im Berichtsjahr nicht aufgetreten. Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate in konzernfremden Gesellschaften, dürfen von Vorstandsmitgliedern nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernommen werden. Auch wesentliche Geschäfte zwischen den Konzernunternehmen einerseits und den Vorstandsmitgliedern sowie ihnen nahestehenden Personen oder ihnen persönlich nahestehenden Unternehmen andererseits bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Diese Geschäfte müssen marktüblichen Bedingungen entsprechen. Entsprechende Verträge bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 11. Dezember 2013 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („Kodex“ oder „DCGK“) in der Fassung vom 13. Mai 2013 bzw. ab deren Geltung der Fassung des Kodex vom 24. Juni 2014 mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

- a) Gemäß Nummer 4.2.3 DCGK soll bei Abschluss von Vorstandsverträgen darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund sowie infolge eines Kontrollwechsels bestimmte Abfindungsgrenzen (Abfindungs-Caps) nicht überschreiten und für die Berechnung des jeweiligen Abfindungs-Caps auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und ggf. die voraussichtliche Gesamtvergütung des laufenden Geschäftsjahres abgestellt werden soll. Nach der in den derzeit geltenden Anstellungsverträgen vereinbarten Abfindungsregelung wird im Fall des vorzeitigen Ausscheidens ohne wichtigen Grund sowie des Verlusts des Vorstandsmandates aufgrund einer Änderung der Mehrheitsverhältnisse und vergleichbarer Sachverhalte nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages vergütet. Diese Regelung entspricht den Vorgaben des DCGK nur teilweise. Eine darüber hinausgehende Aufnahme von Abfindungs-Caps halten wir für wenig praktikabel, da die bestehenden Vorstandsverträge für die Dauer der Bestellperiode abgeschlossen wurden und nicht ordentlich kündbar sind.

- b) Gemäß Nummer 4.2.2 Abs. 2 Satz 3 DCGK soll der Aufsichtsrat bei der Festlegung der Vergütung des Vorstands das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt auch in der zeitlichen Entwicklung berücksichtigen, wobei er für den Vergleich festlegt, wie der obere Führungskreis und die relevante Belegschaft abzugrenzen sind. Gemäß Nummer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 DCGK soll die Vergütung für die Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsbestandteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen. Darüber hinaus sieht Nummer 4.2.3 Abs. 3 DCGK vor, dass der Aufsichtsrat bei Versorgungszusagen das jeweils angestrebte Versorgungsniveau – auch nach der Dauer der Vorstandszugehörigkeit – festlegen und den daraus abgeleiteten jährlichen sowie den langfristigen Aufwand für das Unternehmen berücksichtigen soll. Es ist beabsichtigt, diese Empfehlungen des Kodex (welche nach unserer Einschätzung erst bei der künftigen Festlegung der Vorstandsvergütung zum Tragen kommen können) spätestens mit dem Abschluss neuer bzw. der Verlängerung bestehender Vorstandsverträge umzusetzen. Ein rückwirkender Eingriff in bestehende Verträge wäre mit Blick auf das Prinzip der Vertragstreue nicht angemessen, für die Gesellschaft einseitig nicht durchsetzbar und wird unseres Erachtens auch nicht vom Kodex gefordert.
- c) Gemäß Nummer 7.1.2 DCGK sollen Halbjahres- und etwaige Quartalsfinanzberichte vom Aufsichtsrat oder von seinem Prüfungsausschuss vor der Veröffentlichung mit dem Vorstand erörtert werden. Dieser Empfehlung wird derzeit nicht entsprochen, da die Erstellung der entsprechenden Berichte aufgrund der Sparteneinzelberichterstattung für A- und S-Sparte einen höheren Zeitaufwand verursacht als bei Gesellschaften mit nur einer Aktiengattung. Daher kann eine effektive Vorabbesprechung des Aufsichtsrats oder des Prüfungsausschusses derzeit nicht gewährleistet werden. Zur Herbeiführung einer stärkeren und qualifizierten Prüfdichte wurden der Halbjahresfinanzbericht und der Zwischenlagebericht auch in diesem Jahr einer prüferischen Durchsicht durch die Abschlussprüfer unterzogen. Dies soll auch weiterhin erfolgen.

Hamburg, 17. Dezember 2014

Der Vorstand
der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Der Aufsichtsrat
der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Die vorstehende Erklärung sowie die Entsprechenserklärungen der Vorjahre sind auf der Internetseite der HHLA unter ► www.hhla.de/corporategovernance zugänglich.

Wesentliche Unternehmensführungspraktiken

Compliance

Die Einhaltung für die Unternehmenstätigkeit relevanter gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien (nachfolgend auch „Compliance“) wird bei der HHLA als wesentlicher Teil der Corporate Governance verstanden. Zur Führungsaufgabe in allen Konzerneinheiten gehört daher auch die Pflicht, auf die Einhaltung der in dem jeweiligen Aufgaben- und Verantwortungsbereich einschlägigen Vorschriften hinzuwirken. Arbeitsabläufe und Prozesse sind im Einklang mit diesen Regelungen zu gestalten. Herzstück des Compliance-Management-Systems der HHLA ist ein Verhaltenskodex, der übergeordnete Grundsätze zu besonders Compliance-relevanten Themen wie z. B. Verhalten im Wettbewerb, der Vermeidung von Korruption, Diskriminierung und Interessenkonflikten sowie dem Umgang mit sensiblen Unternehmensinformationen, insbesondere Insiderinformationen, formuliert. ► siehe auch www.hhla.de/compliance Die übergeordnete Koordination des Compliance-Management-Systems obliegt einem Compliance-Beauftragten, der direkt an den Finanzvorstand berichtet und sich im Rahmen seiner Tätigkeit eng mit der internen Revision und dem Risikomanagement abstimmt. Auch im Geschäftsjahr 2014 wurde das Compliance-Management-System der HHLA umfassend weiterentwickelt. So wurde die präventive Arbeit u. a. durch die Erstellung und Aktualisierung von Konzernrichtlinien, die systematische Analyse von Compliance-Risiken und die Durchführung von Schulungen zum Verhaltenskodex sowie zu Spezialthemen wie z. B. dem Verhalten im Wettbewerb und dem Insiderrecht bei in- und ausländischen HHLA-Gesellschaften weiter ausgebaut. Der Prüfungsausschuss hat im Berichtszeitraum durch entsprechende regelmäßige Berichterstattung des Vorstands und des Compliance-Beauftragten die weitere Entwicklung des Compliance-Management-Systems überwacht. Das System wird fortlaufend weiterentwickelt.

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Handeln prägt seit Bestehen des Unternehmens das Geschäftsmodell der HHLA. Globale Warenströme werden auf den Hafenterminals mit den Hinterlandnetzwerken und Logistikzentren ökologisch sinnvoll verknüpft. Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern, der Umwelt, der Gesellschaft und für das wirtschaftliche Handeln prägen das Handeln des Unternehmens. Dazu hat die HHLA als erstes Unternehmen des maritimen Sektors eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) abgegeben. ► www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de Zusätzlich wendet die HHLA mit diesem Geschäftsbericht die Global-Reporting-Initiative-Richtlinien zur Nachhaltigkeitsberichterstattung an, den dafür weltweit meistverbreiteten Standard. ► siehe auch Nachhaltigkeit