HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hamburg

Testatsexemplar
Jahresabschluss und Lagebericht
31. Dezember 2011

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

ERNST & YOUNG

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags 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 Lagebericht 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 Lagebericht 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 Lagebericht 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 Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

ERNST & YOUNG

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 des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht 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, 6. März 2012

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Grummer
Wirtschaftsprüfer

Röseler
Wirtschaftsprüfer

ERNST & YOUNG GMBH WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT
WIRTSCHAFTS-PRÜFUNGS-GESELLSCHAFT
SIEGEL
STUTTGART
ZWEIGNIEDERLASSUNG HAMBURG

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2011

Aktiva

	31.12.2011		31.12.2010	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Software	4.358.836,53		450.141,86	
2. Geleistete Anzahlungen	258.566,70	4.617.403,23	2.115.373,87	2.565.515,73
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	11.547,50		16.017,50	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	34.229,00	45.776,50	49.704,50	65.722,00
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	109.537.211,24		109.537.211,24	
2. Beteiligungen	481.478,57	110.018.689,81	481.478,57	110.018.689,81
		114.681.869,54		112.649.927,54
B. Umlaufvermögen				
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.756,05		44.436,76	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	118.198.086,94		85.048.212,94	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	83.300,00		0,00	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	9.967,36	118.296.110,35	11.403,51	85.104.053,21
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		26.819,65		1.051,65
		118.322.930,00		85.105.104,86
		233.004.799,54		197.755.032,40

Passiva

	31.12.2011	31.12.2010
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	10.525.000,00	10.500.000,00
II. Kapitalrücklage	100.909.965,05	100.909.965,05
III. Gewinnrücklagen	14.262,00	14.262,00
	111.449.227,05	111.424.227,05
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	429.088,00	432.857,00
2. Sonstige Rückstellungen	2.191.389,35	461.703,72
	2.620.477,35	894.560,72
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	126.239,94	170.885,42
2. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	160,00	240,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen –davon gegenüber Gesellschafter EUR 103.571.289,42 (i. Vj. EUR 61.098.082,01)–	103.657.743,35	61.128.123,25
4. Sonstige Verbindlichkeiten –davon aus Steuern EUR 703.466,55 (i. Vj. EUR 154.780,93)– –davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 856,32 (i. Vj. EUR 1.043,90)–	15.150.951,85	24.136.995,96
	118.935.095,14	85.436.244,63
	233.004.799,54	197.755.032,40

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

	2011		2010	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		36.340.635,20		9.057.483,73
2. Sonstige betriebliche Erträge		256.577,81		350.589,81
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17.010.963,25		140.440,89	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	11.840.885,50	28.851.848,75	3.452.133,26	3.592.574,15
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	4.125.002,47		3.689.182,77	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	596.847,25	4.721.849,72	631.164,49	4.320.347,26
--davon für Altersversorgung EUR 0,00 (l. Vj. EUR 59.375,65)--				
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		805.442,51		167.275,83
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		5.060.799,14		3.559.844,95
7. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		102.258.273,90		62.345.319,42
8. Erträge aus Beteiligungen		125.500,00		25.491.721,38
--davon aus verbundenen Unterternehmen EUR 0,00 (l. Vj. EUR 25.416.421,38)--				
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		66.812,80		60.799,02
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 66.798,63 (l. Vj. EUR 60.626,02)--				
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		249.830,66		21.056,04
--davon an verbundene Unternehmen EUR 218.474,65 (l. Vj. EUR 0,00)--				
--davon aus der Abzinsung EUR 30.892,91 (l. Vj. EUR 21.056,04)--				
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		99.358.028,93		85.644.815,13
12. Außerordentliche Aufwendungen/Außerordentliches Ergebnis		0,00		1.088,00
13. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0,00		12.216,80
14. Sonstige Steuern		26.122,54		25.622,79
15. Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn		99.331.906,39		85.605.887,54
16. Jahresüberschuss		0,00		0,00

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Anhang für das Geschäftsjahr 2011

1. Allgemeine Angaben

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des Gesellschaftsvertrags entsprechend den Regelungen für große Kapitalgesellschaften i. S. d. § 267 Abs. 3 HGB erstellt.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Mit Vertrag vom 20. Juli 2011 wurde die HHLA Energiehandelsgesellschaft mbH, Hamburg, mit Wirkung zum 1. Januar 2011 auf die Gesellschaft verschmolzen. In diesem Zusammenhang wurden Vermögensgegenstände von TEUR 2.658 und Schulden von TEUR 2.633 übernommen. Das Stammkapital wurde im Zuge der Verschmelzung um TEUR 25 auf TEUR 10.525 erhöht. Die Vergleichbarkeit des vorliegenden Abschlusses zum Vorjahresabschluss ist durch die Verschmelzung beeinflusst.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten vermindert um planmäßige Abschreibungen ausgewiesen.

Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielles Anlagevermögen und Sachanlagen erfolgen linear pro rata temporis unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer.

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 abgeschrieben.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten bilanziert. Zweifelhafte Forderungen werden einzelwertberichtigt.

Vermögensgegenstände, die der Erfüllung von Schulden aus Pensionszusagen dienen, sind mit den Schulden verrechnet worden.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgt nach der Anwartschaftsbarwertmethode (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.

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

	31.12.2011
	%
Abzinsungssatz zum 31.12.	5,14
Lebenshaltungskostensteigerung ab 2011	2,00
Rententrend	1,00-2,00
Fluktuationsrate	2,10
Fluktuationsrate FK-Modell	0,00

Für die Bewertung wurden die Heubeck-Richttafeln 2005G als biometrische Grundlage verwendet. Im Berichtsjahr wird ein von der Deutsche Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 5,14 % (5,15 % zum 1. Januar 2011) bei der Bewertung zugrunde gelegt. Dabei wurde gemäß § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB bei der Pensionsrückstellung pauschal eine Restlaufzeit von 15 Jahren angenommen.

Soweit Deckungsvermögen vorliegt, hat die Gesellschaft eine Saldierung der zum Zeitwert angesetzten Rückdeckungsversicherung (TEUR 154) mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen (TERU 154) vorgenommen. Für das Führungskräfte-Modell (FK-Modell) erfolgt die Bewertung der Pensionsrückstellung gemäß § 253 Abs, 1 Satz 3 HGB kongruent zum beizulegenden Zeitwert des Deckungsvermögens. Der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens entspricht dem Aktivwert der Rückdeckungsversicherung.

Der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens beträgt zum Stichtag TEUR 154. Nach Saldierung mit den Pensionsrückstellungen ergab sich weder ein Aktiv- noch ein Passivüberhang.

Die übrigen Rückstellungen werden nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung für ungewisse Verbindlichkeiten gebildet. Rückstellungen werden in Höhe des notwendigen Erfüllungsbetrags passiviert. Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und eine Abzinsung am 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 bekannt gegeben werden.

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag bilanziert.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der Posten des Anlagevermögens und die Aufstellung des Anteilsbesitzes sind den Anlagen zu diesem Anhang zu entnehmen.

Umlaufvermögen

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände enthalten wie im Vorjahr keine Beträge mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Eigenkapital

Das Eigenkapital der Gesellschaft setzt sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Gezeichnetes Kapital	10.525
Kapitalrücklage	100.910
Gewinnrücklagen	14
	111.449

Zur Muttergesellschaft Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg, (HHLA) besteht ein Gewinnabführungsvertrag.

Rückstellungen

Als Pensionsrückstellungen werden die Verpflichtungen der HHCT gegenüber ihren Pensionären, ausgeschiedenen Mitarbeitern sowie zwei aktiven Mitarbeitern ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen insbesondere ausstehende Rechnungen, Personalrückstellungen sowie für Altersteilzeitverpflichtungen.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten enthalten keine Positionen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Sicherheiten für die Verbindlichkeiten wurden nicht gewährt.

4. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen beinhalten im Wesentlichen die Mietverträge für die elektrotechnischen Anlagen und für das Bürogebäude und den Dienstleistungsvertrag mit der HHLA. Sie stellen sich wie folgt dar:

	TEUR
Fälligkeit in 2012	7.375
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	7.228
Fälligkeit zwischen 2013 und 2016	124
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0

5. Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse bestanden zum Bilanzstichtag nicht.

6. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse betreffen überwiegend Dienstleistungen im Konzern.

Periodenfremde Aufwendungen und Erträge

Im Berichtsjahr beträgt das neutrale Ergebnis TEUR 66. Es ergibt sich als Saldo aus den neutralen Erträgen (TEUR 134) und den neutralen Aufwendungen (TEUR 68). Die neutralen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Auflösungen von Rückstellungen (TEUR 105). Die neutralen Aufwendungen beinhalten Nachzahlungen für Vorjahre (TEUR 68).

7. Sonstige Angaben

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt 2011)

In 2011 beschäftigte die Gesellschaft durchschnittlich 53 Gehaltsempfänger und einen Auszubildenden. Weitere 29 Mitarbeiter wurden von der HHLA entsandt.

Kosten der Jahresabschlussprüfung

Die Gesellschaft verzichtet auf Angaben gem. § 285 Nr. 17 HGB und verweist gleichzeitig auf die Angaben in dem Konzernabschluss der HHLA.

Geschäftsführung

Dr. Stefan Behn	Dipl.-Kaufmann, Hamburg
Heinz Brandt	Rechtsassessor, Bremen
Heinrich Goller	Diplom Nautiker, Buxtehude
Thomas Lütje	Schifffahrtskaufmann, Jork

Die Geschäftsführer Dr. Stefan Behn und Heinz Brandt sind Vorstandsmitglieder der HHLA und erhielten von der HHCT in 2011 keine Bezüge. Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer Heinrich Goller und Thomas Lütje betragen für das Geschäftsjahr 2011 TEUR 543.

Aufsichtsrat

Klaus-Dieter Peters Vorsitzender	Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
Dietmar Stretz Stellvertretender Vorsitzender	Gewerkschaftssekretär der ver.di, Landesfachbereichsleiter Verkehr, Hamburg
Jörg Klauke	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
Ulrich Kranich	Mitglied des Vorstands der Hapag-Lloyd AG, Hamburg
Frank Ladwig	Betriebsratsvorsitzender der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg
Dr. Roland Lappin	Vorstandsmitglied der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
Thomas Mendrzik	Betriebsratsvorsitzender der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
Arno Münster	Betriebsratsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
Thorsten Ballhause	Gewerkschaftssekretär der ver.di
Walter Stork	Aufsichtsratsvorsitzender der NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft, Hamburg
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	Senatsdirektor in der Finanzbehörde der Freie und Hansestadt Hamburg
Michael Pirschel	Leitender Regierungsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freie und Hansestadt Hamburg

An den Aufsichtsrat wurden im Berichtsjahr EUR 1.360,00 Sitzungsgelder gezahlt.

Konzernabschluss

Die HHLA erstellt einen Konzernabschluss für den kleinsten Kreis der Konzernunternehmen, der im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht wird.

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 elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht wird.

Auf Grund der Einbeziehung der Gesellschaft in diese Konzernabschlüsse ist die HHCT von der Verpflichtung befreit, einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht aufzustellen.

Hamburg, den 2. März 2012

HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Geschäftsführer

Dr. Stefan Behn | Heinz Brandt | Heinrich Goller | Thomas Lütje

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2011

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2011	1.1.2011	Zugänge	Abgänge	31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Entgeltlich erworbene Software	772.572,82	2.571.828,29	0,00	2.115.373,87	5.459.774,98	322.430,96	778.507,49	0,00	1.100.938,45	4.358.836,53	450.141,86
2. Geleistete Anzahlungen	2.115.373,87	258.566,70	0,00	-2.115.373,87	258.566,70	0,00	0,00	0,00	0,00	258.566,70	2.115.373,87
	2.887.946,69	2.830.394,99	0,00	0,00	5.718.341,68	322.430,96	778.507,49	0,00	1.100.938,45	4.617.403,23	2.565.515,73
II. Sachanlagen											
1. Bauten auf fremden Grundstücken	44.700,00	0,00	0,00	0,00	44.700,00	28.682,50	4.470,00	0,00	33.152,50	11.547,50	16.017,50
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	289.807,98	6.989,52	69.960,30	0,00	226.837,20	240.103,48	22.465,02	69.960,30	192.608,20	34.229,00	49.704,50
	334.507,98	6.989,52	69.960,30	0,00	271.537,20	268.785,98	26.935,02	69.960,30	225.760,70	45.776,50	65.722,00
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	113.416.312,43	0,00	0,00	0,00	113.416.312,43	3.879.101,19	0,00	0,00	3.879.101,19	109.537.211,24	109.537.211,24
2. Beteiligungen	481.478,57	0,00	0,00	0,00	481.478,57	0,00	0,00	0,00	0,00	481.478,57	481.478,57
	113.897.791,00	0,00	0,00	0,00	113.897.791,00	3.879.101,19	0,00	0,00	3.879.101,19	110.018.689,81	110.018.689,81
	117.120.245,67	2.837.384,51	69.960,30	0,00	119.887.669,88	4.470.318,13	805.442,51	69.960,30	5.205.800,34	114.681.869,54	112.649.927,54

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHCT
per 31. Dezember 2011

Name und Sitz des Unternehmens		Höhe des Anteils am Kapital direkt %	indirekt %	Eigenkapital in TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres Jahr	in TEUR
HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg	1) 2) 3)	100,0		1.942	2011	0
LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg	1)		65,0	695	2011	7.167
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	1)		100,0	33	2011	-0
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg	1) 2) 3)	100,0		34.741	2011	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg	1)		100,0	19.024	2011	1.596
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagbetriebe mbH, Hamburg			17,3	1.516	2010	671
UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg	1) 2) 3)	100,0		3.640	2011	0
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg	1) 2) 3)	74,9		74.072	2011	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg	1) 2) 3)		74,9	601	2011	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg			37,5	180	2011	69
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg	1) 2) 3)	74,9		6.360	2011	0
FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg	1)	66,0		25	2011	0
CuxPort GmbH, Cuxhaven		25,1		6.842	2011	1.335

1) Verbundenes Unternehmen
2) Mit diesen Unternehmen bestanden in 2011 Ergebnisabführungsverträge.
3) Bei diesen Unternehmen wird die Offenlegungserleichterung des § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2011

1. Darstellung der Gesellschaft und des Geschäftsverlaufs

1.1 Überblick über die Gesellschaft, Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen

Die HHLA Container Terminals GmbH (HHCT) hält in ihrer Funktion als Holding für das Segment Container die Beteiligungen im Konzern der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA), die sich mit dem Betrieb von Containerterminals sowie angrenzenden Dienstleistungen befassen. Dieses sind im Wesentlichen:

	%
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg	100,0
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg	100,0
- UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg	100,0
- HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg	74,9
- HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg	74,9

Die Beteiligung an der HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH (CTB) wird direkt von der HHLA gehalten; die Beteiligung an der SC HPC Ukraina (HPC Ukraina) wird von der HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung gehalten.

Wesentliche Ziele der HHCT sind die Bündelung der Einzelprofile der Terminals (einschließlich CTB und HPC Ukraina), die Koordination und Standardisierung, gemeinsame Ausbauplanung und Beschaffungsstrategien, die Entwicklung von Synergien zwischen den Containergesellschaften sowie die Bündelung aller Aktivitäten im Containerbereich.

1.2 Entwicklung von Branchen und Gesamtwirtschaft

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen 2011

Das konjunkturelle Wachstum der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2011 merklich abgekühlt. Im Frühjahr wurde die weltwirtschaftliche Expansion durch das Erdbeben und die verursachte Reaktorkatastrophe in Japan geschwächt, deren Auswirkungen im globalen Versorgungs- und Produktionssystem folgenschwerer waren als anfangs vermutet. Die eskalierende Schuldenkrise in den Euroländern, die steigende Verunsicherung auf den Kapitalmärkten und das abschwächende Wachstum in den Schwellen- und Entwicklungsländern bremste den konjunkturellen Aufschwung im Jahresverlauf. Die wachsenden Unsicherheiten in der Wirtschafts- und Finanzwelt belasten spürbar die globale Entwicklung. Die Weltproduktion ist im Gesamtjahr 2011 um 3,8% expandiert.[i] Die Verlangsamung der weltweiten Industrieproduktion belastete in 2011 den internationalen Warenaustausch. Nach einem sehr kräftigen Wachstum von 12,7% in 2010 stieg das Welthandelsvolumen im abgelaufenen Jahr nur um 6,9%.[ii]

Geografisch erfasste die konjunkturelle Abkühlung nahezu alle Wirtschaftsregionen. Nach dem kräftigen Aufschwung in 2010 stehen einige fortgeschrittene Volkswirtschaften erneut am Rande einer Rezession. Getrieben durch eine hohe staatliche Verschuldung sind viele Industrieländer gezwungen, harte Konsolidierungsmaßnahmen einzuleiten. Die Sparmaßnahmen und die steigenden nationalen wirtschaftspolitischen Interessen hemmen allerdings teilweise ein weiteres Wirtschaftswachstum. Im Gesamtjahr 2011 expandierten die fortgeschrittenen Volkswirtschaften um 1,6%.[iii]

Derweil hat die wirtschaftliche Expansion auch in den Schwellen- und Entwicklungsländern aufgrund eines abgekühlten wirtschaftlichen Umfeldes spürbar an Dynamik verloren. Das wirtschaftliche Wachstum fiel in den Schwellen- und Entwicklungsländern in 2011 mit 6,2% dennoch recht kräftig aus.[iv] Der Wachstumsmotor der Weltwirtschaft China hat im Verlauf des Jahres 2011 an Schwung verloren und ist im vierten Quartal 2011 so langsam gewachsen wie seit zweieinhalb Jahren nicht mehr. Im Gesamtjahr 2011 expandierte die zweitgrößte Volkswirtschaft um 9,2% nach 10,4% in 2010.[v]

Nach 17 Jahren Verhandlungen ist im Dezember 2011 der Beitritt Russlands – als letzte der großen Volkswirtschaften – in die Welthandelsorganisation beschlossen worden. Durch die Öffnung des russischen Marktes werden im internationalen Handel mit Russland stabilere Rahmendingungen und vor allem kräftige Wachstumsimpulse erwartet.

In der Europäischen Union bzw. dem Euroraum belastet die eskalierende Staatsschuldenkrise die gesamtwirtschaftliche Leistung. Die Volkswirtschaften des Euroraums wuchsen im Schnitt um 1,6% in 2011. Die aufstrebenden Staaten in Mittel- und Osteuropa verzeichneten hingegen ein kräftiges BIP-Wachstum von 5,1%.[vi]

Getragen durch einen kräftigen Binnenmarkt zeigt sich die deutsche Konjunktur in 2011 als ausgesprochen robust. Nach einem schwungvollen Beginn schlug die deutsche Wirtschaft zum Jahresende beeinflusst durch das negative wirtschaftliche Umfeld einen flacheren Wachstumspfad ein. Stabilisiert durch die positive Beschäftigungsentwicklung und steigende Einkommen expandierte die deutsche Wirtschaft im abgelaufenen Jahr dennoch kräftig um 3,0%. Angesichts einer nachlassenden internationalen Nachfrage konnte der deutsche Außenhandel keine entscheidenden Wachstumsimpulse geben. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Exporte um 8,2%. Die Importe nahmen im vergangenen Jahr um 7,2% zu.[vii]

Branchenumfeld Segment Container 2011

Nachfrage: Nach einem starken Auftakt zu Jahresbeginn mit einem Umschlagplus von 7,6% im ersten Halbjahr[viii] setzte sich das Wachstum im weltweiten Containerumschlag in der zweiten Jahreshälfte abgeschwächt aber robust fort. Nach aktuellen Schätzungen wird für das Gesamtjahr 2011 ein Umschlagzuwachs im Containerverkehr von 6,8% erwartet.[ix]

Angebot: Trotz des steigenden Containeraufkommens entstehen durch das gleichzeitige überproportionale Flottenwachstum auf der Angebotsseite Überkapazitäten. Insgesamt wurden von Januar bis Dezember 187 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 1,23 Mio. TEU abgeliefert. Gemessen an der Stellplatzkapazität verzeichnete die gesamte Containerschiffflotte im vergangenen Jahr einen Zuwachs von 7,9% auf 15,4 Mio. TEU.[x] Nach einem Tiefstand zur Jahresmitte erhöhte sich der Anteil der stillgelegten Schiffe an der Gesamtflotte Ende 2011 auf 3,9%.[xi]

Reederkundschaft: Nachdem nahezu alle Reeder im Jahr 2010 noch Rekordergebnisse verbuchten, geraten die Akteure zusehends unter Druck. Nach einem positiven Jahresbeginn waren die Reeder mit sinkenden Frachtraten und gleichzeitig steigenden Kosten konfrontiert. Der finanzielle Druck insbesondere auf den Haupthandelsrouten führte zu dramatischen Einbrüchen der Unternehmensergebnisse. Nach ersten Einschätzungen der Marktforschungsinstitute fuhren die Linienreedereien im Jahr 2011 einen Verlust von insgesamt 5,2 Milliarden Euro ein.[xii]

Als Reaktion auf die dramatische Entwicklung und die weitgehend nicht mehr kostendeckenden Frachtraten setzte im Containerschifffahrtsmarkt eine Welle konsortialer Zusammenschlüsse ein. Auf der wichtigen Handelsroute zwischen Fernost und Nordeuropa haben sich MSC und CMA CGM und in der Europa-Fernost-Fahrt die neu ge-

gründete G6 Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, HMM und MOL) zu Allianzen zusammengeschlossen.

Wettbewerbssituation Hamburg: Der Hafen Hamburg erreichte 2011 einen Containerumschlag von 9,0 Mio. TEU. Gegenüber dem Vorjahr erzielte die Hansestadt ein überdurchschnittliches Umschlagwachstum von 14,2%, während die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen ein Plus von 6,5% respektive nur 2,3% erreichten. Dadurch konnte der Hamburger Hafen im Wettbewerbsumfeld der Nordrange-Häfen weitere Marktanteile zurückgewinnen, welche im Krisenjahr 2009 an die Konkurrenzhäfen verloren gegangen waren. Infolge dieser dynamischen Entwicklung ist Hamburg nach 2008 wieder der zweitgrößte europäische Containerhafen.

Umschlagentwicklung in Mio. TEU

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rotterdam	9,7	10,8	10,8	9,7	11,1	11,9
Hamburg	8,9	9,9	9,7	7,0	7,9	9,0
Antwerpen	7,0	8,2	8,7	7,3	8,5	8,6
Bremen/Bremerhaven	4,4	4,9	5,5	4,6	4,9	5,9
Zeebrügge	1,7	2,0	2,2	2,3	2,5	2,2

Quelle: Port Authorities; HHM (vorläufige Zahlen)

Das überdurchschnittliche Wachstum im Containerumschlag ist im Wesentlichen auf die für den Hamburger Hafen traditionellen und wichtigen Fahrtgebiete Nordostasien und den Ostseeraum zurückzuführen. Fast zwei Drittel der in Hamburg umgeschlagenen Container haben ihre Quell- oder Zielregion in einem der beiden Fahrtgebiete.

Aufgrund des dynamischen asiatischen Wirtschaftswachstums konnte im Vergleich zum Vorjahr ein starker Aufkommenszuwachs erreicht werden. Wichtigster Handelspartner Hamburgs ist mit Abstand weiterhin China.

Zusätzlich verlieh der Feederverkehr mit den Ostseeanrainerstaaten dem Hamburger Containerumschlag wesentliche Wachstumsimpulse. Durch das realisierte Containeraufkommen im Transhipmentverkehr konnte Hamburg seine führende Position als bedeutende nordeuropäische Verkehrsdrehscheibe für den Ostseeraum erneut unterstreichen.

1.3 Geschäftsentwicklung

Die Entwicklung der HHCT ist stark abhängig von der Entwicklung der Containerterminals. Zu den wesentlichen Tochtergesellschaften:

Die HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg (CTA), hat im Jahr 2011 1.698.198 Container wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 15,4%. Der Anstieg erfolgte vorrangig aus der Gewinnung neuer Dienste im Nordamerikaverkehr und dem Asienverkehr der The New World Alliance. Der Westafrikadienst hat sich – wenn auch auf niedrigerem Niveau - ebenfalls positiv entwickelt. Der Verlust eines Fernostdienstes der Grand Alliance konnte hierdurch mehr als kompensiert werden.

Der wasserseitige Umschlag der HHLA Container-Terminal Tollerort GmbH, Hamburg (CTT), betrug im Berichtsjahr 559.997 Container und lag damit um 28,8% über dem Umschlag des Vorjahres. In den ersten vier Monaten des Berichtjahres wuchs das Volumen im Wesentlichen organisch. Im Mai wurde ein weiterer Fernost-Dienst des CHKY-Konsortiums aufgenommen. Zwei Monate später erfolgte die Einstellung des direkten Fernost-Dienstes von WHL/PIL, wobei Teile der abgefertigten Umschlagsmenge als Slots auf Diensten des CHKY-Konsortiums verblieb. Ab dem zweiten Quartal wurden zwei Dienste des CHKY-Konsortiums mit größeren Schiffsklassen ausgestatten und die Umschlagsmenge stieg entsprechend an.

Als Folge der positiven Entwicklung des osteuropäischen Wirtschaftsraums und der gelungenen Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Hamburg konnte auch in 2011 erneut ein deutlicher Anstieg der Feederverkehre am CTA und am CTT verzeichnet werden.

Die HCCR Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg, hat von der angestiegenen Umschlagsmenge im Hamburger Hafen profitieren können. Sowohl die Containerreparatur als auch die Containerreparatur-Verbundleistungen wie Lagerung und Transport, weisen deutliche Zuwächse aus. Beeinflusst wurde das Ergebnis durch Sondergeschäfte wie die Einlagerung von Kühlcontainern Anfang des Jahres sowie höhere Erlöse aus Containerverkäufen und im Besonderen durch die Vorabausschüttung für 2011 durch die Tochtergesellschaft LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg.

Die UNIKAI Hafenbetrieb GmbH, Hamburg, hat das operative Geschäft zum 1. Juni 2011 eingestellt und die Anlage an die HPA zurückgegeben. Durch die hierfür erhaltene Entschädigungszahlung der Hamburg Port Authority Anstalt des öffentlichen Rechts, Hamburg, (HPA) lag die Ergebnisabführung deutlich über dem Vorjahreswert.

1.4 Personal- und Sozialbereich

Zum Bilanzstichtag beschäftigte die Gesellschaft 82 Mitarbeiter (2010: 77 Mitarbeiter).

Hiervon wurden 26 Mitarbeiter von der HHLA im Rahmen des „gespaltenen Entsendemodells" beschäftigt (2010: 27)

1.5 Forschung und Entwicklung

Die HHCT und die zu dem Segment Container gehörenden Gesellschaften nehmen an der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie initiierten Förderinitiative Innovative Seehafentechnologien (ISETEC II) teil. Ziel der Förderinitiative ist es, die terminalinternen Bereiche Umschlagtechnik, IuK-Technologien und Prozesssteuerung mittels neuester technologischer, organisatorischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse weiter auszubauen.

Im Segment Container der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft werden daher in 2011 entsprechende Forschungs- und Entwicklungsprojekte betrieben. Eines dieser Projekte betrifft auch HHCT. Das anteilige Projektvolumen beträgt im Berichtsjahr TEUR 44,3.

1.6 Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

Mit Wirkung zum 1. Januar 2011 wurde die HHLA Energiehandelsgesellschaft mbH, Hamburg, (EHG) auf die HHCT verschmolzen. Hierdurch sind die Berichtszahlen nur noch bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

2. Darstellung der Lage

2.1 Ertragslage

	2011	2010
	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	36.340,6	9.057,5
Finanzergebnis	102.200,8	87.876,8
Jahresüberschuss (vor Ergebnisabführung)	99.331,9	85.605,9

Die Umsatzerlöse sind im Berichtsjahr stark gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Verschmelzung der EHG auf die HHCT. Des Weiteren sind die Erlöse für Ingenieurdienstleistungen aufgrund verstärkter Instandhaltungstätigkeiten der Containerterminals angestiegen.

Die Beteiligungen weisen im Jahr 2011 eine bessere Ergebnislage auf. Dadurch kann das Finanzergebnis um 16,3% gesteigert werden. Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung steigt entsprechend um TEUR 13.726,0 auf TEUR 99.331,9 an.

2.2 Vermögenslage

	2011	2010
	TEUR	TEUR
Bilanzsumme	233.004,8	197.755,0
Eigenkapital	111.449,2	111.424,2
Eigenkapitalquote	47,8 %	56,3 %

Bei fast unverändertem Eigenkapital führte der erhöhte Forderungsbestand durch die Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften zu einem Anstieg der Bilanzsumme um TEUR 35.249,8 (+17,8 %) auf TEUR 233.004,8. Korrespondierend hierzu erhöhte sich die Verbindlichkeit aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag gegenüber der HHLA. Die Eigenkapitalquote reduziert sich somit auf 47,8 %.

Die Investitionen des Geschäftsjahres 2011 in Höhe von TEUR 2.837,4 betrafen überwiegend geleistete Zahlungen für eine Zollsoftware.

2.3 Finanzlage

Die Gesellschaft ist in das Konzernclearing der HHLA integriert. In 2011 wurden die freien finanziellen Mittel in diesem Rahmen verzinslich angelegt. Dadurch war im Berichtsjahr die Zahlungsfähigkeit jederzeit gewährleistet.

Der Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit beträgt TEUR 73.825 (i. Vj. TEUR 24.427).

3. Chancen und Risiken

3.1 Beschreibung Risikomanagement

Das Risikomanagementsystem 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 eine Bestandsgefährdung des HHLA Konzerns oder von Konzerngesellschaften zu vermeiden. Bedeutender Baustein dazu ist die Berücksichtigung der Grundsätze der Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns.

Unter Risiko wird dabei die Gefahr einer negativen Abweichung von der operativen oder strategischen Planung bzw. der aktuellen Prognose verstanden.

Um den Umgang mit Risiken zu ermöglichen, umfasst das Risikomanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und zum aktiven Umgang mit dem jeder unternehmerischen Betätigung innewohnenden Chancen- und Risikoprofil. Die HHLA hat dazu ein nachvollziehbares, alle Unternehmensaktivitäten umfassendes System auf Basis vom Vorstand festgelegter risikopolitischer Grundsätze geschaffen. Die Arbeit des Risikomanagements erfolgt nach systematischen Grundsätzen und unterliegt einem permanenten Verbesserungsprozess.

Als wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems wurden in Zusammenarbeit von Vorstand, Revision und Konzerncontrolling klare Verantwortlichkeiten für die Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken festgelegt.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren. Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus ist bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc zu berichten. Die Risikoberichterstattung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild über die Risiken entwickeln zu können.

Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems und der Risikoberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben.

Die Revision ist für die Systemprüfung des Risikomanagements verantwortlich. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikofrüherkennungssystems vor.

3.2 Beschreibung wesentlicher Risiken

Die fortschreitende Entwicklung der Schiffsgrößen beeinflusst auch die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und Hamburgs als Hafenstandort. Von erheblicher Bedeutung ist die Fahrrinnenanpassung der Elbe auf einen Tiefgang von tideunabhängig 13,50 m und tideabhängig 14,50 m. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden derzeit Verhandlungen geführt, damit der Planfeststellungsbeschluss zeitnah erfolgen kann. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird dies 2012 der Fall sein. Mit den Baggerarbeiten kann nach Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden. Eine gerichtliche Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht auszuschließen. Erste durchgreifende Verbesserungen für die tideabhängige Schifffahrt sind ca. neun Monate nach Baubeginn zu erwarten.

Für die weitere Entwicklung des Containerumschlags ist ein stabiles und fortschreitendes Wachstum der Volkswirtschaften in den Zielmärkten der HHLA erforderlich. Die Prognosen führender Wirtschaftsforscher und Institute für das weltweite Wirtschaftswachstum für das Jahr 2012 haben sich zuletzt jedoch eingetrübt.

Auf Grund eines volatilen makroökonomischen Umfelds bestehen wesentliche Risiken fort. So gefährdet die anhaltende Staatsschuldenkrise der Eurozone die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die weiterhin ungelösten Fragen der dauerhaften Finanzierung der Haushaltsdefizite führen zu großen Verunsicherungen an den Finanzmärkten. Die notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen und zurückgehende Investitionen gefährden die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Staatliche geldpolitische Maßnahmen oder die Einführung von Handelsrestriktionen, wie z.B. Ausgleichszölle, die darauf zielen die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Wirtschaft zu erhöhen, könnten zu einer Welle protektionistischer Bestrebungen führen, die den Welthandel belasten

würden. Das Preisniveau für Rohstoffe wie Öl, Kupfer oder Seltene Erden kann die wirtschaftliche Entwicklung dämpfen. Sinkt das Preisniveau in einem Umfeld konjunkturellen Abschwungs nicht, könnte dies die weltweite Konjunkturentwicklung ebenfalls beeinträchtigen. Als Folge besteht das Risiko, dass die HHCT Containerterminals die Planmenge an Containerumschlag nicht erreichen.

Innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range wird der Ausbau weiterer Umschlagkapazitäten durch die Hafenverwaltungen/Terminalbetreiber vorangetrieben. Dabei wird auch mittelfristig das Angebot an Containerumschlagkapazitäten die Nachfrage übersteigen. Ein solches Überangebot wird zu einer weiteren Intensivierung des Wettbewerbs führen.

In anlagenintensiven Gesellschaften besteht das Risiko, dass ein Ausfall von zentralen technischen Anlagen die Leistungserstellung behindert. Die Nichtverfügbarkeit der Anlagen kann in Abhängigkeit von der Länge des Ausfalls zu Umsatzeinbußen und zusätzlichen Kosten der Leistungserstellung führen. Vorbeugende Instandhaltung, Bereitschaften/Stördienste sowie redundant vorgehaltene Anlagen, wie z. B. Rechenzentren und Trafostationen, reduzieren das Risiko deutlich. Bei den HHCT Containerterminals wird durch regelmäßige Kontrollgänge und Tests versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen. Weiterhin besteht das Risiko, dass Transportketten unterbrochen werden. Eine Ursache hierfür könnte ein Streik sein.

Beim weltweiten Containertransport ist derzeit ein Verdrängungswettbewerb zu beobachten, der sich durch fortwährende Schiffsneubestellungen und das anhaltend niedrige Ratenniveau manifestiert. Kundeninsolvenzen sind daher nicht auszuschließen. Die mögliche Insolvenz eines Reederkunden könnte neben dem Verlust des offenen Forderungsbestands zur Übernahme von Ladungsvolumen durch Reeder, die nicht Kunden der HHLA sind, führen. Die HHCT Containerterminals begegnen diesem Risiko mit aktivem Forderungsmanagement sowie dem Abschluss einer Kreditausfallversicherung.

Abgesehen von unvorgesehenen Naturereignissen (Sturmflut, Hagel, Blitz, Feuer), bei denen umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenunternehmen greifen, sind weitere wesentliche Risiken nicht erkennbar oder durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

3.3 Gesamtrisikoposition

Nach den heute bekannten Informationen existieren keine bestandsgefährdenden Einzelrisiken. Auch das Gesamtrisiko gefährdet nicht den Fortbestand der Gesellschaft bzw. des HHLA-Konzerns. Die Risiken sind begrenzt und überschaubar.

3.4 Chancen der künftigen Entwicklung

Der Hamburger Hafen ist durch seine geografisch günstige Lage die maßgebliche internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport nahe der deutschen Nordseeküste mit hervorragenden Hinterlandanbindungen in die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa sowie in den Ostseeraum. Daraus ergibt sich bei nichtverzögerter Realisierung der geplanten Fahrrinnenanpassung der Elbe für die Töchter der HHCT die Möglichkeit, ihre Wettbewerbsposition zu behaupten und auszubauen.

4. Prognosebericht und sonstige Angaben

4.1 Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag haben sich keine besonderen Vorgänge ergeben.

4.2 Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die Weltwirtschaft sieht sich derzeit einer ungewissen und unsicheren Zukunft gegenüber. Die konjunkturelle Erholung ist durch die eskalierende Schuldenkrise im Euroraum und deren negative Auswirkungen auf die globalen Finanzmärkte gefährdet. Die zuletzt aufgenommenen Stimmungsindikatoren und Wachstumsaussichten haben sich merklich eingetrübt. Die negativen Ausstrahlungseffekte der Eurokrise breiten sich in der Weltwirtschaft aus und belasten die Konjunktur in anderen Industriestaaten und in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Die finanzpolitische Konsolidierung der Staatshaushalte und die angespannten Kapitalmärkte belasten zusehends realwirtschaftliche Transaktionen. Die eingeschränkte Liquidität im Kapitalmarkt und der Vertrauensverlust führen zu einer rückläufigen Kreditvergabebereitschaft. Die Finanzierungsbedingungen haben sich infolgedessen verschlechtert und hemmen ein wirtschaftliches Wachstum. Insbesondere Kapitalflüsse in die Schwellen- und Entwicklungsländer kommen dadurch zum Erliegen.

Angesichts dieses angespannten und unsicheren wirtschaftlichen Umfeldes sehen die Marktforschungsinstitute die Weltwirtschaft von einer Abwärtsspirale bedroht. Sowohl die Weltbank als auch der Internationale Währungsfond (IWF) haben vor diesem Hintergrund ihre Konjunkturerwartungen für das kommende Jahr deutlich gesenkt. Der IWF erwartet für 2012 eine moderate Ausdehnung der Weltproduktion von 3,3 %. Im Vergleich zu der Herbstprojektion wurden die konjunkturellen Erwartungen um 0,7 Prozentpunkte abgestuft. [xiii]

Die Eintrübung der wirtschaftlichen Perspektive betrifft sowohl die Industrienationen als auch die Schwellen- und Entwicklungsländer. Die Wachstumsaussichten der fortgeschrittenen Volkswirtschaften sind um 0,7 Prozentpunkte auf eine verhaltene wirtschaftliche Expansion von 1,2 % für 2012 gesenkt worden. In gleichem Umfang sind auch die Konjunkturaussichten der Schwellen- und Entwicklungsländer abgestuft worden. Abgesehen von den schwierigeren außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen kommt in den aufstrebenden Volkswirtschaften die 2010 und 2011 eingeleitete restriktive Wirtschaftpolitik zur Unterdrückung aufkommender Überhitzungserscheinungen zum Tragen. In den Schwellen- und Entwicklungsländern wird dennoch ein kräftiges Wachstum von 5,4 % erwartet.[xiv]

Einhergehend mit den unsicheren Konjunkturperspektiven ist die Wachstumsprognose für den Welthandel um 2,0 Prozentpunkte auf ca. 4 % für das Gesamtjahr 2012 gesenkt worden.[xv]

Die Konjunkturprognosen sind angesichts der fragilen makroökonomischen Rahmenbedingungen und eines volatilen Marktes allerdings sehr unsicher und bergen erhebliche Abwärtsrisiken. Nach Einschätzung der Marktforschungsinstitute steht die Weltwirtschaft in 2012 an einem Scheideweg. Sollten die fortgeschrittenen Volkswirtschaften den Schuldenabbau ihrer Staatshaushalte nicht nachhaltig in den Griff bekommen und sich die Wirkung des konjunkturellen Abschwungs in den Industrienationen und den Schwellen- und Entwicklungsländern gegenseitig verstärken, könnte sich der Abwärtstrend verschärfen und die Weltwirtschaft in eine neue Wirtschaftskrise rutschen.

Branchenumfeld

Die Containerschifffahrt blickt einem schwierigen Jahr 2012 entgegen. Unter dem Einfluss des unsicheren wirtschaftlichen Umfeldes sind die Erwartungen für den Welthandel und infolgedessen für den Containerhandel für das kommende Jahr merklich eingetrübt. Die Marktforschungsinstitute haben ihre Prognosen für den weltweiten Containerverkehr seit der letzten Einschätzung gesenkt. Dennoch wird für 2012 ein stabiles

Containerumschlagwachstum von 5-6 % in den weltweiten Häfen erwartet.[xvi] Das Containeraufkommen wird sich entsprechend der prognostizierten wirtschaftlichen Entwicklung regional ungleichmäßig niederschlagen. Wachstumsmärkte bleiben vor allem die aufstrebenden Wirtschaftsräume Asien und Lateinamerika. Fernost sorgt im weltweiten Containerverkehr mit einer Umschlagsteigerung von 7,5 % für starke Wachstumsimpulse. In den Containerhäfen Lateinamerikas wird das Aufkommen nach Einschätzungen der Marktforschungsinstitute 2012 um 6,5 % ansteigen.[xvii] Ein außergewöhnlich dynamisches Wachstum wird weiterhin im osteuropäischen Containerverkehr erwartet. Auf Basis eines absolut kleineren Aufkommens gehen die Prognosen von einer zweistelligen Zunahme in Höhe von 15 % aus. In den nordeuropäischen Häfen wird hingegen nur eine geringe Zunahme des Containerverkehrs von 1-2 % erwartet.[xviii] Aufgrund seiner vorteilhaften geostrategischen Lage im Containerverkehr zwischen den Wachstumsmärkten Asien und Osteuropa wird für den Hamburger Hafen über das gesamte Jahr ein Anstieg im Containerumschlag von über 10 % vorhergesagt.[xix]

Entwicklung der Gesellschaft

HHCT erwartet für Ihre Beteiligungen in 2012 ein deutliches Mengenwachstum im Bereich von knapp 8 %. Neben einem moderaten Marktwachstum ist dies auch auf die Veränderungen in der Dienstestruktur in 2011 mit entsprechend hoher Ausgangsbasis im zweiten Halbjahr 2011 zurückzuführen. Trotz des weiterhin hohen Preisdrucks wird für die Beteiligungen insgesamt ein Jahresergebnis 2012 über dem Niveau des Vorjahresergebnisses erwartet.

Für die Geschäftsentwicklung der HHCT Containerterminals im Jahr 2013 und darüber hinaus ist es von maßgeblicher Bedeutung, dass eine zügige Fahrrinnenanpassung der Elbe erfolgt. Soweit sich die Wachstumsmöglichkeiten damit in vollem Umfang erschließen lassen, ist die Gesellschaft zuversichtlich, dass die Hamburger Terminals ihre Marktposition ausbauen können.

HHCT erwartet für das eigene Geschäft auf Grund der Steuerungsfunktion auch in den kommenden Jahren ein leicht negatives Ergebnis. Die Verschmelzung der EHG auf die HHCT führt zwar zu deutlich höheren Erlösen, denen jedoch Aufwendungen für Pacht und Stromeinkauf fast in gleicher Höhe gegenüberstehen. Die Leistungen aus den technischen und vertrieblichen Dienstleistungen werden auch künftig kostendeckend weiterbelastet.

Auch mittelfristig geht die Gesellschaft angesichts der zunehmenden Konzentration von Ladungsaufkommen auf große internationale Drehkreuze und der fortschreitenden Integration aufstrebender Volkswirtschaften in die internationale Arbeitsteilung von positiven Geschäftsaussichten aus.

Hamburg, den 2. März 2012

HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Geschäftsführer

Dr. Behn Brandt Goller Lütje

---

[i] IWF – World Economic Outlook Update 01/2012
[ii] IWF – World Economic Outlook Update 01/2012
[iii] IWF – World Economic Outlook Update 01/2012
[iv] IWF – World Economic Outlook Update 01/2012
[v] Reuters – Pressemitteilung 17.01.2012
[vi] IWF – World Economic Outlook Update 01/2012
[vii] BMWi – Pressemitteilung 18.01.2012
[viii] Drewry Container Forecaster Q3/2011
[ix] Drewry – Container Forecaster Q4/2011
[x] Alphaliner Weekly Newsletter 2/2012
[xi] Alphaliner Weekly Newsletter 2/2012
[xii] Handelsblatt „Container-Reedereien machen Milliardenverluste" 10.01.2011
[xiii] IWF – world Economic Outlook Update 01/2012
[xiv] IWF – world Economic Outlook Update 01/2012
[xv] IWF – World Economic Outlook Update 01/2012
[xvi] Drewry – Container Forecaster Q4/2011
[xvii] Drewry – Container Forecaster Q4/2011
[xviii] Drewry – Container Forecaster Q4/2011
[xix] HHM – Halbjahrespressekonferenz 15.08.2011