

**HHLA Container Terminals  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung  
Hamburg**

Testatsexemplar  
Jahresabschluss und Lagebericht  
31. Dezember 2012

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 2012 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.

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, 5. März 2013

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

  
Grummer  
Wirtschaftsprüfer

  
Röseler  
Wirtschaftsprüfer



HHLA Container Terminals  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2012

**Aktiva**

	31.12.2012		31.12.2011	
	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>A. Anlagevermögen</b>				
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Entgeltlich erworbene Software	3.863.171,19		4.358.836,53	
2. Geleistete Anzahlungen	1.490.153,04	5.353.324,23	258.566,70	4.617.403,23
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	7.077,50		11.547,50	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22.659,23	29.736,73	34.229,00	45.776,50
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	106.292.292,83		109.537.211,24	
2. Beteiligungen	512.923,02		481.478,57	
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	150,42	106.805.366,27	0,00	110.018.689,81
		112.188.427,23		114.681.869,54
<b>B. Umlaufvermögen</b>				
<b>I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	81.756,58		4.756,05	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	101.725.978,01		118.198.086,94	
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,00		83.300,00	
4. Sonstige Vermögensgegenstände	109.340,12	101.917.074,71	9.967,36	118.296.110,35
<b>II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>		41.900,73		26.819,65
		101.958.975,44		118.322.930,00
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		144.581,00		0,00
		214.291.983,67		233.004.799,54

**Passiva**

	31.12.2012	31.12.2011
	EUR	EUR
<b>A. Eigenkapital</b>		
<b>I. Gezeichnetes Kapital</b>	10.525.000,00	10.525.000,00
<b>II. Kapitalrücklage</b>	100.909.965,05	100.909.965,05
<b>III. Gewinnrücklagen</b>	14.262,00	14.262,00
	111.449.227,05	111.449.227,05
<b>B. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.396.239,00	429.088,00
2. Sonstige Rückstellungen	1.286.151,34	2.191.389,35
	6.682.390,34	2.620.477,35
<b>C. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.669.496,10	126.239,94
2. Verbindlichkeiten gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg	255,20	160,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen --davon gegenüber Gesellschafter EUR 66.004.594,91 (i. Vj. EUR 103.571.289,42)--	66.049.603,81	103.657.743,35
4. Sonstige Verbindlichkeiten --davon aus Steuern EUR 493.793,29 (i. Vj. EUR 703.466,55)-- --davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 0,00 (i. Vj. EUR 856,32)--	28.441.011,17	15.150.951,85
	96.160.366,28	118.935.095,14
	214.291.983,67	233.004.799,54

*H. G. ...*

HHLA Container Terminals  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit  
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	2012		2011	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		32.385.242,77		36.340.635,20
2. Sonstige betriebliche Erträge		1.222.104,63		256.577,81
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15.154.182,46		17.010.963,25	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.751.794,05	23.905.976,51	11.840.885,50	28.851.848,75
4. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	4.520.974,49		4.125.002,47	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	665.178,83	5.186.153,32	596.847,25	4.721.849,72
--davon für Altersversorgung				
EUR -56.762,55 (i. Vj. EUR 0,00)--				
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		956.674,71		805.442,51
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		7.168.872,46		5.060.799,14
7. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		72.750.710,95		102.258.273,90
8. Erträge aus Beteiligungen		430.937,82		125.500,00
--davon aus verbundenen Unternehmen				
EUR 169.937,82 (i. Vj. EUR 0,00)--				
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		18.991,25		66.812,80
--davon aus verbundenen Unternehmen				
EUR 18.145,26 (i. Vj. EUR 66.798,63)--				
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		484.401,33		249.830,66
--davon an verbundene Unternehmen				
EUR 147.111,55 (i. Vj. EUR 218.474,65)--				
--davon Aufwendungen aus der Abzinsung				
EUR 335.704,68 (i. Vj. EUR 30.892,91)--				
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		69.105.909,09		99.358.028,93
12. Sonstige Steuern		44.713,92		26.122,54
13. Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn		69.061.195,17		99.331.906,39
14. Jahresüberschuss		0,00		0,00

# HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

## Anhang für das Geschäftsjahr 2012

### **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 22. August 2012 wurde die UNIKAI Hafendienst GmbH, Hamburg, mit Wirkung zum 1. Januar 2012 auf die Gesellschaft verschmolzen. In diesem Zusammenhang wurden Vermögensgegenstände von TEUR 14.097 und Schulden von TEUR 10.457 übernommen. Es entstand ein Verschmelzungsgewinn in Höhe von TEUR 141. Die Vergleichbarkeit des vorliegenden Abschlusses zum Vorjahresabschluss ist durch die Verschmelzung eingeschränkt.

### **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.

Liquide Mittel sind zum Nennwert angesetzt.

Vermögensgegenstände, die der Erfüllung von Schulden aus Lebensarbeitszeitkonten und Pensionszusagen dienen, sind nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Schulden verrechnet worden. Es sind Aufwendungen in Höhe von EUR 71,00 entstanden.

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:

	31.12.2012
	%
Abzinsungssatz zum 31.12.	5,05
Entgelttrend	3,00
Lebenshaltungskostensteigerung	2,00
Rententrend	2,00
Rententrend FK-Modell	1,00
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 Deutschen Bundesbank vorgegebener durchschnittlicher Marktzins von 5,05 % 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 232) mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen (TEUR 232) 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. Nach Saldierung mit den Pensionsrückstellungen ergab sich weder ein Aktiv- noch ein Passivüberhang.

Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten sind durch Geld- und Investmentfonds gesichert. Die angelegten Vermögensgegenstände dienen ausschließlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten und sind dem Zugriff übriger Gläubiger entzogen. Sie werden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB im Geschäftsjahr mit den zu Grunde liegenden Verpflichtungen verrechnet. Die Fonds werden zu Marktwerten bewertet.

	31.12.2012 EUR
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten	5.137,16
Beizulegender Zeitwert der Deka Fonds	1.059,16
<b>Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten</b>	<b>4.078,00</b>
 Anschaffungskosten der Deka Fonds	 1.059,69

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 Deutschen 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 auf den Seiten 9 und 10 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:

	<u>TEUR</u>
Gezeichnetes Kapital	10.525
Kapitalrücklage	100.910
Gewinnrücklagen	14
	<hr/> <b>111.449</b>

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

#### Rückstellungen

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 sowie den Dienstleistungsvertrag mit der HHLA. Sie stellen sich wie folgt dar:

	<u>TEUR</u>
<b>Fälligkeit in 2013</b>	5.374
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.202
<b>Fälligkeit zwischen 2014 und 2017</b>	116
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 fielen periodenfremde Erträge (TEUR 879) und Aufwendungen (TEUR 1.010) an. Die Erträge resultieren im Wesentlichen aus Erstattungen für Vorjahre (TEUR 850). Die Aufwendungen beinhalten Nachzahlungen für Vorjahre (TEUR 990).

## **7. Sonstige Angaben**

### **Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt 2012)**

In 2012 beschäftigte die Gesellschaft durchschnittlich 58 Gehaltsempfänger. Weitere 27 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	Schiffahrtskaufmann, Jork

Die Geschäftsführer Dr. Stefan Behn und Heinz Brandt sind Vorstandsmitglieder der HHLA und erhielten von der HHCT in 2012 keine Bezüge. Die Gesamtbezüge der Geschäftsführer Heinrich Goller und Thomas Lütje betragen für das Geschäftsjahr 2012 TEUR 712.

### **Aufsichtsrat**

Klaus-Dieter Peters Vorsitzender	Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
Dietmar Stretz Stellvertretender Vorsitzender	Gewerkschaftssekretär der ver.di, Landesfachbereichsleiter Verkehr, Hamburg
Thorsten Ballhause	Gewerkschaftssekretär der ver.di , Hamburg
Petra Bödeker-Schoemann	Geschäftsführerin der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (seit 16. Juli 2012)

Jörg Klauke	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft, Hamburg
Dr. Rainer Klemmt-Nissen	Geschäftsführer der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg (bis 20. Juni 2012)
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
Michael Pirschel	Leitender Regierungsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg
Walter Stork	Aufsichtsratsvorsitzender der NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft, Hamburg

An den Aufsichtsrat wurden im Berichtsjahr Sitzungsgelder in Höhe von TEUR 1 gezahlt.

## Konzernabschluss

Die HHLA erstellt einen Konzernabschluss für den kleinsten Kreis der Konzernunternehmen, der im 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 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 5. März 2013

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 2012

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten						Kumulierte Abschreibungen					Buchwerte		
	1.1.2012	Zugänge	Zugänge aus Verschmelzung	Abgänge	Abgänge aus Verschmelzung	Umbuchungen	31.12.2012	1.1.2012	Zugänge	Abgänge	Abgänge aus Verschmelzung	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>														
1. Entgeltlich erworbene Software	5.459.774,98	351.908,38	0,00	30.893,08	0,00	80.733,79	5.861.524,07	1.100.938,45	928.307,51	30.893,08	0,00	1.998.352,88	3.863.171,19	4.358.836,53
2. Geleistete Anzahlungen	258.566,70	1.312.320,13	0,00	0,00	0,00	-80.733,79	1.490.153,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.490.153,04	258.566,70
	5.718.341,68	1.664.228,51	0,00	30.893,08	0,00	0,00	7.351.677,11	1.100.938,45	928.307,51	30.893,08	0,00	1.998.352,88	5.353.324,23	4.617.403,23
<b>II. Sachanlagen</b>														
1. Bauten auf fremden Grundstücken	44.700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44.700,00	33.152,50	4.470,00	0,00	0,00	37.622,50	7.077,50	11.547,50
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	226.837,20	14.243,70	0,00	88.356,06	0,00	0,00	152.724,84	192.608,20	23.897,20	86.439,79	0,00	130.065,61	22.659,23	34.229,00
	271.537,20	14.243,70	0,00	88.356,06	0,00	0,00	197.424,84	225.760,70	28.367,20	86.439,79	0,00	167.688,11	29.736,73	45.776,50
<b>III. Finanzanlagen</b>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	113.416.312,43	0,00	255.000,00	0,00	7.379.019,60	0,00	106.292.292,83	3.879.101,19	0,00	0,00	3.879.101,19	0,00	106.292.292,83	109.537.211,24
2. Beteiligungen	481.478,57	0,00	31.444,45	0,00	0,00	0,00	512.923,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	512.923,02	481.478,57
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	0,00	150,42	0,00	0,00	0,00	0,00	150,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,42	0,00
	113.897.791,00	150,42	286.444,45	0,00	7.379.019,60	0,00	106.805.366,27	3.879.101,19	0,00	0,00	3.879.101,19	0,00	106.805.366,27	110.018.689,81
	119.887.669,88	1.678.622,63	286.444,45	119.249,14	7.379.019,60	0,00	114.354.468,22	5.205.800,34	956.674,71	117.332,87	3.879.101,19	2.166.040,99	112.188.427,23	114.681.869,54

HHLA Container Terminals  
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHCT  
per 31. Dezember 2012

Name und Sitz des Unternehmens				Höhe des Anteils am Kapital		Eigen- kapital in TEUR	Ergebnis des Geschäftsjahres in TEUR	
				direkt %	indirekt %		Jahr	
<b>HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg</b>	1)	2)	3)	100,0		1.942	2012	0
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	1)				100,0	33	2012	0
<b>HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg</b>	1)	2)	3)	100,0		34.741	2012	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg	1)				100,0	19.466	2012	2.037
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagbetrieb mbH, Hamburg				9,7	7,7	1.737	2012	908
<b>HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg</b>	1)	2)	3)	74,9		74.072	2012	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg	1)	2)	3)		74,9	601	2012	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg					37,5	113	2012	3
<b>HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg</b>	1)	2)	3)	74,9		6.360	2012	0
<b>FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg</b>	1)			66,0		25	2011	0
<b>HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg</b>	1)			51,0		725	2012	54
<b>CuxPort GmbH, Cuxhaven</b>				25,1		6.842	2011	1.335

- 1) Verbundenes Unternehmen  
2) Mit diesen Unternehmen bestanden in 2012 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 2012

### 1. Darstellung der Gesellschaft und des Geschäftsverlaufs

#### 1.1 Überblick über die Gesellschaft, Geschäftstätigkeit und Rahmenbedingungen

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

	%
- HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg	100,0
- HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, 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, Hamburg, (CTB) wird direkt von der HHLA gehalten; die Beteiligung an der SC HPC Ukraina, Odesa/Ukraine, (HPC Ukraina) wird von der HPC Hamburg Port Consulting Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg, 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 2012**

Das Wachstum der Weltwirtschaft betrug im Jahr 2012 3,2 %. Nach einer relativ kräftigen Zunahme der Weltinlandsproduktion zu Jahresbeginn schwächte sich die wirtschaftliche Entwicklung im Jahresverlauf deutlich ab. Auch der weltweite Warenaustausch verlor spürbar an Dynamik. Nach einer Zunahme von 5,9 % im Jahr 2011 erhöhte sich das Welthandelsvolumen im Jahr 2012 nur noch um 2,8 %.

Die wirtschaftliche Entwicklung war im Jahr 2012 erneut durch die Staatsschuldenkrise in der Eurozone sowie in den USA geprägt. Die Unsicherheiten auf den Kapitalmärkten konnten für den Euroraum, insbesondere durch die Errichtung des dauerhaften Rettungsschirms ESM, zwar reduziert werden. Die in diesem Zuge eingeleitete Konsolidierung der öffentlichen Haushalte führte allerdings in der Peripherie Europas zu starken wirtschaftlichen Belastungen. In den USA wurden zum Jahresende die ungelösten Haushalts- und Strukturprobleme erneut deutlich.

Insgesamt konnten die entwickelten Volkswirtschaften im Jahr 2012 mit 1,3 % nur verhalten wachsen. Im Euroraum nahm die Wirtschaftsleistung sogar um -0,4 % leicht ab. Die USA erzielten dank eines konjunkturellen Aufschwungs zum Jahresende im Jahr 2012 ein überraschend robustes Wirtschaftswachstum von 2,3 %.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer erzielten im Jahr 2012 wieder die höchsten Wachstumsraten weltweit. Die Wirtschaftsleistung erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 %. Allerdings waren auch diese Länder, insbesondere bei hoher Exportabhängigkeit, von der wirtschaftlichen Entwicklung in den entwickelten Volkswirtschaften betroffen. Die Schwellen- und Entwicklungsländer reagierten z.T. mit wirtschaftspolitischen Maßnahmen, die im Wesentlichen auf eine Stärkung der Binnenkonjunktur abzielten. Insbesondere in China hat die konjunkturelle Dynamik im Jahresverlauf weiter nachgelassen. Die Volksrepublik erreichte im Jahr 2012 ein Wachstum von 7,8 %. Zuletzt konnte die Zentralregierung durch wirtschaftspolitische Maßnahmen das wirtschaftliche Umfeld stabilisieren.

Die aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas haben im Jahr 2012 spürbar an Wachstumsdynamik verloren. Nach 5,3 % in 2011 expandierte die Wirtschaft in dieser Region 2012 verhalten um 1,8 %.

Die deutsche Wirtschaft zeigte sich im Vergleich zu den europäischen Nachbarn weiterhin robust, wenn gleich auch hier die Dynamik im Jahresverlauf deutlich abnahm. Das Bruttoinlandsprodukt Deutschlands erhöhte sich im Jahr 2012 um 0,9 %. Der Vergleich zum Vorjahr, die Wirtschaft wuchs in 2011 um 3,1 %, verdeutlicht die konjunkturu-

relle Abschwächung im Jahr 2012. Auch die Exporte nahmen mit einem Wachstum von 4,0 % nur verhalten zu, die Importe erhöhten sich um 2,2 %.

### **Branchenumfeld Segment Container 2012**

Der im Jahr 2012 überproportional abgeschwächte Welthandel bestimmte auch die Containerverkehre. Die Containerverkehre folgten über das Gesamtjahr 2012 dem zeitlichen Verlauf der weltwirtschaftlichen Entwicklung. Nach einem Wachstum von 5 % im 1. Quartal 2012 ebte die Dynamik zusehends ab und die ursprünglich erwartete saisonale Erholung im 3. Quartal 2012 blieb aus. Auf Jahressicht nahmen die Containerverkehre (gemessen am gesamten Umschlagaufkommen in den weltweiten Häfen) um 3,9 % zu. Die Dynamik nahm damit im Vergleich zum Vorjahr deutlich ab.

Im Einklang dazu schwächte sich auch das Schiffsflottenwachstum ab, gleichwohl war die Zunahme um 6 % und einer Gesamtkapazität von rd. 0,9 Mio. TEU im Vergleich zum Wachstum der Containerverkehre überproportional. Die Kapazität der weltweiten Containerschiff flotte erhöhte sich von 15,4 Mio. TEU im Jahr 2011 auf 16,3 Mio. TEU im Jahr 2012. Die Werftbücher weisen derzeit einen Auftragsbestand von 487 Containerschiffen mit einer Stellkapazität von 3,4 Mio. TEU aus. Dies entspricht rund 21 % der aktuellen Flottenkapazität.

Das weiterhin anhaltende Überangebot an Stellkapazität bestimmte auch im Jahr 2012 die Entwicklung der Charraten. Der gewichtete Gesamtindex Harper Petersen Charraten Index (HARPEX) konnte sich bis zum Mai 2012 gegenüber dem Jahresendstand 2011 zwar verbessern, gab danach aber wieder deutlich nach. Am Ende des Jahres 2012 lag dieser Index um 9 % unter dem Vorjahreswert.

Volatil war auch die Entwicklung bei den Frachtraten. Konnten im 2. Quartal 2012 die Reeder das Ratenniveau bei Neuabschlüssen zunächst deutlich steigern, gaben diese, gemessen am renommierten Indikator für Frachtraten, dem Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) bis Oktober wieder nach. Nach einem weiteren kurzen Anstieg schloss dieser Index mit 1.137 Punkten und lag damit um 20 % oberhalb des Vorjahresniveaus.

Die Containerreeder werden im Jahr 2012 allenfalls ausgeglichene Ergebnisse erzielen. Nach dem Vorjahr mit einem Rekordverlust von rd. 5,2 Mrd. € verbesserte sich die wirtschaftliche Lage zwar, der Konsolidierungsdruck hält aber weiterhin an.

## Umschlagentwicklung in Mio. TEU

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rotterdam	10,8	10,8	9,7	11,1	11,9	11,9
Hamburg	9,9	9,7	7,0	7,9	9,0	8,9
Antwerpen	8,2	8,7	7,3	8,5	8,6	8,6
Bremen/Bremerhaven	4,9	5,5	4,6	4,9	5,9	6,1
Zeebrügge	2,0	2,2	2,3	2,5	2,2	2,0

Quelle: Port Authorities; HHM (vorläufige Zahlen)

Die schwache konjunkturelle Entwicklung Europas schlug auf die Entwicklung des Containerumschlags in den sog. Nordrange-Häfen – hierzu zählen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, die bremischen Häfen, Zeebrügge und seit der Eröffnung im September 2012 der JadeWeserPort in Wilhelmshaven – durch. Nach dem kräftigen Wachstum im Jahr 2011 von 7,7 % lag der Containerumschlag in 2012 mit insgesamt 37,6 Mio. TEU um 0,5 % unter dem Vorjahreswert. Die Anzahl der umgeschlagenen Container reduzierte sich in Hamburg um rd. 2 % auf 8,9 Mio. TEU. In den Wettbewerbshäfen verlief die Entwicklung unterschiedlich. Die Bremischen Häfen konnten recht kräftig wachsen, während Antwerpen an das Vorjahr nicht ganz anknüpfen konnte. In Rotterdam stagnierte der Containerumschlag, in Zeebrügge nahm er relativ deutlich ab. In Wilhelmshaven wurden in den ersten Betriebsmonaten des JadeWeserPort rd. 24.000 TEU umgeschlagen.

### 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 2012 1.681.243 Container wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um -1,0 %. Das Jahr war geprägt von der Bildung des G6 Konsortiums aus den beiden Konsortien TNWA und Grand Alliance. Dies hatte eine Neuordnung der Dienststruktur zur Folge. Der Verlust eines Nordamerikadienstes konnte durch die Verlagerung eines anderen Nordamerikadienstes vom CTB kompensiert werden.

Der wasserseitige Umschlag der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg, (CTT) betrug im Berichtsjahr 630.003 Container und lag damit um 12,5 % über dem Umschlag des Vorjahres. Zu Beginn des Jahres bewirkte der Sockeleffekt eines im Mai 2011 übernommenen Fernostdienstes des CHKY-Konsortiums eine Umschlagsleistung über Vorjahr. Nachdem das Ausbleiben der Peak-Season im Herbst vorübergehend schwächere Mengen brachte, konnte zu Ende des Jahres mit der Übernahme eines Fernostdienstes vom CTB wieder eine Steigerung realisiert werden.

Als Folge der weiteren Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Hamburg konnte auch in 2012 erneut ein deutlicher Anstieg der Feederverkehre am CTA und am CTT verzeichnet werden.

Die HCCR Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg, musste im operativen Leistungsbereich im Vergleich zum Vorjahr eine leicht stagnierende bis rückläufige Nachfrage verzeichnen. Dennoch waren an allen Standorten die vorhandenen Kapazitäten für Reparaturleistungen gut ausgelastet. Durch zusätzliche Dienstleistungsangebote konnte ein größerer Umsatzrückgang abgefangen und ein Ergebnis auf Vorjahresniveau erzielt werden. Darüber hinaus wurde die Beteiligung an der Tochtergesellschaft LZU Leercontainer Zentrum Unikai GmbH, Hamburg, Anfang 2012 auf 100 % aufgestockt und anschließend auf HCCR verschmolzen.

#### **1.4 Personal- und Sozialbereich**

Zum Bilanzstichtag beschäftigte die Gesellschaft 86 Mitarbeiter (2011: 82 Mitarbeiter).

Hiervon wurden 27 Mitarbeiter von der HHLA im Rahmen des „gespaltenen Entsendemodells“ beschäftigt (2011: 26).

#### **1.5 Forschung und Entwicklung**

Die HHCT und die zum 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 HHLA wurden daher in 2012 entsprechende Forschungs- und Entwicklungsprojekte betrieben. Eines dieser Projekte betraf auch HHCT. Das anteilige Projektvolumen betrug im Berichtsjahr TEUR 43,1.

## 1.6 Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

Mit Wirkung zum 1. Januar 2012 wurde die UNIKAI Hafendienst GmbH, Hamburg, (UNIKAI) auf die HHCT verschmolzen. Hierdurch ist auch die Beteiligung der UNIKAI an der HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg, auf die HHCT übergegangen.

## 2. Darstellung der Lage

### 2.1 Ertragslage

	2012	2011
	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	32.385,2	36.340,6
Finanzergebnis	72.716,2	102.200,8
Jahresüberschuss (vor Ergebnisabführung)	69.061,2	99.331,9

Die Umsatzerlöse sind im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr gesunken. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen daraus, dass die HHCT nicht mehr als Produzent von Licht und Kälte auftritt, sondern lediglich als Stromversorger agiert. Damit sind Kosten, u.a. für Dienstleistungen und Pacht, sowie die entsprechenden Erlöse aus der Licht- und Kälteproduktion entfallen.

Die Beteiligungen weisen im Jahr 2012 eine schwächere Ergebnislage auf. Dadurch verschlechtert sich das Finanzergebnis um 28,8 %. Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung sinkt entsprechend um TEUR 30.270,7 auf TEUR 69.061,2.

### 2.2 Vermögenslage

	31.12.2012	31.12.2011
	TEUR	TEUR
Bilanzsumme	214.292,0	233.004,8
Eigenkapital	111.449,2	111.449,2
Eigenkapitalquote	52,0 %	47,8 %

Bei unverändertem Eigenkapital führte der geringere Forderungsbestand durch die Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften zu einer Reduzierung der Bilanzsumme um TEUR 18.712,8 (-8,0 %) auf TEUR 214.292,0. Korrespondierend hierzu verringerte sich die Verbindlichkeit aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag gegenüber der HHLA. Die Eigenkapitalquote steigt somit auf 52,0 %.

Die Investitionen des Geschäftsjahres 2012 in Höhe von TEUR 1.678,6 betrafen überwiegend geleistete Zahlungen für die Zollsoftware.

## **2.3 Finanzlage**

Die Gesellschaft ist in das Konzernclearing der HHLA integriert. Dadurch war im Berichtsjahr die Zahlungsfähigkeit jederzeit gewährleistet.

Der Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit beträgt TEUR 95.267 (i. Vj. TEUR 75.175).

## **3. Chancen und Risiken**

### **3.1 Beschreibung Risikomanagement**

Die Gesellschaft ist in das Risikomanagementsystem der HHLA integriert. 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. Unter Risiko wird dabei die Gefahr einer negativen Abweichung von der operativen oder strategischen Planung bzw. der aktuellen Prognose verstanden.

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**

### **Strategische Risiken**

Die fortschreitende Entwicklung der Schiffsgrößen beeinflusst auch die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und Hamburgs als Hafenstandort. Der Ausbau der regionalen Verkehrs- und Hinterlandinfrastruktur ist daher zwingend erforderlich.

Die Bedeutung der Fahrrinnenanpassung der Elbe für die HHCT steigt durch die zulaufenden, sehr großen Schiffsneubauten weiter an. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16. Oktober 2012 einem Eilantrag gegen den sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord stattgegeben. Damit kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens nicht vollzogen werden. Mit einem kurzfristigen Beginn der Bauarbeiten kann nicht mehr gerechnet werden.

Für die HHLA ist die Fahrrinnenanpassung eine zentrale Voraussetzung, um ihre Marktstellung als wichtiges Drehkreuz internationaler Containerverkehre auch in Zukunft halten und ausbauen zu können. Verzögerungen bei der Fahrrinnenanpassung können dazu führen, dass Reedereien in der Disposition ihrer Liniendienste vermehrt andere Umschlagplätze mit besserer nautischer Erreichbarkeit in Betracht ziehen und sich Verkehre damit gegebenenfalls auf Dauer am Hamburger Hafen vorbei entwickeln. Der Ausbau von Umschlagskapazitäten in der Nordrange könnte diese Entwicklung unterstützen. Beeinträchtigungen infolge der verzögerten Fahrrinnenanpassung der Elbe sind in zunehmendem Maße durch eine Beschleunigung der Schiffsabfertigung und die Bewältigung hoher Spitzenlasten auszugleichen.

Neben der Fahrrinnenanpassung sind zum Erhalt 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. Als für die Hafenwirtschaft besonders wichtige Projekte sind hier der Bau der Hafenuferspange (A252) sowie die Modernisierung der Schleusen und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals hervorzuheben. Die HHLA geht davon aus, dass die Infrastrukturprojekte auch weiterhin durch die politischen Entscheidungsträger vorangetrieben werden. Über die Einbringung der Interessen der HHLA in entsprechende Gremien sowie die Mitwirkung in Verbänden und aktive Öffentlichkeitsarbeit versucht die HHLA weiteren Verzögerungen vorzubeugen.

### **Marktrisiken**

Für die weitere Entwicklung des Containerumschlags ist ein stabiles und fortschreitendes Wachstum der Volkswirtschaften in den Zielmärkten der HHLA erforderlich. Die europäische Staatsschuldenkrise und das in 2012 nachlassende Wachstum der Schwellenländer schwächen derzeit die weltwirtschaftliche Dynamik. Die Erwartungen

an die weitere wirtschaftliche Entwicklung und damit an die Entwicklung der Umschlags- und Transportnachfrage sind mit großen Unsicherheiten behaftet.

Aufgrund eines volatilen makroökonomischen Umfelds bestehen wesentliche Risiken fort. So gefährdet die anhaltende Krise der Staatsschulden nicht nur in Europa die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die angespannte wirtschaftliche Situation führt in vielen Staaten zu Belastungen für die öffentlichen Haushalte und die nationalen Bankensysteme. Die Staatsschuldenkrise beeinträchtigt dabei nicht nur unmittelbar die Konjunktur in den Krisenländern, sondern überträgt sich über die Finanzmärkte auch auf die Weltwirtschaft.

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 Konjunktorentwicklung ebenfalls beeinträchtigen.

Wenn sich der Containerumschlag aufgrund der anhaltenden konjunkturellen Unsicherheiten nicht wie erwartet entwickelt, werden Planmengen ggf. nicht erreicht und es kann zur Unterauslastung von Umschlagskapazitäten kommen. Generell besteht bei Unterauslastung das Risiko, dass negative Ergebnisabweichungen aufgrund bestehender Fixkostenintensität kurzfristig nur partiell kompensiert werden können.

Die angespannte Liquiditäts- und Ergebnislage hat zu einer Veränderung der Präferenzen der Reederkunden geführt. Standen zuvor noch Qualität, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit im Containerumschlag im Mittelpunkt, sind es derzeit vorrangig die Kosten. Sollte sich die künftige weltwirtschaftliche Entwicklung weiter eintrüben, wäre aufgrund der hohen Überkapazitäten der Reeder eine weitere Kostenorientierung der Reederkunden zu befürchten. Dieser Trend könnte durch weitere exogene Faktoren verstärkt werden. Die geographisch vorteilhafte Lage des Hamburger Hafens könnte dann durch weitere Preissenkungen der Beneluxhäfen im Transshipment erneut ausgehebelt werden. Darüber hinaus bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen die Inbetriebnahme weiterer Umschlagskapazitäten in der Nordrange auf die Erlösstruktur haben werden.

Innerhalb der Hamburg-Antwerpen-Range wird der Ausbau weiterer Umschlagskapazitäten durch die Hafenverwaltungen/Terminalbetreiber vorangetrieben. Darüber hinaus zeichnet sich ab, dass auch weitere Verkehre in die Ostsee etabliert werden und sich Häfen in dieser Region zu Drehscheiben entwickeln. Das Angebot an Containerumschlagskapazitäten wird dabei auch mittelfristig die Nachfrage übersteigen. Ein solches Überangebot führt zu einer Intensivierung des Wettbewerbs.

In einigen Konzerngesellschaften werden große Teile des Umsatzes mit wenigen Kunden erwirtschaftet. Ein Abwandern eines dieser Kunden würde in der betroffenen Gesellschaft zu hohen Ergebniseffekten führen. Die HHLA arbeitet mit fast allen großen weltweit operierenden Reedereien im Containerverkehr zusammen. In der derzeitigen Ergebnissituation der Reeder ist ein Konsolidierungsprozess nicht auszuschließen. Zusammenschlüsse und Allianzen zwischen Terminalbetreibern oder Reedern sowie zwischen Terminalbetreibern und Reedereien können zu einer Veränderung der Mengen- und Preisstruktur zwischen den Umschlagsbetrieben führen.

Von der HHLA werden segmentübergreifend gezielte Kundenbindungsmaßnahmen zum Aufbau von Alleinstellungsmerkmalen ergriffen. Zudem wird die ihr zur Verfügung stehende Flexibilität im Kostenmanagement sowie in der Kapazitätssteuerung genutzt. Die HHLA ist bemüht, die eigenen Investitionen zum Ausbau der Containerterminals flexibel an die prognostizierbare Nachfrage anzupassen. Zur Früherkennung von möglichen negativen Entwicklungen werden die Umschlags- und Transportmengen in den betroffenen Märkten sowie die Umschlagmengen/Dienstestruktur der jeweiligen Kunden beobachtet. Darüber hinaus wird das Netzwerk genutzt, um wettbewerbsrelevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen.

Die eingeschränkte Anzahl von Anbietern im Segment der Hafenumschlaggeräte und -systeme kann zu Engpässen bei der Beschaffung von Ersatzteilen und zu veränderten Beschaffungskonditionen führen. Die HHLA sorgt sich daher laufend um alternative Beschaffungsstrategien und diversifiziert ggf. die Beschaffung. Zudem wird eine enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit mit strategischen Lieferanten aufgebaut. In Abstimmung mit den Fachabteilungen der HHLA und den Konzerngesellschaften werden darüber hinaus relevante Marktkonzentrationen bei Umschlaggeräten sorgfältig beobachtet und bei der Auftragsvergabe berücksichtigt. Darüber hinaus überwacht die HHLA laufend die Bonität ihrer Lieferanten mittels eines Monitoringsystems.

### **Risiken der Leistungserstellung**

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. Vorbeugende Instandhaltung, Bereitschaften/Stördienste sowie redundant vorgehaltene Anlagen, wie z. B. Rechenzentren und Trafostationen, reduzieren das Risiko deutlich. In den Konzerngesellschaften wird durch regelmäßige Kontrollgänge und Tests versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen. Weiterhin besteht das Risiko, dass Transportketten unterbrochen werden. Die Gesellschaft ist bemüht die Kapazitäten an das aktuelle Mengenvolumen anzupassen.

### **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 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**

Obgleich die weltwirtschaftliche Lage weiter von hoher Unsicherheit geprägt ist, scheint die Talfahrt der globalen wirtschaftlichen Dynamik zum Jahreswechsel 2012/2013 vorerst gebremst. Die Rahmenbedingungen auf den weltweiten Finanzmärkten haben sich zum Ende des vergangenen Jahres verbessert und die zuletzt aufgenommenen Stimmungsindikatoren deuten auf eine konjunkturelle Belebung im Jahresverlauf 2013. Allerdings bleiben die Signale aus dem weltwirtschaftlichen Umfeld gemischt: So haben die Maßnahmen der Notenbanken im Euroraum und den USA die Turbulenzen an den Kapitalmärkten zwar vorerst eingedämmt, der enorme Konsolidierungsdruck öffentlicher Haushalte und ungelöste Strukturprobleme lasten jedoch weiter auf den wirtschaftlichen Perspektiven der Industrienationen. Die Exportsektoren vieler Schwellen- und Entwicklungsländer leiden unter einer anhaltend schwachen Auslandsnachfrage und setzen vor allem auf eine expansive Fiskalpolitik zur Förderung ihrer Binnenwirt-

schaft. Beträchtliche Unsicherheit und materielle Risiken für die Weltwirtschaft rühren unverändert von einer erneuten Eskalation der Schuldenkrise im Euroraum, den Folgen eines steigenden Staatsdefizits in den USA und einer synchronen Konjunkturabkühlung in den Schwellen- und Entwicklungsländern. Unter der Annahme einer allmählichen Entspannung der Gesamtsituation erwartet der IWF eine konjunkturelle Belebung im Jahresverlauf und geht von einem moderaten Weltwirtschaftswachstum von 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr aus.

Die fragile Wirtschaftsentwicklung macht sich auch im internationalen Warenaustausch bemerkbar. So sollen die Konjunkturimpulse dem Welthandel ebenfalls gewissen Schwung verleihen. Nach einem schwachen Wachstum 2012 dürfte das globale Handelsvolumen 2013 aber wiederum nur verhalten um 3,8 % steigen.

In den Wirtschaftsregionen, die für die Geschäftsentwicklung der HHLA besondere Bedeutung haben, dürfte sich die Konjunktorentwicklung 2013 abermals deutlich unterscheiden: Zwar ist davon auszugehen, dass die wirtschaftliche Expansion Asiens durch die Schuldenkrise in den Industrienationen und die hiervon gedämpfte Exportnachfrage weiter beeinträchtigt wird. Dennoch rechnet der IWF für die asiatischen Volkswirtschaften noch immer mit einem vergleichsweise kräftigen Wirtschaftswachstum von insgesamt gut 7 %. Dabei erhofft man sich in der Volksrepublik China durch den politischen Führungswechsel stärkere fiskalische und geldpolitische Akzente und den Anstoß zu weiteren strukturellen Reformen. Die weltweit zweitgrößte Volkswirtschaft soll daher im kommenden Jahr um rund 8 % wachsen.

Aufgrund ihrer engen Verflechtung mit dem Euroraum wird das Wachstum der Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa nach Einschätzung des IWF nicht viel mehr als 2 % erreichen können. Dabei soll die Wirtschaftsleistung Russlands gestützt von Öl- und Gasexporten noch immer um annähernd 4 % zulegen.

Während die aufstrebenden Märkte der Konjunkturschwäche mit geld- und fiskalpolitischen Handlungsspielräumen begegnen können, sind die wirtschaftspolitischen Optionen der fortgeschrittenen Volkswirtschaften angesichts hoher Budgetdefizite und bereits niedriger Leitzinsen begrenzt. Daher dürfte die Konjunktorentwicklung in den Mitgliedsländern des Euroraums schwach bleiben. Der IWF rechnet damit, dass der Euroraum 2013 in der Rezession verharret, die allerdings mit einem prognostizierten Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,2 % geringer ausfallen soll als im Jahr zuvor.

In Erwartung einer steigenden Exportnachfrage, vor allem aus den aufstrebenden Volkswirtschaften, könnte das Bruttoinlandsprodukt Deutschlands dagegen um verhaltene 0,6 % zulegen. Sofern die USA den Streit um die Schuldenobergrenze des Staatshaushalts bald lösen können, hält der IWF ein Wirtschaftswachstum von rund 2 % für erreichbar, wobei auch dort strukturelle Probleme und die hohe Arbeitslosigkeit weiter belasten.

## **Branchenumfeld**

Dem verhalten optimistischen Ausblick folgend prognostiziert das Marktforschungsinstitut Drewry 2013 ein leicht stärkeres Wachstum des weltweiten Containerumschlags. Nach 3,9 % im Vorjahr soll das globale Containeraufkommen in den kommenden zwölf Monaten um 4,6 % zulegen. Getrübt durch die weltwirtschaftlichen Unsicherheiten hat Drewry seine Umschlagervorgänge allerdings bereits nach unten revidiert. Während die Entwicklung innerasiatischer Containerverkehre und das Umschlagvolumen in Osteuropa voraussichtlich erneut von einer überdurchschnittlichen Dynamik geprägt sein werden, deuten die Prognosen für die Häfen in Nordeuropa mit einem möglichen Plus von 0,6 % auf ein nahezu stagnierendes Ladungsaufkommen.

In der Containerschifffahrt dürfte die schwierige Marktlage auch 2013 angespannt bleiben. So rechnet das Marktforschungsinstitut Alphaliner in den kommenden zwölf Monaten mit einem Auslieferungsrekord der Werften. Insgesamt werden Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 1,7 Mio. TEU in Dienst gestellt, womit das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage weiter zunimmt. Von den erwarteten Schiffen sollen allein mehr als 40 Einheiten über Stellplatzkapazitäten von mehr als 10.000 TEU verfügen, die vor allem im Asien-Europa-Verkehr eingesetzt werden und in den Häfen entlang ihrer Rotation hohe Spitzenlasten erzeugen. Unter den Reedereien ist demnach auch 2013 von intensiven Konsolidierungsbemühungen auszugehen, die aus Sicht der Hafelogistik kaum vorhersehbare Veränderungen in den Strukturen und Fahrplänen der Liniendienste mit sich bringen können.

Parallel zu dieser Entwicklung schaffen Häfen im Wettbewerbsumfeld der HHLA zusätzliche Umschlagkapazitäten oder weisen eine beträchtliche Unterauslastung auf. Angesichts der verhaltenen Mengenerwartungen ist damit bis auf weiteres auch in der Schiffsabfertigung von einem Angebotsüberhang mit entsprechendem Druck auf die Erlösqualität der Terminalbetreiber auszugehen.

## **Entwicklung der Gesellschaft**

HHCT erwartet für Ihre Beteiligungen CTA und CTT in 2013 ein Mengenwachstum im Bereich von 4 %. Neben einem moderaten Marktwachstum ist dies auch auf die Veränderungen in der Dienstestruktur in 2012 mit entsprechenden Sockeleffekten im ersten Halbjahr 2013 zurückzuführen. Aufgrund des weiterhin hohen Preis- und Kostendrucks wird für die Beteiligungen insgesamt ein Jahresergebnis 2013 unter 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 Fahrinnenanpassung

der Elbe erfolgt. Soweit sich die Wachstumsmöglichkeiten damit in vollem Umfang erschließen lassen, ist die Gesellschaft zuversichtlich, dass die Hamburger Terminals ihre Marktposition halten und ausbauen können.

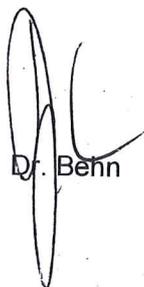
HHCT erwartet für das eigene Geschäft auf Grund der Steuerungsfunktion auch in den kommenden Jahren ein leicht negatives Ergebnis. Die Leistungen aus der Energieversorgung einiger HHLA- Gesellschaften und den technischen und vertrieblichen Dienstleistungen werden auch künftig kostendeckend weiterbelastet.

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 5. März 2013

HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Geschäftsführer



Dr. Behn



Brandt

Goller

Lütje

