HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung Hamburg

Testatsexemplar
Jahresabschluss und Lagebericht
31. Dezember 2013

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Building a better
working world

EY

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 2013 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, 4. März 2014

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

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

Grummer
Wirtschaftsprüfer

Brorhilker
Wirtschaftsprüfer

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Bilanz zum 31. Dezember 2013

Aktiva

	31.12.2013		31.12.2012	
	EUR	EUR	EUR	EUR
A. Anlagevermögen				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Software	3.335.995,66		3.863.171,19	
2. Geleistete Anzahlungen	145.337,31	3.481.332,97	1.490.153,04	5.353.324,23
II. Sachanlagen				
1. Bauten auf fremden Grundstücken	2.607,50		7.077,50	
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	28.942,07	31.549,57	22.659,23	29.736,73
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	106.292.292,83		106.292.292,83	
2. Beteiligungen	512.923,02		512.923,02	
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	151,25	106.805.367,10	150,42	106.805.366,27
		110.318.249,64		112.188.427,23
B. Umlaufvermögen				
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	218.487,45		81.756,58	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	109.389.489,32		101.725.978,01	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	37.064,60	109.645.041,37	109.340,12	101.917.074,71
II. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		141.557,22		41.900,73
		109.786.598,59		101.958.975,44
C. Rechnungsabgrenzungsposten		500,10		144.581,00
		220.105.348,33		214.291.983,67

Passiva

	31.12.2013	31.12.2012
	EUR	EUR
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	10.525.000,00	10.525.000,00
II. Kapitalrücklage	100.909.965,05	100.909.965,05
III. Gewinnrücklagen	14.262,00	14.262,00
	111.449.227,05	111.449.227,05
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.499.898,00	5.396.239,00
2. Steuerrückstellungen	30.512,00	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	2.522.073,22	1.286.151,34
	8.052.483,22	6.682.390,34
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	395.853,97	1.669.496,10
2. Verbindlichkeiten gegenüber der Freie und Hansestadt Hamburg	13.135,20	255,20
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	69.013.567,51	66.049.603,81
--davon gegenüber Gesellschafter EUR 69.013.567,51 (i. Vj. EUR 66.004.594,91)--		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	31.181.081,38	28.441.011,17
--davon aus Steuern EUR 500.556,78 (i. Vj. EUR 493.793,29)--		
--davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 1.308,96 (i. Vj. EUR 0,00)--		
	100.603.638,06	96.160.366,28
	220.105.348,33	214.291.983,67

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

	2013		2012	
	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		37.991.162,84		32.385.242,77
2. Sonstige betriebliche Erträge		262.199,79		1.222.104,63
--davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 68,70 (i. Vj. EUR 9,39)--				
3. Materialaufwand				
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18.375.924,97		15.154.182,46	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.864.417,99	27.240.342,96	8.751.794,05	23.905.976,51
4. Personalaufwand				
a) Gehälter	5.113.397,57		4.520.974,49	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	944.802,88	6.058.200,45	665.178,83	5.186.153,32
--davon für Altersversorgung EUR 151.201,59 (i. Vj. EUR -56.762,55)--				
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		1.040.892,90		956.674,71
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		8.056.079,98		7.168.872,46
--davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 72,52 (i. Vj. EUR 4,47)--				
7. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		76.717.504,81		72.750.710,95
8. Erträge aus Beteiligungen		297.800,00		430.937,82
--davon aus verbundenen Unterternehmen EUR 0,00 (i. Vj. EUR 169.937,82)--				
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		793,24		18.991,25
--davon aus verbundenen Unternehmen EUR 580,80 (i. Vj. EUR 18.145,26)--				
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		400.276,04		484.401,33
--davon an verbundene Unternehmen EUR 30.135,94 (i. Vj. EUR 147.111,55)--				
--davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 369.655,00 (i. Vj. EUR 335.704,68)--				
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		72.473.668,35		69.105.909,09
12. Sonstige Steuern		66.109,45		44.713,92
13. Auf Grund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn		72.407.558,90		69.061.195,17
14. Jahresüberschuss		0,00		0,00

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Anhang für das Geschäftsjahr 2013

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.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Die planmäßigen Abschreibungen auf erworbenes 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 75,00 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:

	31.12.2013 %
Abzinsungssatz zum 31.12.	4,89
Lebenshaltungskostensteigerung	2,00
Anpassung der laufenden Renten	2,00
Anpassung der laufenden Renten 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 4,89 % 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 322) mit den entsprechenden Pensionsrückstellungen (TEUR 322) 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.

	31.12.2013 EUR
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Lebensarbeitszeitkonten	11.670,86
Beizulegender Zeitwert der Deka Fonds	9.263,86
Nettowert der Rückstellung für Lebensarbeitszeitkonten	2.407,00
Anschaffungskosten der Deka Fonds	9.413,52

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 sind 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:

	TEUR
Gezeichnetes Kapital	10.525
Kapitalrücklage	100.910
Gewinnrücklagen	14
	111.449

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

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen insbesondere ausstehende Rechnungen und Personalrückstellungen.

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:

	TEUR
Fälligkeit in 2014	5.879
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.706
Fälligkeit zwischen 2015 und 2018	57
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	0

5. Haftungsverhältnisse

Die Gesellschaft ist in das zentrale Cash-Management der HHLA eingebunden. Sie haftet gesamtschuldnerisch für alle Verpflichtungen aus dem Cash-Pooling gegenüber der Poolbank. Zum Bilanzstichtag bestand kein Risiko der Inanspruchnahme. Weitere Haftungsverhältnisse i. S. v. § 251 HGB bestehen 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 163) und Aufwendungen (TEUR 95) an. Die Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 135). Die Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Nachzahlungen für Energielieferungen (TEUR 44) und Steuern (TEUR 40).

7. Sonstige Angaben

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt 2013)

In 2013 beschäftigte die Gesellschaft durchschnittlich 61 Gehaltsempfänger. Weitere 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 2013 keine Bezüge. Auf die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführer Heinrich Goller und Thomas Lütje wird mit Verweis auf § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

Aufsichtsrat

Klaus-Dieter Peters Vorsitzender	Vorstandsvorsitzender der HHLA, Hamburg
Dietmar Stretz Stellvertretender Vorsitzender	Gewerkschaftssekretär der ver.di, Landesfachbereichsleiter Verkehr, Hamburg (bis 31.12.2013)
Andreas Bahn Stellvertretender Vorsitzender	Gewerkschaftssekretär der ver.di, Hamburg (seit 01.01.2014)
Thorsten Ballhause	Gewerkschaftssekretär der ver.di , Hamburg

Petra Bödeker-Schoemann	Geschäftsführerin der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, Hamburg
Jörg Klauke	Betriebsratsvorsitzender der HHLA, 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 HHLA, Hamburg
Thomas Mendrzik	Betriebsratsvorsitzender der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg
Arno Münster	Konzernbetriebsratsvorsitzender der HHLA, Hamburg
Michael Pirschel	Leitender Regierungsdirektor in der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freie und Hansestadt Hamburg
Walter Stork	Aufsichtsratsvorsitzender der NAVIS Schiffahrts- 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 4. März 2014

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 2013

	Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte	
	1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2013	1.1.2013	Zugänge	Abgänge	31.12.2013	31.12.2013	31.12.2012
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. Entgeltlich erworbene Software	5.861.524,07	325.053,44	0,00	172.544,75	6.359.122,26	1.998.352,88	1.024.773,72	0,00	3.023.126,60	3.335.995,66	3.863.171,19
2. Geleistete Anzahlungen	1.490.153,04	267.958,50	1.440.229,48	-172.544,75	145.337,31	0,00	0,00	0,00	0,00	145.337,31	1.490.153,04
	7.351.677,11	593.011,94	1.440.229,48	0,00	6.504.459,57	1.998.352,88	1.024.773,72	0,00	3.023.126,60	3.481.332,97	5.353.324,23
II. Sachanlagen											
1. Bauten auf fremden Grundstücken	44.700,00	0,00	0,00	0,00	44.700,00	37.622,50	4.470,00	0,00	42.092,50	2.607,50	7.077,50
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	152.724,84	17.932,02	9.811,10	0,00	160.845,76	130.065,61	11.649,18	9.811,10	131.903,69	28.942,07	22.659,23
	197.424,84	17.932,02	9.811,10	0,00	205.545,76	167.688,11	16.119,18	9.811,10	173.996,19	31.549,57	29.736,73
III. Finanzanlagen											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	106.292.292,83	0,00	0,00	0,00	106.292.292,83	0,00	0,00	0,00	0,00	106.292.292,83	106.292.292,83
2. Beteiligungen	512.923,02	0,00	0,00	0,00	512.923,02	0,00	0,00	0,00	0,00	512.923,02	512.923,02
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	150,42	0,83	0,00	0,00	151,25	0,00	0,00	0,00	0,00	151,25	150,42
	106.805.366,27	0,83	0,00	0,00	106.805.367,10	0,00	0,00	0,00	0,00	106.805.367,10	106.805.366,27
	114.354.468,22	610.944,79	1.450.040,58	0,00	113.515.372,43	2.166.040,99	1.040.892,90	9.811,10	3.197.122,79	110.318.249,64	112.188.427,23

HHLA Container Terminals
Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Aufstellung des Anteilsbesitzes der HHCT per 31. Dezember 2013

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)		3a)		100,0		1.942	2013	0
HCCR Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg	1)						100,0	32	2013	-1
HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg	1)	2)		3a)		100,0		34.741	2013	0
HHLA Rosshafen Terminal GmbH, Hamburg	1)						100,0	19.410	2013	1.981
DHU Gesellschaft Datenverarbeitung Hamburger Umschlagbetriebe mbH, Hamburg						9,7	7,7	1.643	2013	906
HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg	1)	2)	3)			74,9		74.072	2013	0
SCA Service Center Altenwerder GmbH, Hamburg	1)	2)		3b)			74,9	601	2013	0
Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg GmbH, Hamburg							37,5	141	2013	31
HHLA CTA Besitzgesellschaft mbH, Hamburg	1)	2)		3a)		74,9		6.360	2013	0
FLZ Hamburger Feeder Logistik Zentrale GmbH, Hamburg	1)					66,0		25	2013	0
HCC Hanseatic Cruise Centers GmbH, Hamburg	1)					51,0		789	2013	64
CuxPort GmbH, Cuxhaven						25,1		7.676	2012	1.584

1) Verbundenes Unternehmen
2) Mit diesen Unternehmen bestanden in 2013 Ergebnisabführungsverträge.
3) Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegung gemäß § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.
3a) Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht gemäß § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.
3b) Bei diesen Unternehmen wird die Befreiung von der Offenlegung sowie der Erstellungspflicht für den Lagebericht und den Anhang gemäß § 264 Abs. 3 HGB in Anspruch genommen.

HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2013

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, Odessa/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 der Branche

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft und Welthandel befanden sich im Jahr 2013 erneut auf einem flachen Wachstumspfad. Nach einem schwachen Jahresbeginn konnte sich die Weltwirtschaft im Jahresverlauf erholen, erreichte insgesamt aber lediglich die verhaltene Dynamik des Vorjahres. Ebenfalls verhalten entwickelte sich der Welthandel. Er lag mit einer Zunahme von nur 2,7 % weiterhin unter der Wachstumsrate des Weltinlandprodukts (BIP), die er zuletzt in den Jahren vor der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 regelmäßig deutlich übertroffen hatte.

Während sich die wirtschaftliche Situation im Euroraum im Vorjahresvergleich mit einem Rückgang um noch 0,4 % (im Vorjahr -0,7 %) relativ betrachtet verbesserte, büßte die US-Wirtschaft, die 2012 noch um 2,8 % gewachsen war, deutlich an Dynamik ein. Dies trug wesentlich dazu bei, dass die Wirtschaftsleistung der Industrieländer im Berichtsjahr nur um 1,3 % anstieg (im Vorjahr: +1,4 %). Leicht abgeschwächt hat sich auch das Wachstum der Schwellenländer, die mit einem Plus von 4,7 % (im Vorjahr +4,9 %) gleichwohl Treiber der weltwirtschaftlichen Entwicklung blieben.

Differenziert zeigte sich die Entwicklung in der europäischen Union. Während in vielen Staaten die Wirtschaftsleistung infolge fiskalischer Konsolidierungsprogramme und einer unverändert hohen Arbeitslosigkeit stagnierte oder sank, konnten sich andere europäische Volkswirtschaften aus der Rezession befreien. Dies zeigt sich besonders deutlich in der Wirtschaftsregion Mittel- und Osteuropa, deren Wachstumsrate von 2,5 % sich gegenüber den 1,4 % des Vorjahres um mehr als 50 % gesteigert hat. Russland dagegen verzeichnete 2013 mit einer BIP-Zunahme von nur 1,5 % (im Vorjahr: 3,4 %) einen starken Einbruch seiner Wirtschaftsdynamik.

In Deutschland blieb die wirtschaftliche Entwicklung mit einem BIP-Wachstum von nur 0,5 % (im Vorjahr: 0,9 %) sehr verhalten, konnte im Jahresverlauf allerdings an Dynamik zulegen. Deutlich schwächer zeigte sich der deutsche Außenhandel: Von Januar bis November 2013 verringerten sich die Ausfuhren um 0,2 %, die Einfuhren sogar um 1,2 %.

Branchenumfeld

Der Containerverkehr, der in der Zeit vor der Finanz- und Wirtschaftskrise noch zwei bis drei Mal stärker gewachsen war als das Weltinlandsprodukt, nimmt mittlerweile kaum noch stärker zu als der Welthandel und die Weltwirtschaftsleistung. Für das Jahr 2013 rechnet das Marktforschungsinstitut Drewry mit einem Anstieg des weltweiten Containerumschlags um nur 3,3 %. Gleichzeitig erhöhte sich in der globalen Contai-

nerschiffflotte die Stellplatzkapazität um 6,1 % auf 17,3 Mio. Standardcontainer (TEU). Dabei erhöhte sich besonders die Zahl sehr großer Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU: Sie wuchs um 21 % auf 196 Einheiten.

Die schwache Verfassung der europäischen Konjunktur spiegelte sich 2013 auch in der Entwicklung des Containerumschlags in den großen nordeuropäischen Kontinentalhäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremische Häfen und Hamburg wider, der mit 35,3 Mio. TEU um 0,5 % unter dem Vorjahreswert lag. Dabei verlief die Entwicklung an den einzelnen Hafenstandorten allerdings sehr unterschiedlich: Hamburg konnte mit einem Plus von 4,4 % auf 9,3 Mio. TEU spürbar zulegen. Bremerhaven (-4,7 % auf 5,8 Mio. TEU), Rotterdam (-2,1 % auf 11,7 Mio. TEU) und Antwerpen (-0,7 % auf 8,5 Mio. TEU) mussten dagegen zum Teil deutliche Rückgänge verzeichnen. Hamburg hat damit seine Position als zweitgrößter Containerhafen Europas gefestigt.

1.3 Geschäftsentwicklung

Die Entwicklung der HHCT ist stark abhängig von der Entwicklung der Containerterminals.

Der wasserseitige Umschlag der HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH, Hamburg, (CTA) hat sich im Jahr 2013 stark erhöht. Das Jahr war geprägt von stark anwachsenden Transhipmentmengen. Das Mengenwachstum und angestiegene Verweildauern führten zu einer fast durchgängigen Hochlastsituation im Lager. Zur Bewältigung der hohen Belastung der Anlage wurde ein manuell betriebenes Pufferlager erstellt.

Der wasserseitige Umschlag der HHLA Container Terminal Tollerort GmbH, Hamburg, (CTT) lag ebenfalls deutlich über dem Umschlag des Vorjahres. Die Steigerung gelang vor allem durch die Übernahme eines Fernostdienstes zum November 2012, wobei aufgrund von Verlusten von Diensten der Umschlag im vierten Quartal wieder deutlich abnahm.

Als Folge der weiteren Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Hamburg konnten auch in 2013 zusätzlich zu den gestiegenen Transhipmentmengen weitere Feederdienste hinzugewonnen werden. Die großen Konsortien an den beiden Terminals haben 2013 ihre Feederverkehre über Hamburg deutlich gesteigert.

Die HCCR Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH, Hamburg, hatte im Reparaturbereich im Vergleich zum Vorjahr weiterhin eine leicht stagnierende bis rückläufige Nachfrage zu verzeichnen. Auch die sonstigen logistischen Dienstleistungen, insbesondere die Transporte in den Leerlagern der Container Terminals sind im Ver-

gleich zum Vorjahr rückläufig gewesen. Ursache hierfür waren insbesondere operative Umstellungen auf den Terminals. Die Rückgänge konnten im Laufe des Jahres teilweise kompensiert werden.

1.4 Personal- und Sozialbereich

Zum Bilanzstichtag beschäftigte die Gesellschaft 85 Mitarbeiter (2012: 86 Mitarbeiter).

Hiervon wurden 23 Mitarbeiter von der HHLA im Rahmen des „gespaltenen Entsendemodells" beschäftigt (2012: 27).

1.5 Forschung und Entwicklung

Innovative Seehafentechnologien II

Im Rahmen der Förderinitiative „Innovative Seehafentechnologien II" (ISETEC II) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie wurden innovative Technologien für die deutschen Seehäfen bzw. deren Hinterlandanbindung untersucht und entwickelt, um dem langfristigen Trend eines stark anwachsenden Transportvolumens gerecht werden zu können. Die Projektschwerpunkte der HHLA lagen dabei in erster Linie auf der Weiterentwicklung und Optimierung betrieblicher Prozesse auf den HHLA-Containerterminals und in der gesamten Transportkette. Im Geschäftsjahr 2013 wurde mit dem Forschungsprojekt VESUHV (Vernetzung von Seehäfen und schienengebundenen Hinterlandverkehren) das letzte von zahlreichen Vorhaben der HHLA aus dieser Förderinitiative erfolgreich beendet.

2. Darstellung der Lage

2.1 Ertragslage

	2013	2012
	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse	37.991,2	32.385,2
Finanzergebnis	76.615,8	72.716,2
Jahresüberschuss (vor Ergebnisabführung)	72.407,6	69.061,2

Die Umsatzerlöse sind im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 17,3 % angestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen daraus, dass die HHCT mehr Strom an die Hamburger Containerterminals absetzen konnte und die Strombezugskosten deutlich angestiegen sind. Außerdem konnte das Profit-Center Containertechnik, welches Ingenieurdienstleistungen im Segment anbietet, aufgrund der Erhöhung des Stundensatzes einen deutlichen Erlösanstieg erreichen.

Die Beteiligungen weisen im Jahr 2013 insgesamt eine bessere Ergebnislage auf. Dadurch steigt das Finanzergebnis um 5,4 % an. Das Jahresergebnis vor Ergebnisabführung steigt um TEUR 3.346,4 auf TEUR 72.407,6.

2.2 Vermögenslage

	31.12.2013	31.12.2012
	TEUR	TEUR
Bilanzsumme	220.105,3	214.292,0
Eigenkapital	111.449,2	111.449,2
Eigenkapitalquote	50,6 %	52,0 %

Bei unverändertem Eigenkapital führte der höhere Forderungsbestand durch die Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften zu einer Steigerung der Bilanzsumme um TEUR 5.813,3 (+2,7 %) auf TEUR 220.105,3. Korrespondierend hierzu stieg die Verbindlichkeit aus dem bestehenden Ergebnisabführungsvertrag gegenüber der HHLA. Die Eigenkapitalquote sinkt auf 50,6 %.

Die Investitionen des Geschäftsjahres 2013 in Höhe von TEUR 610,9 betrafen überwiegend Erweiterungen der 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 74.234 (i. Vj. TEUR 95.267).

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

Vor dem Hintergrund des schnell fortschreitenden Wachstums der Schiffsgrößen ist insbesondere die zügige Fahrrinnenanpassung der Elbe eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass der Standort Hamburg seine Position als wichtige Drehscheibe für internationale Containerverkehre auch in Zukunft halten und ausbauen kann. Weitere

Verzögerungen könnten dazu führen, dass Reedereien ihre Liniendienste anders disponieren und sich Verkehre damit ggf. auf Dauer am Hamburger Hafen vorbei entwickeln. Darüber hinaus verschärft jede weitere Verzögerung der Fahrrinnenanpassung die Spitzenlastsituationen bei der Schiffsabfertigung, die sich aus dem stabilen Trend einer immer größeren Zahl immer größerer Containerschiffe ergibt. Entsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge.

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. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind unter anderem der Bau der Hafenquerspange (A252) sowie die Modernisierung der Schleusen und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Als infrastrukturnahes Unternehmen sind die HHLA bzw. ihre Gesellschaften darauf angewiesen, dass die häufig zu ihren eigenen Investitionen komplementären öffentlichen Investitionen und Leistungen rechtzeitig und im geplanten Ausmaß erfolgen. Deren Budgetplanungen weisen insbesondere im Ausland gewisse Unsicherheiten auf. Finanzierungsengpässe seitens der öffentlichen Hand können die Investitionsvorhaben der HHLA verzögern und dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbei entwickeln.

Die HHLA arbeitet deshalb bei entsprechenden Projekten eng mit den zuständigen öffentlichen Institutionen zusammen. Darüber hinaus vertritt sie ihre Interessen über die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

Marktrisiken

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt. Wenn sich die Nachfrage nach diesen Dienstleistungen nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass negative Ergebnisabweichungen kurzfristig nur teilweise kompensiert werden können.

Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zudem zu außerordentlichen Abschreibungen von Vermögensgegenständen (im Wesentlichen Sachanlagen und Finanzanlagevermögen) führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögensgegenstände und nimmt, falls erforderlich, Korrekturen vor.

Zur Früherkennung von möglichen negativen Entwicklungen werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z.B. zum weiteren Ausbau der Contai-

nerterminals, werden, soweit skalierbar, flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Auch wenn sich das Wirtschaftswachstum in den für die HHLA wichtigen Regionen zuletzt auf niedrigem Niveau stabilisiert hat, bleiben Konjunkturrisiken bestehen, u.a. aufgrund der nach wie vor hohen Staatsverschuldung in Europa und den USA sowie einer weiterhin expansiven Geldpolitik. Auch die politische Situation in der Ukraine, einem für die HHLA wichtigen Markt, kann sich negativ auf die dortige konjunkturelle Entwicklung auswirken. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass sich ein im Vergleich zur weltwirtschaftlichen Dynamik schwächeres Umschlagwachstum in der Nordrange verstetigt.

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

Der Aufbau zusätzlicher Umschlagkapazitäten in den nordeuropäischen Häfen setzt sich weiter fort. Je nach Konjunkturverlauf und Nachfrageentwicklung kann dies vor allem bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen, wie z.B. den Transshipment-Verkehren, zu einer deutlichen Intensivierung des Wettbewerbs und einer Mengenverlagerung führen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig verbessert. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu steigern und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Um ihre Führungsposition in der Umschlagtechnologie weiter auszubauen, arbeitet die HHLA mit besonderer Intensität an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen.

Darüber hinaus baut die HHLA ihr vertikales Geschäftsmodell weiter aus und intensiviert ihre Intermodalaktivitäten. Die hohe Wertschöpfungstiefe durch den Einsatz von eigenen Anlagen und eigenem rollenden Material gewährleistet eine hohe Qualität in der Prozesskette.

Änderung der Dienststrukturen der Linienreeder

Die Linienreederkunden der HHLA stehen in starkem Wettbewerb. Ursachen hierfür sind hohe Überkapazitäten infolge des hohen Zulaufs insbesondere von Großschiffsneubauten sowie volatilen Frachtraten und Bunkerpreisen bei einer gleichzeitig geringen Wachstumsdynamik im weltweiten Containertransport. Der Kostendruck auf Seiten

der Linienreeder bleibt daher hoch. Die Kunden der HHLA reagieren auf diese Situation durch vermehrte Zusammenschlüsse sowie die Neustrukturierung ihrer Dienste. Im Zuge dieser Entwicklungen sind temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten in andere Häfen nicht auszuschließen.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip"). Im Geschäftsjahr 2013 zählten alle großen Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Dies versetzt die HHLA in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Darüber hinaus soll der Mehrwert des Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Finanzrisiken

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder bleibt aufgrund des anhaltenden Überangebots an Schiffsraumkapazität mit entsprechend niedrigen Frachtraten voraussichtlich auch weiterhin angespannt. Forderungsausfälle sind daher nicht auszuschließen.

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

Sonstige Risiken

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

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

3.3 Beschreibung wesentlicher Chancen

Strategische Chancen

Bei steigenden Schiffsgrößen und höheren Volumina pro Schiffsabfertigung sollen die Abfertigungszeiten aus Sicht der Linienreeder nicht in gleichem Umfang steigen, da eine längere Verweildauer der Schiffe in den Häfen die positiven Skaleneffekte der Großcontainerschiffe reduzieren würde. Sie erwarten deshalb eine Steigerung der Umschlagproduktivität bei der Schiffsabfertigung.

Die HHLA sieht sich gut aufgestellt, um den Herausforderungen im Containerhandling durch die wachsenden Schiffsgrößen zu begegnen. Für das jüngste Modernisierungs- und Ausbauprogramm, bei dem die Verbesserung der Leistung für die Abfertigung von Großcontainerschiffen im Mittelpunkt stand, nutzt die HHLA ihren Erfahrungsvorsprung in der Automatisierung und bei der Verzahnung aller Terminalprozesse. Darüber hinaus verbinden die Bahngesellschaften der HHLA mit einer wachsenden Zahl hochfrequenter Shuttle-Systeme die europäischen Seehäfen mit dem mittel- und osteuropäischen Hinterland. Gleichzeitig fördern leistungsfähige Seehafenterminals die Mengenentwicklung im Hinterland und intelligente Transportsysteme mit effizienter Kostenstruktur das Containeraufkommen an den Terminals.

Marktchancen

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

3.4 Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Risiko- und Chancenlage der Gesellschaft bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab. Insgesamt hat sich die Risiko- und Chancenlage im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die Unsicherheiten aus der weiteren weltwirtschaftlichen Entwicklung, des Wettbewerbsumfelds sowie der Umsetzung von Fahrrinnenanpassung und weiterer Infrastrukturprojekte bleiben nach wie vor die maßgeblichen Einflussgrößen.

Aus heutiger Sicht zeichnen sich keine den Fortbestand gefährdenden Risiken ab. Die Geschäftsführung ist davon überzeugt, die sich bietenden Chancen und Herausforderungen auch in der Zukunft nutzen zu können, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken einzugehen. Rückschläge auf dem Weg zu einer führenden Stellung als Hafenlogistikkonzern und einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts können jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.

4. Prognosebericht und sonstige Angaben

4.1 Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag haben sich keine besonderen Vorgänge ergeben.

4.2 Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die weltwirtschaftliche Perspektive hat sich zum Jahresende 2013 weiter aufgehellt. Obgleich die Faktoren, welche die globale Konjunkturdynamik in den vergangenen zwei Jahren merklich belasteten, an Bedeutung verloren haben, bleibt die konjunkturelle Erholung in einigen Volkswirtschaften aufgrund bestehender Unsicherheiten und Abwärtsrisiken unverändert fragil. Aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften werden 2014 infolge einer weniger expansiven Finanzpolitik und erster Erfolge in den Konsolidierungsprozessen Wachstumsimpulse für die aufstrebenden Volkswirtschaften erwartet. Mit der Rückkehr zu einem ähnlich hohen Expansionstempo wie vor der Wirtschaftskrise ist jedoch nicht zu rechnen. Legt man Schätzungen von führenden Forschungsinstituten zugrunde, so ist von einem Weltwirtschaftswachstum von 3 bis 4 % auszugehen.

In den Wirtschaftsregionen, die für die Geschäftsentwicklung der HHLA besondere Bedeutung haben, wird das Wachstumstempo voraussichtlich unterschiedlich ausfallen: Für Asien prognostiziert der Internationale Währungsfonds (IWF) ein Wirtschaftswachstum von rund 6,7 %. Für das chinesische Bruttoinlandsprodukt wird eine Zunahme von rund 7,5 % erwartet. Den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa wird eine um 2,8 % steigende Wirtschaftsleistung vorhergesagt. Russland dürfte mit einem erwarteten Wachstum von 2,5 % in einer ähnlichen Größenordnung zulegen. Für den Euroraum wird 2014 eine nach wie vor verhaltene, aber mit einem Wachstum von rund

1,0 % erstmals seit zwei Jahren wieder positive Entwicklung erwartet, während das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland aufgrund einer anziehenden Exportdynamik sogar um etwa 1,6 % steigen soll.

Getragen von der erwarteten konjunkturellen Belebung wird der internationale Warenaustausch im Jahresverlauf 2014 voraussichtlich anziehen.

Branchenumfeld

Die Zuwachsraten des Weltwirtschaftswachstums, des Welthandelsvolumens und daraus abgeleitet des weltweiten Containerumschlags nähern sich – im Unterschied zur Entwicklung bis 2007 – weiter an und liegen für 2014 allesamt im Bereich von 4 % (Quellen: IMF, Drewry). Nach Regionen ergibt sich nach Einschätzung von Drewry ein differenziertes Bild: Für Häfen in Asien wird eine Mengensteigerung im Containerumschlag im Bereich von 5-5,5 % erwartet, in Osteuropa ein Zuwachs von 6,2 % und für nordeuropäische Häfen von rund 1 %.

Die Wettbewerbssituation unter den Nordrange-Häfen wird sich durch den weiteren Kapazitätsaufbau im Rahmen aktueller Erweiterungsvorhaben im Laufe des Jahres 2014 weiter verschärfen. Angesichts der verhaltenen Mengenerwartungen ist damit bis auf weiteres von einem Überhang an Umschlagkapazität in Nordeuropa mit entsprechendem Druck auf die Ertragskraft der Terminalbetreiber auszugehen.

Auch die angespannte Lage in der Containerschifffahrt wird voraussichtlich andauern. Die Bestelldynamik der Reeder wird nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Alphaliner in der Neubauauslieferung zu neuen Höchstständen führen: Insgesamt erwarten die Experten die Auslieferung von 239 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von 1,7 Mio. TEU, darunter 59 Einheiten mit jeweils einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU. Ihr Anteil an der Weltflotte steigt damit auf rund 25 % an. Die Gesamtkapazität der globalen Containerschiffflotte wird damit trotz einer weiterhin hohen Verschrottungsrate mit 6,6 % stärker wachsen als die weltweite Nachfrage. Um den Markt bzw. die Frachtraten trotz dieser wachsenden Kapazitätsüberhänge zu stabilisieren, ist die Bildung bzw. die Ausweitung von operativen Allianzen geplant. In den kommenden Monaten werden seitens der Kartell- und Wettbewerbsbehörden in Nordamerika, Asien und Europa Entscheidungen hinsichtlich des geplanten Zusammenschlusses der drei Branchenführer Maersk, MSC und CMA CGM zur P3-Allianz sowie der Ausdehnung der G6-Allianz auf dem Nordatlantik erwartet. Beides wird zu einer Verschiebung der Gewichte im gesamten Transportmarkt führen.

Entwicklung der Gesellschaft

Die HHCT erwartet für ihre Beteiligungen CTA und CTT in 2014 einen leichten Mengenrückgang. Das moderate Marktwachstum wird durch Änderungen in der Dienststruktur überkompensiert. Die Terminals haben im Laufe des Jahres 2013 Dienste verloren und es entstehen entsprechende negative Sockeleffekte im Jahr 2014. Aufgrund der geringeren Umschlagsmengen und des weiterhin hohen Preis- und Kostendrucks wird für die Beteiligungen insgesamt ein Jahresergebnis 2014 unter dem Niveau des Vorjahresergebnisses erwartet.

Für die Geschäftsentwicklung der HHCT Containerterminals im Jahr 2014 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 halten können.

HHCT erwartet für das eigene Geschäft auf Grund der Steuerungsfunktion auch in den kommenden Jahren ein weiterhin 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 4. März 2014

HHLA Container Terminals Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die Geschäftsführer

Dr. Behn Brandt Goller Lütje