

lag die Wachstumsdynamik bei einem Plus von 5,4 %. Die chinesischen Häfen verzeichneten mit 5,2 % ein geringfügig schwächeres Wachstum aufgrund von Verspätungen, überlasteter Häfen und neuer COVID-19-Ausbrüche.

In **Europa** stieg das Containeraufkommen in den Häfen insgesamt um 4,6 %, wobei die Wachstumsimpulse mit einem Plus von 6,4 % insbesondere von den nordwesteuropäischen Containerhäfen ausgingen. Angesichts der Engpässe in den führenden Häfen profitierten Wilhelmshaven, Zeebrugge und Dunkerque als wertvolle Ausweichhäfen von der hohen Nachfrage nach Umschlagkapazitäten.

Containerumschlag in den führenden Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2021	2020	Veränd.
Rotterdam	15,3	14,4	6,6 %
Antwerpen	12,0	12,0	- 0,1 %
Hamburg	8,7	8,5	2,2 %
Bremische Häfen	5,0	4,8	5,2 %

Quelle: Port Authorities

Die Entwicklung in den großen **Containerhäfen der Nordrange** sowie den größten Häfen der Ostsee verlief uneinheitlich. Im Hamburger Hafen lag das Umschlagaufkommen im Berichtszeitraum mit 8,7 Mio. TEU leicht über dem Vorjahr (im Vorjahr: 8,5 Mio. TEU). Im größten Containerhafen Europas, in Rotterdam, wurden 2021 15,3 Mio. TEU und damit 6,6 % mehr Container als im Vorjahr umgeschlagen. In Antwerpen stagnierte der Containerumschlag angesichts der Pandemie bei 12 Mio. TEU. Die Bremischen Häfen hingegen erholten sich und schlugen 5,2 % mehr Container gegenüber 2020 um.

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

in %	2021	2020
Transportaufkommen	2,1	- 3,5
Straßenverkehr	1,7	- 2,7
Eisenbahnverkehr	6,3	- 8,2
Kombinierter Verkehr	6,4	- 4,5
Transportleistung	4,6	- 3,7
Straßenverkehr	4,5	- 2,2
Eisenbahnverkehr	7,1	- 7,3
Kombinierter Verkehr	5,8	- 4,0

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; November 2021

Nach jüngsten Schätzungen aus November 2021 – zu diesem Zeitpunkt waren die Auswirkungen der vierten Corona-Infektionswelle noch nicht vollumfänglich absehbar – zeichnet sich für 2021 im **gesamtmodalen Güterverkehr in Deutschland** durch die gesamtwirtschaftliche Belebung eine spürbare Aufholbewegung ab. Das Transportaufkommen soll gegenüber

dem Vorjahresniveau um 2,1 % wachsen, die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – sogar um 4,6 % steigen. Der Wiederanstieg spiegelt sich in allen Verkehrsträgern. Im Straßenverkehr wurden voraussichtlich 1,7 % mehr Güter als im Vorjahr transportiert. Die Transportleistung soll mit einem Plus von 4,5 % im Vorjahresvergleich noch stärker zulegen. Das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr soll kräftig um 6,3 % steigen. Die Transportleistung wird wahrscheinlich noch stärker, und zwar um 7,1 %, zunehmen. Für den Kombinierten Verkehr wird ebenfalls ein kräftiger Zuwachs erwartet. Das Aufkommen würde somit um 6,4 % und die Leistung um 5,8 % höher als im Vorjahr ausfallen.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	1.465,4	1.299,8	12,7 %
EBITDA	406,7	289,4	40,5 %
EBITDA-Marge in %	27,8	22,3	5,5 PP
EBIT	228,2	123,6	84,7 %
EBIT-Marge in %	15,6	9,5	6,1 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	112,3	42,6	163,9 %
Equity-Beteiligungsergebnis	4,4	3,6	20,8 %
ROCE in %	10,6	5,9	4,7 PP

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der HHLA-Konzern hat sich 2021 ungeachtet der andauernden Coronavirus-Pandemie erfolgreich entwickelt. Darüber hinaus waren im Mitteilungszeitraum grundsätzlich weder im Umfeld der HHLA noch innerhalb des Konzerns besondere Ereignisse und Geschäfte mit wesentlicher Auswirkung auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage zu verzeichnen.

Die im Geschäftsbericht 2020 gegebene Prognose für das Jahr 2021 wurde mit Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse bereits für den Containertransport und die Umsatzerlöse im Teilkonzern Hafenlogistik und den Konzern angehoben. Im Oktober wurde die Erwartung für das Geschäftsjahr 2021 in nahezu allen Kennzahlen angepasst. Die Umsatz-Entwicklung für den Teilkonzern Hafenlogistik sowie den Konzern wurden in dem Zuge auf einen Bereich von 1.410 Mio. € bzw. 1.450 Mio. € konkretisiert (vormals: jeweils deutlicher Anstieg). Das Konzern-EBIT wurde auf einen Bereich von 205 Mio. € (vormals: 153 bis 178 Mio. €) und das EBIT für den Teilkonzern Hafenlogistik auf einen Bereich von 190 Mio. € angehoben (vormals: 140 bis 165 Mio. €). Außerdem wurde das Investitionsvolumen aufgrund von Verzögerungen von geplanten Anlagenzugängen von vormals 250 bis 280 Mio. € im Konzern auf rund 200 Mio. € reduziert.

Soll-Ist-Vergleich

in Mio. €	Ist 31.12.2020	Prognose 25.03.2021	Prognose 12.08.2021	Prognose ¹ 20.10.2021	Ist 31.12.2021
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.776	moderater Anstieg	moderater Anstieg	moderater Anstieg	6.943
Containertransport in Tsd. TEU	1.536	moderater Anstieg	deutlicher Anstieg	deutlicher Anstieg	1.690
Konzernumsatzerlöse	1.299,8	moderater Anstieg	deutlicher Anstieg	im Bereich von 1.450 Mio. €	1.465,4
davon Teilkonzern Hafenlogistik	1.269,3	moderater Anstieg	deutlicher Anstieg	im Bereich von 1.410 Mio. €	1.435,8
davon Teilkonzern Immobilien	38,1	leichter Anstieg	leichter Anstieg	Vorjahresniveau	38,1
Konzern-EBIT	123,6	von 153 bis 178 Mio. €	von 153 bis 178 Mio. €	im Bereich von 205 Mio. €	228,2
davon Teilkonzern Hafenlogistik	110,3	von 140 bis 165 Mio. €	von 140 bis 165 Mio. €	im Bereich von 190 Mio. €	212,6
davon Teilkonzern Immobilien	12,9	Vorjahresniveau	Vorjahresniveau	Vorjahresniveau	15,3
Investitionen (Konzern)	196,3	von 250 bis 280 Mio. €	von 250 bis 280 Mio. €	im Bereich von 200 Mio. €	231,6
davon Teilkonzern Hafenlogistik	178,7	von 220 bis 250 Mio. €	von 220 bis 250 Mio. €	im Bereich von 175 Mio. €	207,4

¹ Die Prognose zu den Investitionen wurde am 10. November 2021 mit der Quartalsmitteilung Januar bis September 2021 konkretisiert.

Während der Containerumschlag zum Jahresende nur einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen konnte (erwartet: moderater Anstieg), bestätigten sich bzw. übertrafen alle anderen Kennzahlen die zuletzt gegebene Prognose.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 stellte sich die wirtschaftliche und finanzielle Lage der HHLA im Geschäftsjahr 2021 stabil dar. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich um 3,3 Prozentpunkte auf 25,2 % (im Vorjahr: 21,9 %). Der dynamische Verschuldungsgrad veränderte sich deutlich von 5,1 auf 3,6. Zum Bilanzstichtag bestand kein weiterer Refinanzierungsbedarf.

Hinweise zur Berichterstattung

Die Entwicklung der langfristigen Zinsen führte zu einer Erhöhung des für die Ermittlung der Pensionsverpflichtungen relevanten Zinssatzes. Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich entsprechend, das Eigenkapital erhöhte sich durch die zinsatzinduzierte Reduzierung der versicherungsmathematischen Effekte. Im Berichtsjahr erwarb die HHLA 50,01 % der Anteile an der Plattforma Logistica Trieste S.r.l., Triest/Italien (nach Umfirmierung: HHLA PLT Italy S.r.l.). Die Gesellschaft wurde erstmals zum 31. März 2021 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaft aufgenommen und dem Segment Container zugeordnet. Außerdem erfolgte der Erwerb von 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mülheim an der Ruhr sowie ihrer drei Tochterunternehmen. Die Gesellschaften wurden erstmals zum 31. März 2021 in den Konsolidierungskreis der HHLA als vollkonsolidierte Gesellschaft aufgenommen und dem Segment Logistik zugeordnet.

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

Der Konzernabschluss 2021 wurde nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) erstellt. Der Konzernlagebericht wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 (DRS 20) aufgestellt.

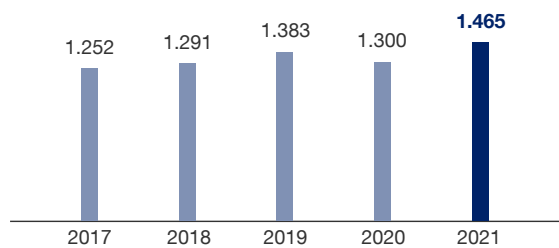
Ertragslage

Im Jahr 2021 war in der Entwicklung der **Leistungsdaten** der HHLA ein Anstieg zu verzeichnen. Beim Containerumschlag vollzog sich ein leichter Anstieg um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 6.943 Tsd. TEU (im Vorjahr: 6.776 Tsd. TEU). Die positive Entwicklung der Ladungsmenge in den Fahrtgebieten Fernost sowie Nord- und Südamerika sowie der Gewinn eines zusätzlichen Zubringerdienstes (Feeder) für den Ostseeraum im September 2021 hatten daran maßgeblichen Anteil. Bei den drei Hamburger Terminals betrug der Anstieg 2,2 %. Bei den internationalen Terminals war hingegen ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Das Transportvolumen erhöhte sich um 10,0 % auf 1.690 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 1.536 Tsd. TEU). Der Anstieg resultierte ausschließlich aus den Schienentransporten. Die Straßentransporte lagen in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld auf dem Niveau des Vorjahres.

Vor diesem Hintergrund stiegen die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 12,7 % auf 1.465,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.299,8 Mio. €). Die Ursache für die starke Zunahme sind neben der Entwicklung der Leistungsdaten temporär stark erhöhte Lagergelderlöse aufgrund anhaltender Schiffsverspätungen. Eine mit dem HHLA-Konzern nahezu übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzanstieg um 13,1 % auf 1.435,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.269,3 Mio. €) verzeichnete. Im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien blieben die Umsatzerlöse unverändert zum Vorjahr bei 38,1 Mio. € (im Vorjahr: 38,1 Mio. €). Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,0 % zum Konzernumsatz bei.

Umsatzerlöse

in Mio. €



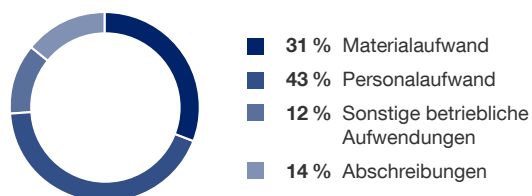
Die **Bestandsveränderungen** betragen im aktuellen Jahr 3,1 Mio. € (im Vorjahr: 0,1 Mio. €). Die **aktivierten Eigenleistungen** verringerten sich auf 4,2 Mio. € (im Vorjahr: 4,6 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich leicht um 2,2 % auf 51,9 Mio. € (im Vorjahr: 50,8 Mio. €).

In den **operativen Aufwendungen** war eine deutliche Erhöhung um 5,3 % auf 1.296,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.231,7 Mio. €) zu verzeichnen. Während der Materialaufwand und die Abschreibungen deutlich anstiegen, verzeichneten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen einen starken Anstieg. Im Personalaufwand wurde hingegen nur eine leichte Zunahme verzeichnet.

Aufwandsstruktur

Operative Aufwendungen 2021: 1.296 Mio. €



Der **Materialaufwand** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 6,8 % auf 404,8 Mio. € (im Vorjahr: 379,1 Mio. €). Der Rückgang der Materialaufwandsquote auf 27,6 % (im Vorjahr: 29,2 %) hing mit dem überproportionalen Anstieg der Umsatzerlöse im Verhältnis zu den Leistungsdaten zusammen.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich um 1,2 % auf 554,4 Mio. € (im Vorjahr: 548,1 Mio. €). Neben den Tarifierhöhungen und den getätigten Akquisitionen wirkten sich insbesondere die Mengenentwicklung im Schienentransport sowie das zusätzliche Containerhandling resultierend aus der erhöhten Lagerlast an den Containerterminals aus. Die Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Durchführung eines Zukunftsprogramms zur Steigerung der Effizienz im Segment Container wurden im Jahresverlauf weiter aufgebaut. Der daraus resultierende Aufwand war aber erheblich geringer als der Zuführungsaufwand des Vorjahres. Die Personalaufwandsquote verringerte sich daher stark auf 37,8 % (im Vorjahr: 42,2 %).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind im Berichtsjahr stark um 14,4 % auf 158,7 Mio. € (im Vorjahr: 138,7 Mio. €) angestiegen. Ursächlich waren unter anderem erhöhte Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Transformation im Segment Container. Das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz beträgt 10,8 % (im Vorjahr: 10,7 %).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen stieg das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** um 40,5 % auf 406,7 Mio. € (im Vorjahr: 289,4 Mio. €). Entsprechend stark fiel der Anstieg der EBITDA-Marge auf 27,8 % (im Vorjahr: 22,3 %) aus.

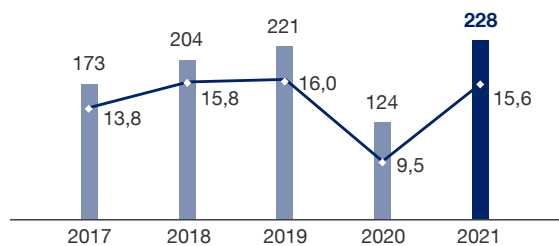
Beim **Abschreibungsaufwand** gab es mit 178,5 Mio. € eine deutliche Erhöhung um 7,6 % gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 165,8 Mio. €). Hier wirkten sich neben einer weiteren Wertberichtigung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Bionic Production GmbH auch die Investition in weitere Umschlaggeräte, Transportfahrzeuge und Blocklagersysteme an den Hamburger Containerterminals, die Geschäftsausweitung in den Bahnverkehren und die Inbetriebnahme des Containerterminals in Triest aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg im laufenden Jahr stark um 84,7 % auf 228,2 Mio. € (im Vorjahr: 123,6 Mio. €) an. Die wesentlichen Einflussfaktoren dafür sind die Entwicklung der Leistungsdaten, temporär stark erhöhte Lagergelderlöse aufgrund anhaltender Schiffsverspätungen und die im Vergleich zum Vorjahr erheblich reduzierten Zuführungen zur Restrukturierungsrückstellung im Zusammenhang mit der Durchführung eines Effizienzprogramms im Segment Container. Die EBIT-Marge lag mit 15,6 % (im Vorjahr: 9,5 %) deutlich über dem Vorjahr. Der Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete einen EBIT-Anstieg um 92,7 % auf 212,6 Mio. € (im Vorjahr:

110,3 Mio. €). Er erwirtschaftete damit im Berichtsjahr 93,2 % (im Vorjahr: 89,3 %) des operativen Konzernergebnisses. Im Teilkonzern Immobilien wurde ein EBIT-Anstieg um 18,0 % auf 15,3 Mio. € (im Vorjahr: 12,9 Mio. €) erzielt. Hier wurden 6,8 % (im Vorjahr: 10,7 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftet.

Betriebsergebnis (EBIT)

in Mio. €, EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** erhöhte sich um 12,1 Mio. € bzw. 49,5 % auf 36,6 Mio. € (im Vorjahr: 24,5 Mio. €). Hierzu trug im Wesentlichen ein Aufwand aus der Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter in Höhe von 10,1 Mio. € (im Vorjahr: Ertrag in Höhe von 5,9 Mio. €) bei.

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns lag mit 30,6 % oberhalb des Vorjahres (im Vorjahr: 25,2 %).

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 163,9 % auf 112,3 Mio. € (im Vorjahr: 42,6 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2021 20,6 Mio. € (im Vorjahr: 31,6 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Ergebnisse aus der Neubewertung der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** erhöhte sich um 163,9 % auf 1,50 € (im Vorjahr: 0,58 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 192,3 % höheres Ergebnis je Aktie von 1,43 € (im Vorjahr: 0,50 €). Der nicht börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 3,41 € ebenfalls über dem Vorjahr (im Vorjahr: 2,70 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2021 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,7 Prozentpunkte auf 10,6 % (im Vorjahr: 5,9 %). **Unternehmenssteuerung und Wertmanagement**

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des HHLA-Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr. Der Bilanzgewinn und die stabile Finanzlage der HHLA stellen dabei die Grundlage für eine Fortsetzung der kontinuierlichen Ausschüttungspolitik dar.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 16. Juni 2022 auf dieser Basis vorschlagen, je dividendenberechtigte **börsennotierte A-Aktie** eine Bardividende in Höhe von 0,75 € auszuschütten (im Vorjahr: 0,45 €). Für die **nicht börsennotierten S-Aktien** werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung wie im Vorjahr eine Bardividende in Höhe von 2,10 € vorschlagen. Der Ausschüttungsbetrag der S-Aktien würde damit wie im Vorjahr 5,7 Mio. € betragen.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 210,8 Mio. € auf 2.801,9 Mio. € erhöht.

Bilanzstruktur

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	2.294,0	2.150,9
Kurzfristiges Vermögen	507,9	440,2
	2.801,9	2.591,1
Passiva		
Eigenkapital	705,2	567,0
Langfristige Schulden	1.730,2	1.724,7
Kurzfristige Schulden	366,5	299,4
	2.801,9	2.591,1

Auf der Aktivseite der Bilanz erhöhten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 143,1 Mio. €. Die Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Sachanlagevermögen, welches sowohl durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften als auch investitionsbedingt angestiegen ist. Gegenläufig wirkten die planmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen.

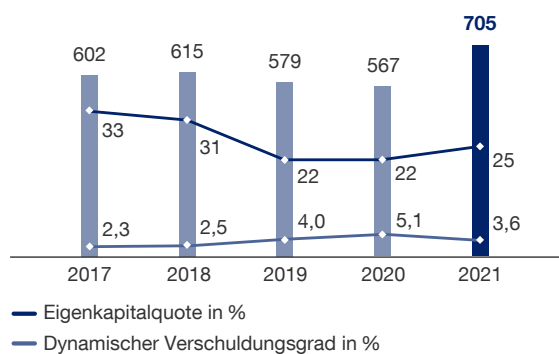
Das **kurzfristige Vermögen** erhöhte sich um 67,6 Mio. € auf 507,9 Mio. € (im Vorjahr: 440,2 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer Zunahme der Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen um 28,7 Mio. € auf 155,5 Mio. € (im Vorjahr: 126,9 Mio. €) sowie einer Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 21,4 Mio. € auf 188,3 Mio. € (im Vorjahr: 166,9 Mio. €).

Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2020 um 138,2 Mio. € auf 705,2 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 567,0 Mio. €). Erhöhend wirkten im Wesentlichen das positive Ergebnis der Berichtsperiode in Höhe von 132,9 Mio. € sowie eine Sacheinlage im Rahmen einer Kapitalerhöhung durch Aktiendividendenansprüche in das gezeichnete Kapital und in die Kapitalrücklage. Des Weiteren wirkten sich die zinsinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne inklusive des erfolgsneutralen Steuereffekts und die

Erhöhung der nicht beherrschenden Anteile durch die Erstkonsolidierung der neuen Gesellschaften erhöhend aus. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Dividenden sowie die Umgliederung der möglichen Verpflichtung aus einer Put-Option in die finanziellen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung der HHLA PLT Italy. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 25,2 % (im Vorjahr: 21,9 %).

Eigenkapital

in Mio. €



Die **langfristigen Schulden** erhöhten sich um 5,5 Mio. € auf 1.730,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.724,7 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 55,0 Mio. €. Gegenläufig dazu wirkte die Reduzierung der Pensionsrückstellungen in Höhe von insgesamt 41,8 Mio. €.

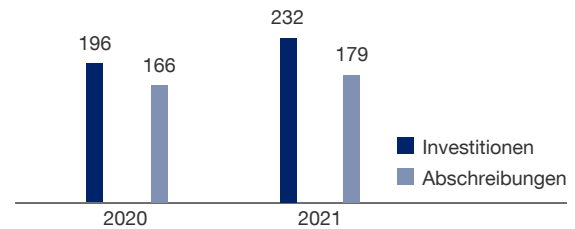
Die Zunahme der **kurzfristigen Schulden** um 67,1 Mio. € auf 366,5 Mio. € (im Vorjahr: 299,4 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten, der kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen, der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen nicht-finanziellen Verbindlichkeiten.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im Geschäftsjahr 2021 bei 231,6 Mio. € (im Vorjahr: 196,3 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Nutzungsrechten (Miete und Leasing) in Höhe von 43,4 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 7,7 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transportkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde aus dem operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Investitionen und Abschreibungen

in Mio. €

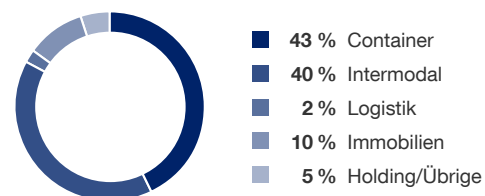


Von den getätigten Investitionen entfielen 197,8 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 167,6 Mio. €), 11,0 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 7,9 Mio. €) und 22,8 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 20,8 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 100,5 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 85,9 Mio. €). Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten und in Lagerkapazitäten auf den Hamburger Containerterminals. Das Investitionsvolumen im **Segment Intermodal** betrug 93,4 Mio. € (im Vorjahr: 82,7 Mio. €). Dabei investierte hauptsächlich die METRANS-Gruppe insbesondere in Waggons und Lokomotiven sowie die Entwicklung von bestehenden und neuen Hinterlandterminals. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich auf 4,8 Mio. € (im Vorjahr: 7,0 Mio. €). Im **Pro-forma-Segment Holding/Übrige** wurden insgesamt 8,8 Mio. € für Investitionen aufgewendet (im Vorjahr: 5,2 Mio. €). Im **Segment Immobilien** betragen die Investitionen insgesamt 24,2 Mio. € (im Vorjahr: 17,7 Mio. €). Investiert wurde überwiegend in die Entwicklung der Speicherstadt.

Investitionen nach Segmenten

Investitionsvolumen 2021: 232 Mio. €



Der Investitionsschwerpunkt im Segment Container zielt darauf ab, die Produktivität auf bestehenden Terminalflächen durch den Einsatz modernster Umschlagtechnologie zu steigern sowie Liegeplätze der Schiffsgrößenentwicklung folgend bedarfsgerecht auszubauen. Im Segment Intermodal zielen die Investitionen insbesondere darauf ab, das ansteigende Transportvolumen mit ausreichend Waggons und Lokomotiven zu unterlegen und die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 128,3 Mio. € (im Vorjahr: 125,0 Mio. €). Darin enthalten sind 122,6 Mio. € (im Vorjahr: 85,0 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 291,2 Mio. € auf 315,9 Mio. €. Dieser Anstieg um 24,7 Mio. € ist im Wesentlichen auf ein im Vergleich zum Vorjahr um 104,6 Mio. € höheres EBIT zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die im Vergleich zum Vorjahr um 40,0 Mio. € höheren Ertragsteuerzahlungen, die Veränderung der Rückstellungen, die im Vergleich zum Vorjahr um 34,4 Mio. € niedriger waren, sowie die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva um 27,0 Mio. €.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 227,4 Mio. € über dem Vorjahreswert von 177,3 Mio. €. Zu dieser Erhöhung des Zahlungsmittelabflusses um 50,1 Mio. € trugen im Wesentlichen die Auszahlung für kurzfristige Einlagen (im Vorjahr: Einzahlung) und die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegenen Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen bei.

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit reduzierte sich auf 88,5 Mio. € (im Vorjahr: 113,9 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) betrug im Berichtszeitraum 84,9 Mio. € (im Vorjahr: 150,9 Mio. €) und lag damit um 66,0 Mio. € unter dem Vorjahreswert, im Wesentlichen bedingt durch die im Berichtszeitraum neu aufgenommenen langfristigen Finanzkredite, die im Vergleich zum Vorjahr geringere Tilgung von Finanzkrediten sowie eine geringere Auszahlung von Ergebnisanteilen an nicht beherrschende Anteilseigner und an die Aktionäre des Mutterunternehmens.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2021 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2021 insgesamt 173,0 Mio. € (zum 31. Dezember 2020: 168,8 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die **verfügbare Liquidität** des Konzerns zum Jahresende 2021 einen Bestand von insgesamt 238,0 Mio. € (im Vorjahr: 208,8 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2021	2020
Finanzmittelfonds am 01.01.	168,8	208,0
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	315,9	291,2
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 227,4	- 177,3
Free Cashflow	88,5	113,9
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 84,9	- 150,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	3,6	- 37,0
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	0,6	- 2,2
Finanzmittelfonds am 31.12.	173,0	168,8
Kurzfristige Einlagen	65,0	40,0
Verfügbare Liquidität	238,0	208,8

Finanzierungsanalyse

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

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

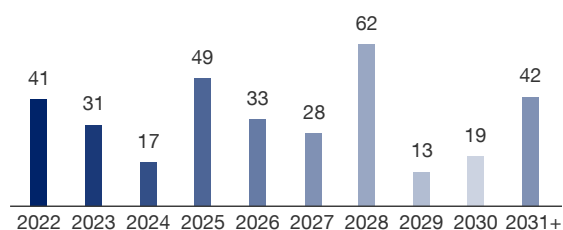
Zum Berichtsstichtag lagen die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** mit 334,6 Mio. € oberhalb des Werts des Vorjahres von 295,1 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2021 Finanzierungen in Höhe von 34,0 Mio. € (im Vorjahr: keine) in Anspruch. Die im Berichtsjahr erfolgten Tilgungen in Höhe von 24,3 Mio. € lagen aufgrund von Sondertilgungen im Vorjahr unter dem Vergleichswert (im Vorjahr: 37,2 Mio. €). Aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis bestand kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Die Darlehensverbindlichkeiten sind zum Bilanzstichtag fast ausschließlich in Euro abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu etwa 85 % mit fixen und zu etwa 15 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditaufgaben (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote

bzw. um die Einhaltung eines maximalen Verschuldungsgrades. Covenants bestanden bei etwa 25 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditaufgaben zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt.

Fälligkeiten der Bankdarlehen

nach Jahren in Mio. €



Zum Bilanzstichtag weist die HHLA **langfristige Verbindlichkeiten** gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 442,8 Mio. € aus (im Vorjahr: 457,1 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) resultieren.

Die Leasingverhältnisse basieren in erster Linie auf langfristigen Verträgen des HHLA-Konzerns mit der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. der HPA über die Anmietung von Flächen und Kaimauern im Hamburger Hafen sowie in der Speicherstadt.

Die im Wesentlichen bei der Holding zentral gehaltenen **Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen** beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 155,5 Mio. € (im Vorjahr: 126,9 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesener hoher Bonitätseinstufung angelegt. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von 9,8 Mio. € (im Vorjahr: 54,3 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie beträgt 33,1 %. Der Rückgang resultiert aus der Beendigung der im Geschäftsjahr 2020 vorsorglich abgeschlossenen und nicht in Anspruch genommenen Kreditlinie in Höhe von 50,0 Mio. €. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 4,4 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

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

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

Unternehmenserwerbe, -veräußerungen und sonstige Änderungen im Konsolidierungskreis

Mit Datum vom 28. September 2020 unterzeichnete die HHLA International GmbH, Hamburg, eine Beteiligungs- und Gesellschaftervereinbarung zum Erwerb von 50,01 % der Anteile an der Piattaforma Logistica Trieste S.r.l., Triest/Italien (PLT). Die Gesellschaft wurde am 7. Januar 2021 in HHLA PLT Italy S.r.l. umfirmiert. Der Gesellschaftszweck des Unternehmens sind die Planung, der Bau, die Instandhaltung und die Verwaltung der Logistikplattform zwischen Scalo Legnami und dem ehemaligen Stahlwerk Italsider im Hafenzentrum Triest. Dazu gehören unter anderem die Ausübung einer Geschäftstätigkeit als Hafenunternehmen, die Lagerung von Materialien und Waren im Auftrag Dritter zu lagern sowie die Förderung, Organisation, Verwaltung und Vermarktung aller Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Austausch von Gütern, insbesondere des intermodalen Austauschs per Schiff, Zug und auf dem Landweg, sowie die Nutzung von Terminals, die für den Transport von Gütern und Logistik jeglicher Art und Beschaffenheit ausgerüstet sind. Die Gesellschaft wurde dem Segment Container zugeordnet.

Mit Beteiligungs- und Gesellschaftervereinbarung vom 16. Dezember 2020 erwarb die HHLA AG 80,0 % der Anteile an der iSAM AG mit Sitz in Mülheim an der Ruhr sowie ihrer drei Tochterunternehmen. Gesellschaftszweck des Unternehmens sind die Entwicklung von EDV-Software sowie deren Vertrieb, der Vertrieb von EDV-Hardware, die Beratung bei der Entwicklung innerbetrieblicher EDV-Konzepte sowie die Erarbeitung von Systemlösungen und deren Realisierung und die Beratung, Entwicklung und Erstellung von Konzepten der Automatisierung in Produktions-, Handels- und Dienstleistungsbetrieben. Die Gesellschaft wurde dem Segment Logistik zugeordnet.

Mit Gesellschaftsvertrag vom 14. Dezember 2020 und Umfirmierung errichtete die HHLA AG die Gesellschaft HHLA Digital Next GmbH mit Sitz in Hamburg. Gegenstand des Unternehmens sind die Entwicklung, die Ausgründung, die Beteiligung bzw. der Erwerb, das Halten und die Verwaltung sowie die Veräußerung von Unternehmen bzw. Beteiligungen in den Bereichen Transport und Logistik, insbesondere Start-up-Unternehmen aus dem „Trade and Transport Tech“-Umfeld. Die Gesellschaft wurde dem Segment Logistik zugeordnet.

Mit Gesellschaftsvertrag vom 16. Dezember 2021 errichtete die METRANS a.s., Prag/Tschechien, die Gesellschaft METRANS Zalaegerszeg Kft. mit Sitz in Budapest/Ungarn. Gegenstand

des Unternehmens ist der Erwerb eines Grundstücks. Die Gesellschaft wurde dem Segment Intermodal zugeordnet. **Konzernanhang, Tz. 3 Zusammensetzung des Konzerns**

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2021 keine wesentlichen Erwerbe, Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen oder Änderungen im Konsolidierungskreis. Für nach dem Bilanzstichtag getätigte Unternehmenskäufe siehe **Nachtragsbericht**.

Segmententwicklung

Segment Container

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2021	2020	Veränd.
Umsatzerlöse	841,9	737,5	14,2 %
EBITDA	256,7	160,4	60,0 %
EBITDA-Marge in %	30,5	21,7	8,8 PP
EBIT	155,3	65,4	137,4 %
EBIT-Marge in %	18,4	8,9	9,5 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.943	6.776	2,5 %

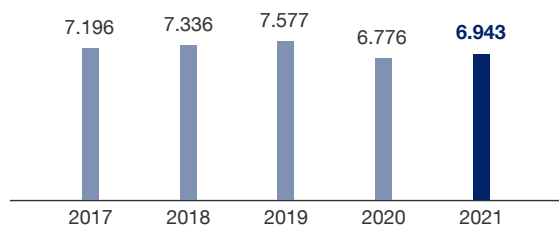
Im Berichtsjahr 2021 erhöhte sich der **Containerumschlag** an den **HHLA-Containerterminals** im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht um 2,5 % auf 6.943 Tsd. Standardcontainer (TEU) (im Vorjahr: 6.776 Tsd. TEU).

Das Umschlagvolumen der drei **Hamburger Containerterminals** lag dabei mit 6.328 Tsd. TEU um 2,2 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (im Vorjahr: 6.193 Tsd. TEU). Zur positiven Entwicklung der Ladungsmenge trugen maßgeblich die Fahrtgebiete Fernost sowie Nord- und Südamerika bei. Die pandemiebedingten Mengenrückgänge des Vorjahres sowie der Verlust eines Fernostdienstes im Mai 2020 wurden dadurch mehr als ausgeglichen. Nach deutlich rückläufigen Mengen im ersten Quartal trug der Gewinn eines zusätzlichen Zubringerdienstes (Feeder) für den Ostseeraum im September 2021 dazu bei, dass die Mengen in den Zubringerverkehren im Berichtszeitraum nunmehr im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls ein leichtes Wachstum ausweisen. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag erhöhte sich im Berichtszeitraum geringfügig auf 20,4 % (im Vorjahr: 20,2 %).

Die **internationalen Containerterminals** verzeichneten einen deutlichen Zuwachs im Umschlagvolumen von 5,3 % auf 615 Tsd. TEU (im Vorjahr: 584 Tsd. TEU). Der Containerumschlag übertrifft damit geringfügig das Vor-Pandemie-Niveau von 2019 um 0,4 %. Dies ist im Wesentlichen auf die Mengenzuwächse in Odessa und Tallinn zurückzuführen. Am Terminal in Triest wurden bis einschließlich November 2021 nur RoRo-Schiffe abgefertigt. Der Startschuss für den Containerumschlag fiel im Dezember.

Containerumschlag

in Tsd. TEU



Die **Umsatzerlöse** im Segment erhöhten sich im Geschäftsjahr 2021 gegenüber dem Vorjahr stark um 14,2 % auf 841,9 Mio. € (im Vorjahr: 737,5 Mio. €). Der leichte Mengenzuwachs von 2,5 % wurde dabei von dem Anstieg der Durchschnittserlöse deutlich übertroffen. Die Erlöse je wasserseitig umgeschlagenen Container stiegen gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark um 11,4 % an. Ursache hierfür ist ein temporär starker Anstieg der Lagergelder aufgrund anhaltender, zum Teil extremer Schiffsverspätungen.

Neben pandemiebedingten Verspätungen von Schiffsabfahrten weltweit trug auch die Blockade des Sueskanals im März zu längeren Verweildauern bei, die sich steigend auf die Lagergelder auswirkten. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr erstmals die Umsatzerlöse des Containerterminals in Triest berücksichtigt.

Die EBIT-Kosten erhöhten sich im Berichtszeitraum leicht um 2,1 % gegenüber dem Vorjahr. Neben geplant stark ansteigendem Projektaufwand für das Effizienzprogramm resultierten die Mehraufwendungen gegenüber dem Vorjahr insbesondere aus der erhöhten Lagerlast, die sowohl einen verstärkten Personaleinsatz als auch einen steigenden Materialaufwand zur Folge hatte. Zudem wirkten sich weitere Rückstellungen für die in Umsetzung befindlichen Restrukturierungsmaßnahmen, Tarifierhöhungen, steigende Energiepreise und die Anlaufkosten im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Containerterminals in Triest belastend aus.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** hat sich vor dem Hintergrund der lagergeldbedingt gestiegenen Durchschnittserlöse und der pandemiebedingt schwachen Vergleichsbasis aus dem Vorjahr trotz des geschilderten Mehraufwands mehr als verdoppelt und stieg um 137,4 % auf 155,3 Mio. € (im Vorjahr: 65,4 Mio. €). Die EBIT-Marge stieg um 9,5 Prozentpunkte und belief sich mit 18,4 % wieder leicht über dem Vor-Pandemie-Niveau (im Vorjahr: 8,9 % / 2019: 17,7 %).

Die HHLA setzte im Jahr 2021 die Investitionen in klimafreundliche Umschlaggeräte weiter fort. So übernahm das Container Terminal Tollerort (CTT) acht sowie der Container Terminal Burchardkai (CTB) insgesamt zehn neue Hybrid-Transportfahrzeuge mit deutlich reduzierten Verbrauchswerten im Vergleich