Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2015	2014
Welt	1,3	5,3
Europa insgesamt	- 3,3	5,0
Nordwesteuropa	- 1,9	6,0
Skandinavien und baltischer Raum	- 17,3	1,6
Westliches Mittelmeer	- 0,9	3,2
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	- 2,9	6,0

Quelle: Drewry Maritime Research

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen an der Nordrange – Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und bremische Häfen – und den größten Häfen der westlichen Ostsee (Gdansk, Göteborg) verlief uneinheitlich. Aufgrund der hohen Bedeutung Chinas und Russlands für den Containerumschlag verzeichnete der Hamburger Hafen 2015 einen deutlichen Aufkommensrückgang um 9,3 % und verlor zudem Marktanteile an die Wettbewerbshäfen. Der größte europäische Containerhafen Rotterdam lag mit 12,2 Mio. TEU leicht unter Vorjahr. Antwerpen schlug im Berichtszeitraum 9,7 Mio. TEU um. Die positive Entwicklung ging im Wesentlichen zulasten des zweiten Scheldehafens Zeebrugge, der gegenüber Vorjahr um 23,8 % einbüßte. In den bremischen Häfen setzte sich 2015 der Abwärtstrend des Vorjahres fort. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven erhielt durch den Unfall einer Containerbrücke in Bremerhaven sowie eine verstärkte Einbindung in das Liniennetzwerk der 2M-Allianz Wachstumsimpulse. Der Containerumschlag erhöhte sich auf 427 Tsd. TEU. Im polnischen Ostseehafen Gdansk waren – nach einem dynamischen Wachstum in den vergangenen Jahren – 2015 die Auswirkungen durch die Russland-Krise deutlich zu spüren. Durch fehlende russische Transshipment-Mengen wurden mit 1,1 Mio. TEU 10,0 % weniger Container umgeschlagen. Das Containervolumen in Göteborg ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 % auf 0,8 Mio. TEU gesunken.

Entwicklung des Containerumschlags in der Nordrange

in Mio. TEU	2015	2014	Veränd.
Rotterdam	12,2	12,3	- 0,5 %
Antwerpen	9,7	9,0	7,5 %
Hamburg	8,8	9,7	- 9,3 %
Bremische Häfen	5,5	5,8	- 4,3 %
Zeebrugge	1,6	2,0	- 23,8 %
Gdansk	1,1	1,2	- 10,0 %
Göteborg	0,8	0,8	- 2,0 %
Wilhelmshaven	0,4	0,1	pos.

Quelle: Port Authorities

Der Schienengüterverkehr in Deutschland wurde zu Jahresbeginn 2015 maßgeblich durch den Tarifkonflikt bzw. Streik bei der Deutschen Bahn im Frühjahr belastet und konnte sich im Jahresverlauf angesichts der sich abschwächenden Konjunktur und Transportnachfrage nur kurzzeitig erholen. Insgesamt ging das Transportaufkommen 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % zurück. Die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – stieg im gleichen Zeitraum hingegen leicht um 1,4 %.

Auf europäischer Ebene entwickelte sich der Schienengüterverkehr vergleichbar. Schon zu Jahresbeginn sank die Transportnachfrage auf der Schiene sowohl auf gesamteuropäischer Ebene als auch in den für die HHLA wichtigen Märkten in Mittel- und Osteuropa. Während das gesamteuropäische Transportaufkommen in den ersten drei Quartalen 2015 insgesamt um 3,1 % zurückging, fiel der Rückgang in Mittel- und Osteuropa mit 1,8 % weniger stark aus. Die Entwicklung fällt in den einzelnen Märkten allerdings sehr uneinheitlich aus: Während sich in Polen und Ungarn das Transportaufkommen in den ersten neun Monaten um 2,8 % bzw. 3,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum verringerte, wurden in der Tschechischen Republik 4,7 % mehr Güter auf der Schiene transportiert.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	1.141,8	1.199,6	- 4,8 %
EBITDA	281,4	294,2	- 4,3 %
EBITDA-Marge in %	24,6	24,5	0,1 PP
EBIT	156,5	169,3	- 7,5 %
EBIT-Marge in %	13,7	14,1	- 0,4 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	66,7	58,9	13,2 %
Equity-Beteiligungsergebnis	3,7	5,3	- 29,1 %
ROCE in %	12,0	12,9	- 0,9 PP

Gesamtaussage

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der HHLA waren im Jahr 2015 anhaltend schwierig. Neben der weiteren Verzögerung der Fahrrinnenanpassung der Elbe und der Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums wurde die HHLA insbesondere durch die sich deutlich abkühlende Konjunktur in China und die tiefe Rezession sowie die Folgen der Handelssanktionen in Russland belastet. Die Auswirkungen dieser Rahmenbedingungen zeigten sich im starken Rückgang des Containerumschlags auf den HHLA-Terminals in Hamburg. Beim Containertransport konnte dagegen in einem insgesamt rückläufigen Markt ein leichtes Wachstum erzielt werden.

Soll-Ist-Vergleich

	Ist 31.12.2014	Prognose 27.03.2015	Prognose 06.07.2015	Prognose 05.10.2015	Ist 31.12.2015
Containerumschlag	7,5 Mio. TEU	Leichter Anstieg	Moderat rückläufig	Stark rückläufig	6,6 Mio. TEU
Containertransport	1,3 Mio. TEU	Moderater Anstieg	Moderater Anstieg	Moderater Anstieg	1,3 Mio. TEU
Umsatz	1.199,6 Mio. €	Leichter Anstieg	Leichter Rückgang	Moderater Rückgang	1.141,8 Mio. €
EBIT	169,3 Mio. €	Auf Vorjahresniveau	Auf Vorjahresniveau	Im Bereich von 150 Mio. €	156,5 Mio. €
Investitionen	138,4 Mio. €	Im Bereich von 170 Mio. €	Im Bereich von 170 Mio. €	Im Bereich von 150 Mio. €	145,5 Mio. €

Diese gegenläufige Entwicklung in den beiden größten Segmenten der HHLA zeigt sich auch im Umsatz und Betriebsergebnis. Auf Konzernebene war im Umsatz insgesamt ein moderater Rückgang, im EBIT ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

Vor dem Hintergrund der sich im Jahresverlauf abschwächenden Konjunkturaussichten als auch der anhaltend schwachen und rückläufigen Mengenentwicklung im Segment Container sowie aufgrund der sich abzeichnenden Ergebnisentwicklung hat die HHLA ihre Einschätzung der erwarteten Ertragslage des Konzerns unterjährig aktualisiert. Die Ist-Entwicklung liegt nun leicht oberhalb der zuletzt angepassten Erwartung. Ihr Investitionsprogramm hat die HHLA weiterhin bedarfsgerecht gesteuert. Verzögerungen bei einzelnen Vorhaben führten dabei zu Verschiebungen in das Jahr 2015.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 stellte sich die wirtschaftliche Lage der HHLA weiterhin stabil dar. Veränderungen in der Kapitalstruktur aufgrund negativer Wechselkurseffekte durch die Abwertung der ukrainischen Währung standen u.a. positive Effekte aufgrund zinsinduzierter Bewertungsanpassungen bei Pensionsrückstellungen gegenüber. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich um 2,6 Prozentpunkte auf 33,2 % (im Vorjahr: 30,6 %), der dynamische Verschuldungsgrad erhöhte sich von 2,7 auf 2,8. Aufgrund der zum Bilanzstichtag vorhandenen Liquiditätsbasis besteht weiterhin kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Hinweise zur Berichterstattung

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

Der Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2015 im Wesentlichen durch den Zugang einer Gesellschaft verändert. Hierdurch ergaben sich keine materiellen Auswirkungen auf Umsatz und Ergebnis des HHLA-Konzerns.

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

Der Konzernabschluss 2015 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.

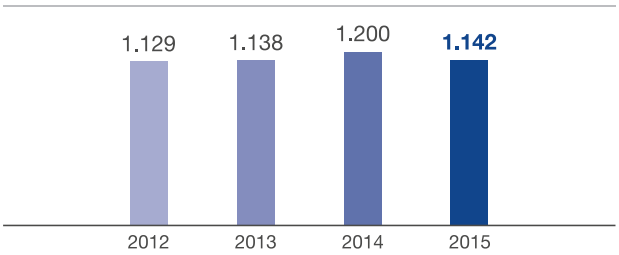
Ertragslage

Im Jahr 2015 entwickelten sich die **Leistungsdaten** der HHLA sehr unterschiedlich. Im Containerumschlag war mit 6.561 Tsd. TEU ein starker Rückgang um 12,3 % gegenüber Vorjahr (im Vorjahr: 7.480 Tsd. TEU) zu verzeichnen. Die sich abkühlende Konjunktur in China belastete die Entwicklung in den Fernost-Relationen und die Rezession in Russland führte zu stark rückläufigen Feedermengen. Im Transportvolumen wurde hingegen ein leichter Anstieg um 2,7 % auf 1.318 Tsd. TEU (im Vorjahr: 1.283 Tsd. TEU) erzielt. Das Wachstum ist auf die Gewinnung zusätzlicher Marktanteile bei den Bahntöchtern zurückzuführen.

Vor diesem Hintergrund gingen die **Umsatzerlöse** des HHLA-Konzerns im Berichtszeitraum um 4,8 % auf 1.141,8 Mio. € (im Vorjahr: 1.199,6 Mio. €) zurück. Ursächlich waren insbesondere ein mengenbedingter Rückgang in den Umschlagerlösen der Hamburger Terminals und temporär höhere Lagergelderlöse im Vorjahr. Eine mit dem HHLA-Konzern weitgehend

Umsatzerlöse

in Mio. €



übereinstimmende Entwicklung zeigte sich im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik, der mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik einen Umsatzrückgang um 5,1 % auf 1.111,0 Mio. € (im Vorjahr: 1.171,2 Mio. €) verzeichnete. Anders im nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien, der die Umsatzerlöse um 9,0 % auf 36,5 Mio. € (im Vorjahr: 33,5 Mio. €) steigern konnte. Der Teilkonzern Immobilien trug damit 2,7 % zum Konzernumsatz bei.

Nachdem die **Bestandsveränderungen** im Vorjahr nahezu keinen Ergebniseffekt hatten, gab es im aktuellen Jahr einen Aufwand in Höhe von 1,4 Mio. €, der in erster Linie aus den Beratungsaktivitäten resultierte. Auch der Anstieg der **aktivierten Eigenleistungen** auf 9,3 Mio. € (im Vorjahr: 7,9 Mio. €) resultierte vor allem aus diesem Bereich.

Der Anstieg der **sonstigen betrieblichen Erträge** auf 41,2 Mio. € (im Vorjahr: 33,6 Mio. €) resultierte neben einer teilweise erfolgswirksam aufgelösten Rückstellung für rechtliche Risiken und einem Grundstücksverkauf u. a. aus der Veräußerung von rollendem Material im Segment Intermodal im vierten Quartal 2015.

Der Rückgang der **operativen Aufwendungen** um 3,5 % auf 1.034,4 Mio. € (im Vorjahr: 1.071,7 Mio. €) blieb leicht unterhalb des Umsatzrückgangs. Die unterschiedlichen Aufwandsarten nahmen einen sehr heterogenen Verlauf.

Der **Materialaufwand** ging gegenüber dem Vorjahr um 8,8 % auf 361,7 Mio. € (im Vorjahr: 396,7 Mio. €) zurück. Die Materialaufwandsquote verringerte sich auf 31,7 % (im Vorjahr: 33,1 %). Der Rückgang der Quote hängt wesentlich mit Kostenstrukturverschiebungen im Zuge der verstärkten Eigentraktion zusammen, die den gegenläufigen Effekt durch das Wachstum im materialintensiven Intermodalsegment überkompensieren konnten.

Der **Personalaufwand** blieb mit 401,6 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 401,7 Mio. €). Die Personalaufwandsquote erhöhte sich um 1,7 Prozentpunkte auf 35,2 % (im Vorjahr: 33,5 %). Neben den Tarifsteigerungen war vor allem die durch den Ausbau der Eigentraktion bedingte höhere Beschäftigtenzahl im Segment Intermodal für den Anstieg der Quote verantwortlich. Zudem konnte die sinkende Auslastung der Anlagen im Segment Container nicht komplett durch einen verringerten Einsatz von Fremdpersonal ausgeglichen werden.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** betrugen im Berichtsjahr 146,3 Mio. € und wurden damit um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr reduziert (im Vorjahr: 148,5 Mio. €). Der Rückgang ist maßgeblich auf eine im Vorjahr gebildete Rückstellung für rechtliche Risiken zurückzuführen. Trotzdem erhöhte sich das Verhältnis zum erwirtschafteten Umsatz auf 12,8 % (im Vorjahr: 12,4 %). Dies hängt u. a. mit dem durch die verstärkte Eigentraktion angestiegenen Miet- und Leasingaufwand im Segment Intermodal zusammen.

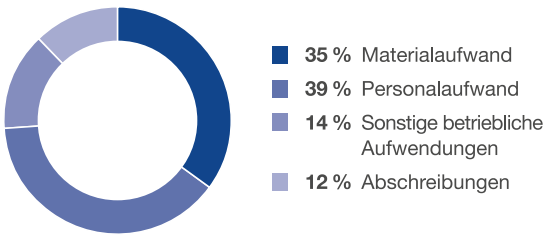
Der **Abschreibungsaufwand** blieb mit 124,9 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 124,9 Mio. €), da sich die HHLA weiterhin auf schiffsgrößeninduzierte Investitionen auf den Containerterminals sowie auf den Ausbau des Hinterlandnetzwerkes und der Eigentraktion fokussiert.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen reduzierte sich das **Betriebsergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)** unterproportional zum Umsatz um 4,3 % auf 281,4 Mio. € (im Vorjahr: 294,2 Mio. €). Entsprechend war ein leichter Anstieg der EBITDA-Marge auf 24,6 % (im Vorjahr: 24,5 %) zu verzeichnen.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** ging im laufenden Jahr um 7,5 % auf 156,5 Mio. € (im Vorjahr: 169,3 Mio. €) und die EBIT-Marge um 0,4 Prozentpunkte von 14,1 % im Vorjahr auf 13,7 % zurück. Die hohe Ergebnissteigerung im Segment Intermodal kann dabei den starken Ergebnisrückgang im Segment Container zu einem großen Teil kompensieren. Der Rückgang im Betriebsergebnis wurde erneut durch den Teilkonzern Hafenlogistik bestimmt, bei dem sich das EBIT um 9,3 % auf 141,1 Mio. € (im Vorjahr: 155,6 Mio. €) reduzierte und der damit im Berichtsjahr 90,1 % (im Vorjahr: 91,9 %) des operativen Konzernergebnisses erwirtschaftete. Im Teilkonzern Immobilien wurde ein EBIT-Anstieg um 13,2 % auf 15,2 Mio. € (im Vorjahr: 13,4 Mio. €) erreicht. Hier wurden 9,9 % (im Vorjahr: 8,1 %) des operativen Konzernergebnisses erzielt.

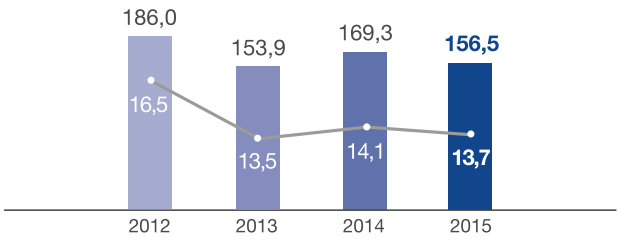
Operative Aufwendungen

Aufwandsstruktur 2015



Konzernbetriebsergebnis (EBIT)

in Mio. € / EBIT-Marge in %



Der Nettoaufwand aus dem **Finanzergebnis** reduzierte sich um 10,5 Mio. € bzw. 26,8 % auf 28,7 Mio. € (im Vorjahr: 39,2 Mio. €). Dabei verminderte sich der in den Pensionsrückstellungen enthaltene Zinsaufwand um 5,0 Mio. €. Die Neubewertung einer Ausgleichsverbindlichkeit für die Ergebnisabführung eines Tochterunternehmens mit Minderheitsgesellschafter führte zu einer Reduzierung des Nettoaufwands aus dem Finanzergebnis um 0,8 Mio. € (im Vorjahr: Erhöhung um 2,6 Mio. €). Negative Wechselkurseffekte, die sich nahezu vollständig aus der Abwertung der ukrainischen Währung ergaben, verminderten das Finanzergebnis um 8,0 Mio. €, während im Vorjahr noch 10,8 Mio. € das Ergebnis belasteten. Gegenläufig wirkte das Ergebnis der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, das sich im Berichtsjahr um 29,1 % auf 3,7 Mio. € verschlechterte (im Vorjahr: 5,3 Mio. €).

Die **effektive Steuerquote** des Konzerns verringerte sich 2015 auf 25,0 % (im Vorjahr: 30,4%). Gründe hierfür sind der Wegfall eines einmaligen Ergebniseffekts, der sich im Vorjahr erhöhend auf die Steuerquote ausgewirkt hat, sowie ein erhöhter Ergebnisanteil von ausländischen Tochtergesellschaften.

Der **Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 13,2 % auf 66,7 Mio. € (im Vorjahr: 58,9 Mio. €). Der nicht beherrschende Anteil betrug im Geschäftsjahr 2015 29,2 Mio. € (im Vorjahr: 31,6 Mio. €). Wirtschaftlich werden dieser Position die im Finanzergebnis genannten Effekte im Zusammenhang mit der Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem nicht beherrschenden Gesellschafter zugerechnet. Das **Ergebnis je Aktie** steigerte sich entsprechend um 13,2 % auf 0,92 € (im Vorjahr: 0,81 €). Der börsennotierte Teilkonzern Hafenlogistik erzielte hierbei ein um 12,8 % höheres Ergebnis je Aktie von 0,84 € (im Vorjahr: 0,75 €). Der nicht-börsennotierte Teilkonzern Immobilien lag mit einem Ergebnis je Aktie von 2,86 € über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 2,46 €). Wie im Vorjahr gab es auch 2015 keinen Unterschied zwischen unverwässertem und verwässertem Ergebnis je Aktie.

Die **Gewinnverwendung** der HHLA orientiert sich wie im Vorjahr an der Ergebnisentwicklung des abgelaufenen Geschäftsjahres im HHLA-Konzern. 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 2016 auf dieser Basis vorschlagen, eine Dividende von 0,59 € je A-Aktie und 1,75 € je S-Aktie auszuschütten. Basierend auf der Anzahl dividendenberechtigter Aktien zum 31. Dezember 2015 würde sich der Ausschüttungsbetrag der börsennotierten A-Aktien mit 41,3 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 13,5 % erhöhen und der Ausschüttungsbetrag der nicht börsennotierten S-Aktien mit 4,7 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um 16,7 % steigen. In Relation zu den Konzernergebnissen bzw. dem Ergebnis je Aktie würde die Ausschüttungsquote erneut ein vergleichsweise hohes Niveau von rund 70 % für den Teilkonzern Hafenlogistik bzw. rund 61 % für den Teilkonzern Immobilien erreichen.

Vermögens- und Finanzlage

Bilanzanalyse

Die **Bilanzsumme** des HHLA-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 37,7 Mio. € auf 1.750,4 Mio. € verringert.

Bilanzstruktur

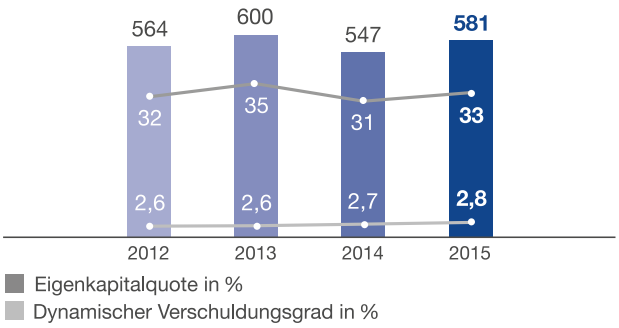
in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva		
Langfristiges Vermögen	1.305,8	1.308,1
Kurzfristiges Vermögen	444,6	480,0
	1.750,4	1.788,1
Passiva		
Eigenkapital	580,6	546,7
Langfristige Schulden	979,2	918,9
Kurzfristige Schulden	190,6	322,5
	1.750,4	1.788,1

Auf der Aktivseite der Bilanz verringerten sich die **langfristigen Vermögenswerte** um 2,3 Mio. €. Gegenläufig zur investitionsbedingten Erhöhung des Sachanlagevermögens um 9,0 Mio. € auf 947,1 Mio. € (im Vorjahr: 938,0 Mio. €) entwickelte sich der Bestand der immateriellen Vermögenswerte (- 4,0 Mio. €) und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (- 8,6 Mio. €). Sie verringerten sich aufgrund planmäßiger Abschreibungen.

Das **kurzfristige Vermögen** sank um 35,4 Mio. € auf 444,6 Mio. € (im Vorjahr: 480,0 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus einer Verminderung des Zahlungsmittelbestands um 57,7 Mio. € auf 194,6 Mio. €. Im Gegenzug erhöhten sich die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen und Personen aufgrund des Einbezugs in das Cash-Clearing mit der HGV um 22,3 Mio. € auf 58,5 Mio. €.

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio. €



Auf der Passivseite hat sich das **Eigenkapital** gegenüber dem Jahresende 2014 um 33,9 Mio. € auf 580,6 Mio. € (im Vorjahr: 546,7 Mio. €) erhöht. Die Zunahme beruht im Wesentlichen auf dem Konzernjahresüberschuss der Berichtsperiode in Höhe von 95,8 Mio. €. Die zinssatzinduzierte Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste, saldiert mit den latenten Steuern, erhöhte das Eigenkapital um 17,3 Mio. €. Belastend mit 11,5 Mio. € wirkten sich die erfolgsneutral erfassten Fremdwährungseffekte aus. Ausgeschüttete Dividenden inkl. der Umgliederung einer künftigen Ausgleichszahlung in die langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten minderten das Eigenkapital um 68,1 Mio. €. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 33,2 % (im Vorjahr: 30,6 %).

Die **langfristigen Schulden** stiegen um 60,3 Mio. € auf 979,2 Mio. € (im Vorjahr: 918,9 Mio. €). Die Zunahme ist auf die im dritten Quartal erfolgte Herausgabe von Schuldscheindarlehen in Höhe von 75,0 Mio. € zurückzuführen. Die Mittel wurden aufgenommen, um das aktuell niedrige Zinsniveau zu nutzen und langfristig Zinsänderungsrisiken für das Segment Immobilien zu minimieren. Gegenläufig wirkte die im Wesentlichen zinssatzinduzierte Reduzierung der Pensionsrückstellungen um 28,0 Mio. €.

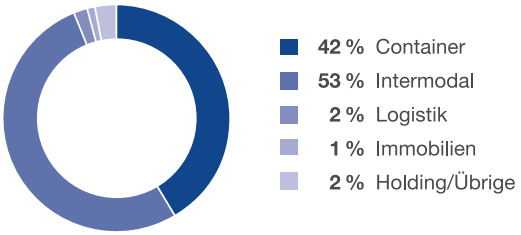
Der Rückgang der **kurzfristigen Schulden** um 131,9 Mio. € auf 190,6 Mio. € (im Vorjahr: 322,5 Mio. €) beruht im Wesentlichen auf der im dritten Quartal 2015 erfolgten Ablösung einer kurzfristigen Verbindlichkeit gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 65,0 Mio. € durch die bereits erwähnte Herausgabe von Schuldscheindarlehen. Aufgrund der Tilgung eines Darlehens über 25,0 Mio. € sowie aufgrund einer mit 21,6 Mio. € (im Vorjahr: 30,3 Mio. €) um 8,7 Mio. € geringeren Ausgleichsverpflichtung gegenüber einem Minderheitsgesellschafter reduzierten sich die kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten um 31,4 Mio. € auf 92,0 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verminderten sich ebenfalls um 31,4 Mio. € auf 52,0 Mio. €.

Investitionsanalyse

Das **Investitionsvolumen** lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 145,5 Mio. € (im Vorjahr: 138,4 Mio. €). Hierin sind nicht unmittelbar zahlungswirksame Zugänge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 3,8 Mio. € (im Vorjahr: 3,9 Mio. €) enthalten. Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Jahr 2015 auf dem Ausbau der Hamburger Containerterminals und der Erweiterung der intermodalen Transport- und Umschlagkapazitäten. Die Finanzierung der Investitionsprojekte wurde hauptsächlich aus dem generierten operativen Cashflow des Geschäftsjahres abgedeckt.

Investitionen

nach Segmenten 2015



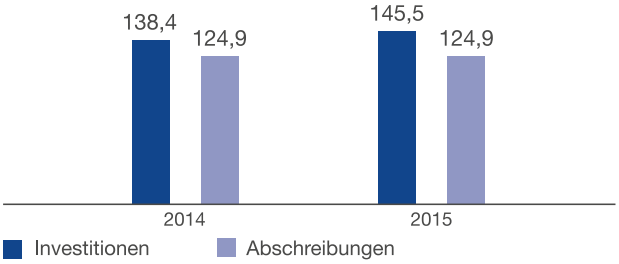
Ohne konzerninterne Transaktionen

Von den getätigten Investitionen entfielen 135,9 Mio. € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 106,3 Mio. €), 8,8 Mio. € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 8,3 Mio. €) und 0,8 Mio. € auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (im Vorjahr: 23,8 Mio. €).

Im **Segment Container** wurden Investitionen im Gesamtwert von 61,0 Mio. € (im Vorjahr: 58,4 Mio. €) getätigt. Investiert wurde vor allem in die Beschaffung von Umschlaggeräten, in Lagerkapazitäten und Umschlagflächen auf den Hamburger Containerterminals. Auf das **Segment Intermodal** entfiel mit 77,1 Mio. € (im Vorjahr: 52,3 Mio. €) der größte Anteil an den Gesamtinvestitionen. Dabei investierte hauptsächlich die Metrans-Gruppe, im Wesentlichen in Lokomotiven und den Bau eines weiteren Terminals. Die Investitionssumme im **Segment Logistik** belief sich ohne Anlagenzugänge aus konzerninternen Transaktionen auf 2,8 Mio. € (im Vorjahr: 2,5 Mio. €).

Investitionen und Abschreibungen

in 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 liegt der Fokus auf einer Erhöhung der Wertschöpfungstiefe, um die Leistungsfähigkeit und Reichweite der Hinterlandverbindungen weiter zu steigern.

Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten bestehen zum Geschäftsjahresende für offene Bestellungen in Höhe von 134,4 Mio. € (im Vorjahr: 72,7 Mio. €); darin enthalten sind 88,0 Mio. € (im Vorjahr: 52,4 Mio. €) für Aktivierungen im Sachanlagevermögen.

Liquiditätsanalyse

Der **Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit** nahm gegenüber dem Vorjahr von 233,4 Mio. € auf 195,3 Mio. € ab. Die Verminderung um 38,1 Mio. € ist im Wesentlichen auf das gegenüber dem Vorjahr um 12,7 Mio. € geringere Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sowie eine Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva in Höhe von 21,1 Mio. € gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 zurückzuführen.

Der **Cashflow aus Investitionstätigkeit** (Mittelabfluss) lag mit 130,2 Mio. € über dem Vorjahreswert von 114,5 Mio. €. Zu diesem Anstieg von 15,7 Mio. € trug im Wesentlichen die Zunahme der Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien bei. Gegenläufig wirkten die Einzahlungen aus kurzfristigen Einlagen in Höhe von 17,0 Mio. € (im Vorjahr: Auszahlungen in Höhe von 20,0 Mio. €) und die gestiegenen Einzahlungen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien von insgesamt 13,8 Mio. € (im Vorjahr: 3,0 Mio. €).

Liquiditätsanalyse

in Mio. €	2015	2014
Finanzmittelfonds am 01.01.	185,6	151,1
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	195,3	233,4
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 130,2	- 114,5
Free Cashflow	65,1	118,8
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 82,7	- 79,0
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	- 17,6	39,8
Währungskursbedingte Veränderung des Finanzmittelfonds	- 2,6	- 5,3
Finanzmittelfonds am 31.12.	165,4	185,6

Der **Free Cashflow** als Summe der Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit und Investitionstätigkeit verringerte sich auf 65,1 Mio. € (im Vorjahr: 118,8 Mio. €).

Der **Cashflow aus Finanzierungstätigkeit** (Mittelabfluss) belief sich im Berichtszeitraum auf 82,7 Mio. € (im Vorjahr: 79,0 Mio. €) und erhöhte sich damit um 3,7 Mio. €. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Mittelabfluss aufgrund gestiegener Dividendenzahlungen um 5,6 Mio. €. Die Rückführung von Darlehen, u. a. gegenüber einem verbundenen Unternehmen, und die Ausgabe von Schuldscheindarlehen führten per saldo zu einem um 1,1 Mio. € geringeren Mittelabfluss gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 und wirkten somit gegenläufig.

Der HHLA-Konzern verfügte zum Jahresende 2015 über ausreichend Liquidität. Im Verlauf des Geschäftsjahres traten keine Liquiditätsengpässe auf. Der **Finanzmittelfonds** betrug per 31. Dezember 2015 insgesamt 165,4 Mio. € (zum 31. Dezember 2014: 185,6 Mio. €). Einschließlich aller kurzfristigen Einlagen erreichte die verfügbare Liquidität des Konzerns zum Jahresende 2015 einen Bestand von insgesamt 238,5 Mio. € (im Vorjahr: 275,6 Mio. €).

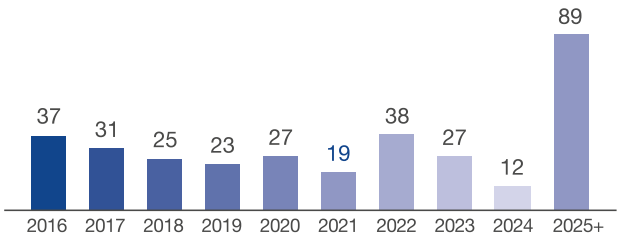
Finanzierungsanalyse

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 Rohstoffpreisrisikos 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 Finanzierungsleasingverhältnisse ein. Darüber hinaus stehen Pensionsrückstellungen für die langfristige Innenfinanzierung zur Verfügung.

Zum Berichtsstichtag lagen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit 329,6 Mio. € über dem Wert des Vorjahres von 284,1 Mio. €. Der Konzern nahm im Geschäftsjahr 2015 zusätzliche externe Finanzierungen in Höhe von 121,3 Mio. € in Anspruch (im Vorjahr: 23,1 Mio. €). Den Neuaufnahmen standen Darlehenstilgungen in Höhe von 61,5 Mio. € gegenüber. Maßgeblich für den Anstieg der Darlehensverbindlichkeiten war die Aufnahme einer Schuldscheinfinanzierung zur Ablösung eines Gesellschafterdarlehens. Darüber hinaus bestand aufgrund der vereinbarten Laufzeiten der Darlehen und einer stabilen Liquiditätsbasis kein wesentlicher Refinanzierungsbedarf.

Fälligkeiten der Bankdarlehen
nach Jahren in Mio. €



Die Darlehensverbindlichkeiten sind überwiegend in Euro und zu einem geringen Teil in US-Dollar abgeschlossen. Konditioniert sind diese zu ca. 73 % mit fixen und zu ca. 27 % mit variablen Zinssätzen. Im Rahmen der Fremdfinanzierung bestanden für einzelne Konzerngesellschaften Kreditauflagen (Covenants), die an bilanzielle Kennzahlen gebunden sind, im Wesentlichen die Erfüllung einer Mindesteigenkapitalquote. Covenants bestanden bei ca. 21 % der Bankdarlehen. Im Berichtsjahr wurden die Kreditauflagen zu allen vereinbarten Prüfungszeitpunkten erfüllt. Zum Bilanzstichtag weist die HHLA langfristige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 106,3 Mio. € aus (im Vorjahr: 106,6 Mio. €), die aus der Passivierung der Leasingverbindlichkeit gegenüber der Hamburg Port Authority (HPA) im Zusammenhang mit Kaimauern für Großschiffsliegeplätze am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) resultieren. Unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen wurde im Teilkonzern Immobilien im Vorjahr das inzwischen abgelöste Gesellschafterdarlehen in Höhe von 65 Mio. € ausgewiesen.

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

Die im Wesentlichen von der Holding zentral gehaltenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und kurzfristigen Einlagen beliefen sich zum Berichtsstichtag auf insgesamt 194,6 Mio. € (im Vorjahr: 252,2 Mio. €). Sie sind in Sichteinlagen und Tages- sowie kurzfristigen Termingeldern hauptsächlich bei inländischen Kreditinstituten mit ausgewiesen hoher Bonitätseinstufung angelegt. Aufgrund ausreichender liquider Mittel besitzen laufende Kreditlinien eine untergeordnete Bedeutung. Der Konzern verfügte zum Bilanzstichtag über nicht genutzte Kreditlinien in Höhe von rund 1,2 Mio. € (im Vorjahr: 3,6 Mio. €). Der Ausnutzungsgrad der Kreditlinie belief sich im Berichtszeitraum auf 83,9 % (im Vorjahr: 59,5 %). Nach Einschätzung der HHLA wären höhere Kreditlinien aufgrund der soliden Bilanzstruktur jederzeit darstellbar, sofern aus der mittelfristigen Liquiditätsplanung ein entsprechender Bedarf erkennbar gewesen wäre. Vom gesamten Zahlungsmittelbestand unterlagen zum Berichtsstichtag 10,7 Mio. € (im Vorjahr: 9,4 Mio. €) Devisenausfuhrbeschränkungen in der Ukraine.

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

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

Unternehmenskäufe und -verkäufe

Im ersten Quartal 2015 erwarb die nicht im Konsolidierungskreis der HHLA enthaltene Gesellschaft METRANS (Danubia) Kft., Győr/Ungarn, jeweils 100 % der Anteile an den Gesellschaften Univer Trans Kft., Budapest/Ungarn, und Loacker Konténer Kft., Budapest/Ungarn.

Im zweiten Quartal 2015 firmierte die Grundstücksgesellschaft Loacker Konténer Kft. in METRANS Konténer Kft. um. Anschließend veräußerte die METRANS (Danubia) Kft. sämtliche Anteile der METRANS Konténer Kft. sowie sämtliche Anteile der Univer Trans Kft. an die im Konsolidierungskreis der HHLA enthaltene Gesellschaft METRANS (Danubia) a.s., Dunajská Streda/Slowakei.

Darüber hinaus gab es keine wesentlichen Erwerbe oder Veränderungen von Anteilen an Tochterunternehmen.