Zusammengefasster Lagebericht

Im zusammengefassten Lagebericht wird der Geschäftsverlauf des HHLA-Konzerns sowie der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA AG) analysiert.

Der Konzern im Überblick

Holding/Übrige
- Strategische Konzernentwicklung
- Funktionale Führung des Segments Container
- Steuerung von Ressourcen und Prozessen
- Bündelung interner Serviceleistungen

- Betrieb von Schwimmkränen
- Entwicklung und Vermietung von Hafenlogistik-Immobilien

Teilkonzern
Hafenlogistik
Börsennotierte A-Aktien

Segment
Container

- Containerumschlag
- Containertransfer zwischen Verkehrsträgern (Schiff, Bahn, Lkw)
- Containernahe Dienstleistungen (z.B. Lagerung, Wartung, Reparatur

Segment
Intermodal

- Containertransporte mittels Bahn und Lkw im Seehafenhinterland
- Be- und Entladung von Verkehrsträgern
- Betrieb von Inlandterminals

Segment
Logistik

- Spezialumschlag von Massengut, Stückgut, Kfz u.a.
- Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen
- Lager- und Kontraktlogistik
- Beratung und Training

Teilkonzern
Immobilien
Nicht börsennotierte S-Aktien

Segment
Immobilien

- Geschäftsaktivitäten rund um die Immobilien der Hamburger Speicherstadt und den Fischmarkt Hamburg-Altona
- Entwicklung
- Vermietung
- Facility-Management

Aktionärsstruktur
Grundkapital: insgesamt 72.753.334 nennwertlose Namensaktien (Stückaktien)

davon 70.048.834 A-Aktien
- börsennotiert -

davon 2.704.500 S-Aktien
- nicht börsennotiert -

Streubesitz
22.128.334 A-Aktien

Freie und Hansestadt Hamburg
Aktienbestand: 47.920.500 A-Aktien + 2.704.500 S-Aktien

Konzernstruktur

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist ein führender Hafenlogistikkonzern in Europa. Gesteuert wird das Unternehmen als strategische Management-Holding und ist in die Teilkonzerne Hafenlogistik und Immobilien gegliedert. Die dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordneten und an der Börse notierten A-Aktien bilden eine Beteiligung allein am Ergebnis und Vermögen dieser Geschäftsaktivitäten ab. Der Teilkonzern Immobilien umfasst die nicht hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA. Die Entwicklung und das wirtschaftliche Ergebnis des Teilkonzerns Immobilien, der auch Zielen der Stadtentwicklung Rechnung trägt, werden von den S-Aktien abgebildet. Diese Aktien werden nicht an der Börse gehandelt und befinden sich vollständig im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Im unwahrscheinlichen und bisher nicht vorgekommenen Fall eines Verlusts im Teilkonzern Immobilien würde dieser gemäß einem separat abgeschlossenen Verlustausgleichsvertrag mittelbar durch die FHH übernommen.

Das operative Geschäft des HHLA-Konzerns wird von 30 inländischen und neun ausländischen Tochtergesellschaften und Beteiligungen betrieben, die zum Konsolidierungskreis des Unternehmens zählen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden die bisher divisional in der Zwischenholding HHLA Container Terminals GmbH (Segment Container) angesiedelten Funktionen und Steuerungsaufgaben in die Holding überführt und damit direkt dem Verantwortungsbereich des Vorstands unterstellt. Darüber hinaus wurden an der Unternehmensstruktur im Geschäftsjahr 2015 keine wesentlichen rechtlichen oder organisatorischen Veränderungen vorgenommen.

Führungsstruktur

Als Aktiengesellschaft deutschen Rechts verfügt die HHLA mit Vorstand und Aufsichtsrat über eine zweigeteilte Struktur: Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und der Aufsichtsrat bestellt, berät und überwacht den Vorstand. Dem Vorstand der HHLA gehörten im Geschäftsjahr 2015 vier Mitglieder an, deren Verantwortungsbereiche nach Aufgaben sowie nach Segmenten gegliedert sind. Die Verantwortung für das Segment Container trägt der HHLA-Vorstand unter der Leitung des Vorstandsvorsitzenden nunmehr gemeinsam. Die bisher praktizierte divisionale Führung über die Zwischenholding HHLA Container Terminals GmbH wurde durch eine funktionale Führungsstruktur ersetzt. Die Funktionen Containervertrieb und Containerbetrieb, die bisher in der Zwischenholding angesiedelt waren, werden jetzt direkt aus der Holding gesteuert. Der Aufsichtsrat umfasst insgesamt zwölf Personen und setzt sich aus je sechs Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. ▶ siehe Konzernanhang, Textziffer 49, Organe und Mandate, Seite 150

Geschäftstätigkeit

Als integrierter Umschlag-, Transport- und Logistikanbieter erbringt der **Teilkonzern Hafenlogistik** Dienstleistungen entlang der logistischen Kette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland. Der geografische Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit liegt im Hamburger Hafen und in dessen Hinterland. Der Hamburger Hafen ist eine internationale Drehscheibe für den see- und landgebundenen Containertransport mit optimaler Hinterlandanbindung an die Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa, in Skandinavien und im baltischen Raum. Das Kerngeschäft wird durch die Segmente Container, Intermodal und Logistik repräsentiert.

Das **Segment Container** bündelt die Aktivitäten des Konzerns im Bereich Containerumschlag und ist gemessen an Umsatz und Ergebnis der größte Geschäftsbereich. Die Tätigkeit in diesem Segment setzt sich im Wesentlichen aus der Abfertigung von Containerschiffen (dem Laden und Löschen von Containern) und dem Umladen von Containern auf andere Verkehrsträger (Bahn, Lkw, Feeder- oder Binnenschiff) zusammen. Die HHLA betreibt am Standort Hamburg die drei Containerterminals Altenwerder (CTA), Burchardkai (CTB) und Tollerort (CTT) sowie einen weiteren Containerterminal im ukrainischen Hafen Odessa (CTO). Komplementäre Servicedienstleistungen rund um den Container, z. B. die Wartung und Reparatur von Containern, runden die Angebotspalette ab.

Organisationsübersicht

Aufsichtsrat

Vorstand

Klaus-Dieter Peters Vorstandsvorsitzender	**Dr. Stefan Behn**	**Heinz Brandt**	**Dr. Roland Lappin**
Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit	Zuständigkeit
Unternehmensentwicklung Unternehmenskommunikation Nachhaltigkeit Segment Intermodal Segment Logistik	Container Vertrieb Container Betrieb Container Technik Informationssysteme	Personalmanagement Einkauf und Materialwirtschaft Arbeitsschutzmanagement Recht und Versicherungen (einschließlich Compliance)	Finanzen und Controlling (einschließlich Organisation) Investor Relations Revision Segment Immobilien

Das **Segment Intermodal** ist das nach Umsatz und Ergebnis zweitgrößte Segment der HHLA. Als weiteres zentrales Element des vertikal integrierten Geschäftsmodells der HHLA ist es darauf ausgerichtet, ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterlandverkehr und zunehmend auch im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße anzubieten. Während die zwei Bahngesellschaften Metrans und Polzug regelmäßige Verbindungen mit Direktzügen zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria und ihrem Hinterland anbieten, stellt der Betrieb von Inlandterminals ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die maritime Logistik bereit. Neben Umfuhren im Hamburger Hafen übernimmt die Lkw-Speditionstochter CTD den Containertransport auf der Straße im Nahbereich sowie im europaweiten Fernverkehr.

Das **Segment Logistik** umfasst eine große Bandbreite von ergänzenden Dienstleistungen in den Bereichen Kontrakt- und Lagerlogistik sowie Spezialumschlag und Beratung. Das Leistungsspektrum beinhaltet sowohl einzelne Logistikdienstleistungen als auch komplette Prozessketten für die internationale Beschaffung und Distribution. Dazu zählen der Betrieb von Umschlaganlagen für Massengüter, Kraftfahrzeuge und Früchte sowie die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen. Außerdem bietet das Unternehmen in diesem Segment Beratungs- und Managementleistungen für Kunden aus der internationalen Hafen- und Transportwirtschaft. Einen Teil der Logistikdienstleistungen erbringt die HHLA mit Partnerunternehmen.

Der Bereich **Holding/Übrige** ist ebenfalls dem Teilkonzern Hafenlogistik zugeordnet, stellt gemäß internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IFRS) jedoch kein eigenständiges Segment dar. Die Aufgaben der Holding liegen in der strategischen Entwicklung des Konzerns, der funktionalen Führung des Segments Container, der Steuerung von Ressourcen und Prozessen und der Erbringung von Dienstleistungen für die operativen Gesellschaften. Dem Bereich sind zudem die hafenumschlagspezifischen Immobilien der HHLA sowie der Betrieb von Schwimmkränen zugeordnet.

Das **Segment Immobilien** entspricht dem **Teilkonzern Immobilien**. Die Geschäftsaktivitäten umfassen die Entwicklung, die Vermietung sowie kaufmännisches und technisches Facility-Management von Immobilien am Hamburger Hafenrand. Dazu zählt die Hamburger Speicherstadt, das größte historische Lagerhausquartier der Welt. Auf rund 300.000 m^2 bietet die HHLA Gewerbeflächen in zentraler Lage. Weitere hochwertige Objekte mit rund 63.000 m^2 werden am Fischmarkt Hamburg-Altona im exklusiven Umfeld des Fischereihafenareals am nördlichen Elbufer bewirtschaftet.

Weiterführende Informationen zur jeweiligen Segmententwicklung ▶ siehe auch Segmententwicklung, Seite 40

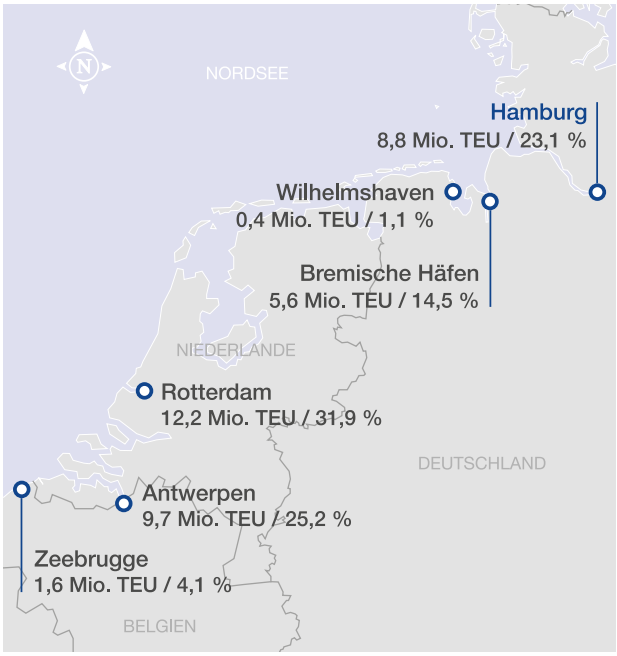
Markt und Wettbewerb

Die HHLA agiert mit ihrem börsennotierten Kerngeschäft der Hafenlogistik auf dem europäischen Markt für internationalen Seegüterverkehr. Dieser bietet langfristig unverändert eine attraktive Wachstumsperspektive, denn die im globalen Kontext erreichte Wettbewerbsfähigkeit wesentlicher zentraleuropäischer Länder, stellt die Basis für ein auch zukünftig weiter steigendes Außenhandelsvolumen und Konsumpotential dar. Für den osteuropäischen Raum, insbesondere die Russische Föderation und die Ukraine, hängt die Realisierbarkeit des auch in diesen Märkten bestehenden Potenzials maßgeblich von ausstehenden politischen Lösungen für bestehende regionale Konflikte sowie einer Normalisierung von Rohstoff- und Energiepreisen ab.

Die relevanten Wirtschaftsindikatoren signalisieren für die Europäische Währungsunion eine weitere Verstetigung des Anstiegs des Bruttoinlandsproduktes. Allerdings sind auch hier aufgrund der unverändert hohen Verschuldungsgrade nur mittel- und langfristig höhere Dynamiken zu erwarten. Kurz- und mittelfristig hingegen ist eine grundsätzliche Neubewertung der zu erwartenden Dynamiken für das containerisierte Handels- und Transportvolumen angezeigt. Dies vor allem wegen exogener Rahmenbedingungen und struktureller Problemlagen oder Krisen, für die überzeugende Lösungsansätze weiterhin ausstehen.

Umschlag in den Nordrange-Häfen

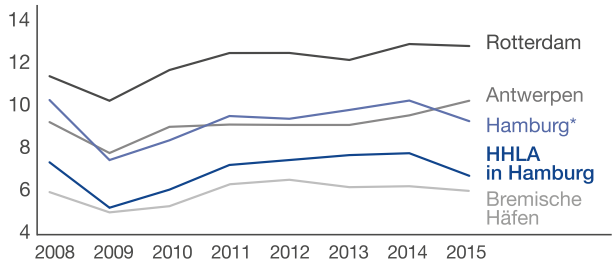
Volumen und Marktanteile 2015



Quelle: Port Authorities / Marktanteile eigene Berechnung

Containerumschlag in den größten Nordrange-Häfen

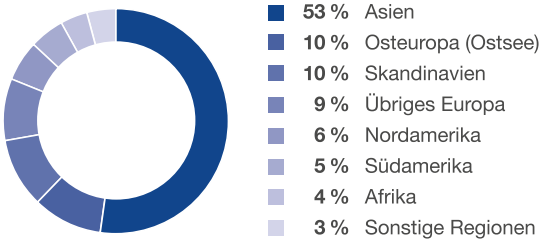
in Mio. TEU



*Quelle: Port Authorities; *inkl. HHLA*

See-Containerumschlag nach Fahrtgebieten

im Hamburger Hafen 2015



Quelle: Hamburg Hafen Marketing e.V.

Der für die HHLA relevante Markt für Hafendienstleistungen an der nordeuropäischen Küste (die sogenannte Nordrange) zeichnet sich durch eine hohe Hafendichte aus. Im Wettbewerb stehen derzeit insbesondere die großen Nordrange-Häfen Hamburg, der Hauptstandort der HHLA, die bremischen Häfen sowie Rotterdam und Antwerpen. Weitere Umschlagplätze wie Wilhelmshaven, Le Havre oder Zeebrugge sind gemessen an ihrer Kapazität und/oder ihrem derzeitigen Ladungsaufkommen deutlich kleiner. Die Häfen in der Ostsee werden zurzeit vor allem von Zubringerverkehren (Feeder) bedient, die über die zentralen Bündelungspunkte in der Nordrange agieren. Zunehmende Konkurrenz zu diesem Verbundsystem bilden Direktanläufe durch Überseedienste, wie z. B. nach Gdansk (Polen) oder Göteborg (Schweden).

Neben der geografischen Lage und der Hinterlandanbindung der Häfen wirkt sich die seeseitige Erreichbarkeit auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber und auf das lokale Ladungsaufkommen aus. Als weitere Wettbewerbsfaktoren bestimmen die Preisgestaltung, die Zuverlässigkeit und die Geschwindigkeit in der Schiffsabfertigung, der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen sowie die Leistungsfähigkeit der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme ins Hinterland (u. a. Frequenz, Fahrplantreue, Preis) die Marktposition.

Im Frühjahr und im Herbst 2015 wurden zwei zusätzliche Containerterminals auf der Maasvlakte 2 in Rotterdam offiziell in Betrieb genommen. Dies hat einen deutlichen Anstieg der Kapazität auf dem Markt verursacht und zu einer weiteren Intensivierung des Wettbewerbs vor allem bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen, insbesondere den Feederverkehren, geführt. Dagegen ist die Marktposition bei Umschlagvolumina, die landseitig an das natürliche Einzugsgebiet angebunden sind, weitestgehend stabil, da die kürzeste Routenführung für die ungleich teureren Landtransporte zentrale Bedeutung hat.

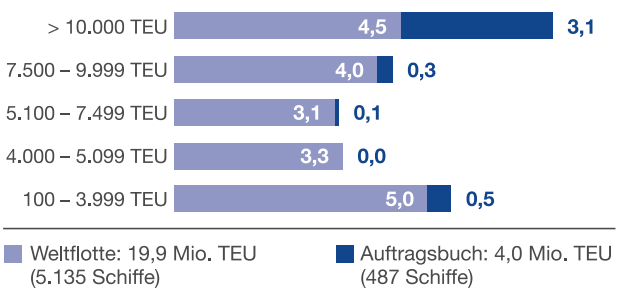
Für das Jahr 2015 geht das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner von einer Erhöhung der Stellplatzkapazität in der globalen Containerschiffflotte um 8,5 % auf 19,9 Mio. TEU aus. Dabei nahm besonders die Zahl sehr großer Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU zu. Sie wuchs um 27,2 % auf 337 Einheiten. Damit verfügen rund 45 % der 2015 ausgelieferten Schiffskapazität über eine Schiffsgröße von mehr als 10.000 TEU.

Für das **Segment Container** verfügt der Hamburger Hafen als östlichster Nordseehafen über besonders günstige Voraussetzungen als Verkehrsknotenpunkt für den gesamten Ostseeraum sowie für den Hinterlandtransport von und nach Mittel- und Osteuropa. Zusätzlich fördern die langjährigen Handelsbeziehungen zwischen dem Hamburger Hafen und den asiatischen Märkten die Rolle Hamburgs als bedeutende europäische Containerdrehscheibe. Mit einem Umschlagvolumen von 8,8 Mio. TEU rangiert Hamburg 2015 unter den weltweit führenden Überseehäfen voraussichtlich an Position 19 und ist zurzeit der drittgrößte europäische Containerhafen nach Rotterdam und Antwerpen.

In Hamburg behauptete die HHLA mit einem Umschlagvolumen von 6,4 Mio. TEU im Jahr 2015 ihre Position als größtes Containerumschlagunternehmen. So wurden 73 % der Containerverkehre (im Vorjahr: 75 %) im Hamburger Hafen durch die HHLA abgewickelt. Bedeutendste Fahrtgebiete waren weiterhin Asien, Osteuropa und Skandinavien.

Aktuelle Weltflotte und Auftragsbuch bis 2019

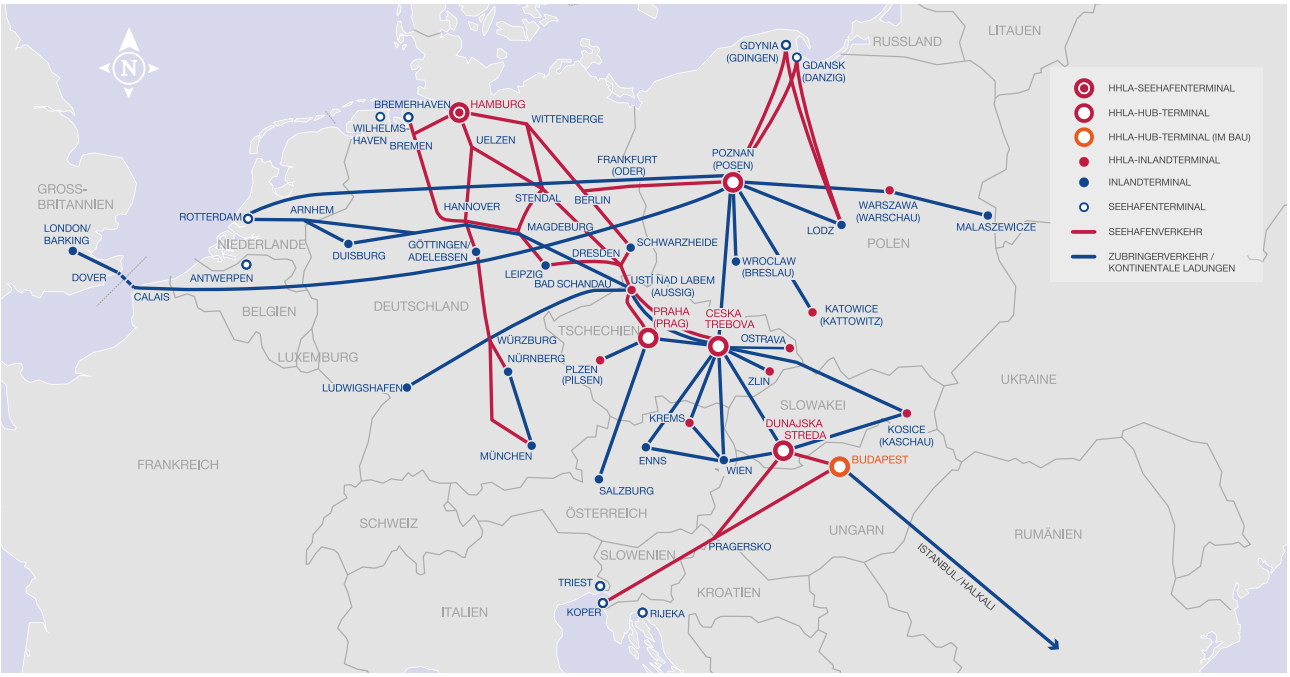
nach Schiffsgrößenklassen in Mio. TEU



Quelle: AXS Alphaliner

Intermodalnetzwerk der HHLA

Ausgewählte Verbindungen



Im **Segment Intermodal** nutzt die HHLA vor allem die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur des Hamburger Hafens, der als bedeutendster Schienenknotenpunkt Europas über 2 Mio. TEU jährlich umschlägt. Darüber hinaus sind weitere an der Nord- und Ostsee sowie an der nördlichen Adria gelegene Häfen in das Intermodalnetzwerk der HHLA eingebunden, das zunehmend auch Kontinentalverkehre beinhaltet. Im Containertransport per Bahn konkurrieren die Gesellschaften mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV), aber auch mit anderen Verkehrsträgern, wie dem Lkw und dem Feederschiff. Im Hinblick auf die weitgehend in öffentlichem Besitz befindliche Schieneninfrastruktur überwachen die jeweiligen nationalen Behörden sowohl einen diskriminierungsfreien Zugang als auch die Höhe der Nutzungsentgelte. Neben der Dichte des angebotenen Netzwerks zählen die Abfahrtsfrequenzen, die Bündelungs- und Lagermöglichkeiten im Hinterland, die geografische Distanz zu den Zielpunkten, die Fahrplantreue und die infrastrukturellen Kapazitäten zu den maßgeblichen Wettbewerbsfaktoren, deren Bedeutung im Wettbewerb zwischen den Häfen zunimmt.

Wesentliche Bausteine des HHLA-Angebots sind dabei eigene Inlandterminals in Mittel- und Osteuropa, eigene Containertragwagen sowie eigene Traktion (Lokomotiven). All dies ist erforderlich, um Direktzüge mit hoher Abfahrtfrequenz sowie eine effektive Bündelung hafenbezogener Schienengütertransporte mit leistungsstarker Verteilung rund um zentrale Umschlagplätze zu ermöglichen. In der Mehrheit der erschlossenen Regionen besetzt die HHLA relevante Marktpositionen. In der Zustellung bzw. Abholung von Containern per Lkw verfügt die HHLA über eine solide Marktstellung in der Metropolregion Hamburg.

Das **Segment Logistik** bedient unterschiedliche Marktsegmente, die zum Teil stark spezialisiert sind. Im Spezialumschlag ist die HHLA mit ihrem Multifunktionsterminal führend in Hamburg. Über Hansaport ist die HHLA an Deutschlands größtem Seehafenterminal für den Umschlag von Eisenerz und Kohle beteiligt. Mit ihrem Frucht- und Kühl-Zentrum operiert die HHLA als Anbieter von Fruchtumschlag für den nordeuropäischen Raum. Über das ergänzende Angebot der Lager- und Kontraktlogistik werden Marktpositionen im Umschlag- und Transportbereich flankiert. Im Beratungsgeschäft wird weltweit an wegweisenden Entwicklungsprojekten gearbeitet.

Für das **Segment Immobilien** stellt Hamburg mit rund 1,8 Millionen Einwohnern und seiner Bedeutung als Wirtschaftsstandort einen der größten und interessantesten Immobilienmärkte Deutschlands dar. Die besondere Attraktivität der bewirtschafteten Objekte in der Hamburger Speicherstadt und am nördlichen Elbufer sowie deren kundenspezifische und nachhaltige Weiterentwicklung verschaffen dem Segment Immobilien eine herausgehobene Marktstellung. Das Immobiliengeschäft der HHLA steht dabei im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Investoren, die hochwertige Objekte in vergleichbarer Lage vermarkten.

Kundenstruktur und Vertrieb

Der Kundenstamm in den Segmenten Container und Intermodal setzt sich hauptsächlich aus Reedereien und Speditionen zusammen. Die Dienstleistungen im Segment Logistik richten sich an eine Vielzahl von Kundengruppen, von Stahlunternehmen und Kraftwerken (im Bereich Massengutumschlag) bis hin zu internationalen Betreibern von Häfen und anderen Logistikzentren (im Bereich Hafenberatung). Das Segment Immobilien vermietet seine Büro- und Gewerbeflächen an nationale und internationale Kunden aus unterschiedlichen Branchen, von Logistik- und Handelsunternehmen über Medien-, Beratungs- und Werbeagenturen bis hin zu Modefirmen, Gastronomie- und Hotelbetreibern sowie aus der Kreativwirtschaft.

Die umsatzstärksten Kunden der HHLA sind weltweit operierende Containerreedereien. Die HHLA-Containerterminals arbeiten in der Schiffsabfertigung mit Reedereien neutral zusammen („Multi-User-Prinzip“) und sind auf ein breites und hochwertiges Servicespektrum ausgelegt. Im Geschäftsjahr 2015 zählten alle Top-20-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Auf dieser Basis sieht sich die HHLA in der Lage, auch auf Veränderungen von Konsortien und Kooperationen in der Reederkundschaft flexibel einzugehen.

Die Vertriebsaktivitäten im Segment Container sind als Key-Account-Management organisiert. In den Segmenten Intermodal und Logistik werden sie in der Regel dezentral durch die Einzelgesellschaften gesteuert. Alle Aktivitäten folgen so weit wie möglich dem strategischen Ansatz der vertikalen Integration im Sinne eines Transport- und Logistikangebots aus einer Hand. Im Segment Immobilien bietet der Vertrieb potenziellen Kunden und Mietern ein breites Dienstleistungsspektrum für die beiden zentralen Quartiere Hamburger Speicherstadt und nördliches Elbufer wie auch für die Logistikimmobilien im und am Hafen.

Der Anteil der fünf wichtigsten Kunden der HHLA ist im Geschäftsjahr 2015 leicht gestiegen auf 55 % (im Vorjahr: 52 %), nahezu unverändert zum Vorjahr entfielen auf die zehn wichtigsten Kunden 80 % (im Vorjahr: 80 %) und auf die 15 wichtigsten Kunden 94 % (im Vorjahr: 95 %) des Umsatzes der HHLA-Containerterminals in Hamburg. Mit der überwiegenden Mehrheit ihrer wichtigsten Kunden unterhält die HHLA bereits seit weit mehr als 20 Jahren Geschäftsbeziehungen.

Mit den Reederkunden schließt das Unternehmen in der Regel Rahmenverträge ab, die sowohl Leistungsbeschreibungen als auch Vergütungsvereinbarungen enthalten. Der Umfang der Nutzung des Serviceangebots ist dabei nicht fixiert, daher kann bei den Logistikdienstleistungen der HHLA nicht von einem Auftragsbestand im klassischen Sinne gesprochen werden.

Top-20-Containerreedereien

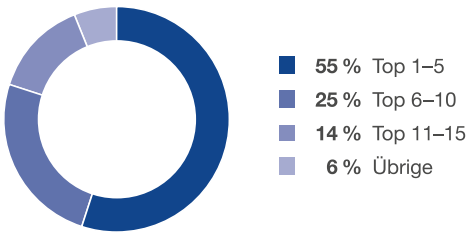
nach Transportkapazität 2015

	Reederei	Allianz	in Tsd. TEU
1.	APM-Mærsk Line	2M	2.996
2.	MSC	2M	2.679
3.	CMA CGM	OCEAN THREE	1.821
4.	Evergreen	CKYHE	932
5.	Hapag-Lloyd	G6	930
6.	COSCO	CKYHE	862
7.	CSCL	OCEAN THREE	694
8.	Hamburg Süd	–	646
9.	Hanjin	CKYHE	626
10.	OOCL	G6	562
11.	MOL	G6	554
12.	APL	G6	535
13.	Yang Ming Line	CKYHE	531
14.	UASC	OCEAN THREE	513
15.	NYK	G6	496
16.	K Line	CKYHE	380
17.	Hyundai M.M.	G6	379
18.	PIL (Pacific Intl. Line)	–	360
19.	Zim	–	358
20.	Wan Hai Lines	–	213

Quelle: AXS Alphaliner

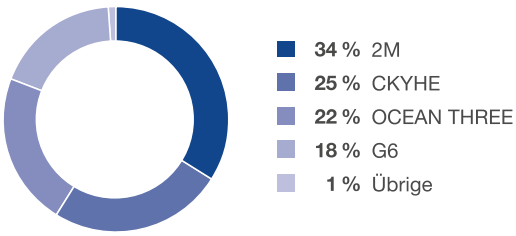
Umsatzverteilung nach Kunden

im Segment Container am Hauptstandort Hamburg 2015



Kapazitätsanteil nach Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31.12.2015



Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z. B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Da ein Großteil der wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen konzentriert ist, wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenfläche ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenimmobilien (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), nach den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Sämtliche Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Umschlagflächen, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere soweit sie mit Stoffen umgehen, die schädliche Einwirkungen auf Menschen oder Umwelt haben können. Dazu gehören z. B. Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören aber auch Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Für die Geschäftsaktivitäten der HHLA gelten überwiegend die Vorschriften des deutschen und europäischen Wettbewerbsrechts. Die Preisbildung erfolgt daher über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Bedingt durch die internationale Terrorismusgefahr gelten in Häfen grundsätzlich strenge Sicherheitsanforderungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code). Der ISPS-Code verlangt die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroristischer Angriffe auf Seeschiffe und Hafenanlagen. Für die Betreiber von Hafenanlagen bedeutet die Umsetzung, dass neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten sind.

Im Bereich des Hamburger Hafens dient das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) der Umsetzung und Konkretisierung der vorgenannten internationalen Bestimmungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler und internationaler Ebene, vor allem auch durch die Europäische Gemeinschaft, fortlaufend angepasst, u.a. an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein. Gegenwärtig wird an der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ auf nationaler Ebene gearbeitet, die je nach Ausgestaltung in Zukunft Auswirkungen auf die HHLA haben kann. Im Geschäftsjahr 2015 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substanziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

Die Strategie der HHLA ist darauf ausgerichtet, eine führende Stellung als Hafenlogistikkonzern einzunehmen und damit eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erzielen. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland sieht sich die HHLA aussichtsreich positioniert, um die Intensivierung der globalen Handelsströme für profitables Wachstum nutzen zu können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Hamburgs Funktion als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, vor allem China und Indien, und den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie sind Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens. Im Fokus stehen dabei die Organisation ökologischer Transportketten, insbesondere durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Bahn, der klima- und flächenschonende Betrieb von Terminals und der Ressourcenschutz.

In ihrem nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien verfolgt die HHLA den Ansatz der langfristig ausgerichteten, nachfrageorientierten Entwicklung von Quartieren und Objekten. Dabei liegt der Fokus auf der Entwicklung von oftmals denkmalgeschützten Bestandsimmobilien.

Um die Marktstellung des Konzerns zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik die nachfolgenden strategischen Leitlinien: