Die seit mehr als 130 Jahren im Eigentum des Unternehmens befindliche Speicherstadt wurde im Juli 2015 gemeinsam mit dem Kontorhausviertel in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen. Dies bestätigt in besonderer Weise die Strategie der HHLA, das Quartier Speicherstadt unter Wahrung des historischen und kulturellen Erbes weiterzuentwickeln.

Nachtragsbericht

Die ukrainische Währung Hrywnja wertete nach dem Abschlussstichtag gegenüber dem Euro bis Ende Februar um etwa 10 % ab. Neben diesen Währungskurseffekten, die die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des HHLA-Konzerns negativ beeinflussen können, sind Anpassungen von Wertansätzen aufgrund der konjunkturellen Entwicklung und der Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Ukraine zukünftig weiterhin nicht auszuschließen.

Weitere Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 nicht ein.

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die Weltwirtschaft befindet sich auf einem moderaten Wachstumspfad. Zwar deuten viele Frühindikatoren darauf hin, dass sich die Weltkonjunktur im Prognosezeitraum beleben wird, allerdings wird dieser Aufschwung nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (IWF) geringer ausfallen als noch im Oktober 2015 angenommen. So hat das Institut seine Prognose für das Weltinlandsprodukt 2016 um 0,2 Prozentpunkte gesenkt und geht nunmehr von einem Wachstum um 3,4 % aus. Auch für den internationalen Warenaustausch hat der IWF seine aktuelle Prognose um 0,7 Prozentpunkte nach unten korrigiert und rechnet mit einem moderaten Zuwachs von 3,4 %.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Wachstumserwartung in %	2016	Trend ggü. 2015
Welt	3,4	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,1	↗
USA	2,6	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,3	↗
China	6,3	↘
Russland	- 1,0	↗
Euroraum	1,7	↗
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,1	↘
Deutschland	1,7	↗
Welthandel	3,4	↗

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Stand: Januar 2016

In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften deuten Stimmungsindikatoren auf einen leichten konjunkturellen Aufschwung hin. Als Wachstumstreiber werden dabei vor allem die expansive Geldpolitik und Anregungen durch den niedrigen Rohölpreis gesehen. Niedrige Rohstoffpreise – verbunden mit strukturellen Problemen in den Förderländern – dämpfen jedoch gleichzeitig die konjunkturelle Entwicklung der aufstrebenden Volkswirtschaften, wenngleich ihre grundlegende Tendenz weiter positiv bleibt. Der Abschwung der chinesischen Wirtschaft wird sich nach Einschätzung des IWF aufgrund politisch initiierter struktureller Veränderungen weiter fortsetzen. Die russische Wirtschaft steckt angesichts der Mindereinnahmen aus Rohölexporten, der Isolation vom globalen Kapitalmarkt und des durch die Sanktionen eingeschränkten Handels in einer Krise. Im Vergleich zur Prognose im Oktober 2015 hat der IWF seine Erwartungen seitdem um 0,4 Prozentpunkte zurückgenommen. Getrieben von der Nachfrage privater Haushalte wird das BIP des europäischen Währungsraums weiter zulegen. Auch wenn sich die Wachstumsdynamik der aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas 2016 voraussichtlich unter Vorjahr bewegen wird, hat der IWF seine Prognose für diese Region seit Oktober aufgrund positiver Stimmungsindikatoren um 0,1 Prozentpunkte angehoben. Die deutsche Wirtschaft sehen die Experten weiter auf einem Wachstumskurs und erwarten eine Entwicklung leicht über Vorjahresniveau.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nach einem überraschend schwachen Jahr 2015 erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry 2016 im weltweiten Containerumschlag eine leichte Erholung und prognostiziert ein Wachstum von 2,4 %. Impulse werden dabei von den Fahrtgebieten Ostküste und Golfküste Nordamerika (+ 5,0 % bzw. + 4,0 %) sowie im Mittleren Osten und Südasien (+ 4,4 % bzw. + 4,3 %) erwartet. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird einhergehend mit der verlangsamten Konjunktur ein deutlich abgeschwächtes Umschlagwachstum von 3,3 % prognostiziert.

Nach dem deutlichen Mengeneinbruch 2015 in den europäischen Häfen rechnet Drewry für den Prognosezeitraum mit einer Stabilisierung und geht von einem geringen Wachstum um 0,2 % aus. Allerdings wird sich der Containerverkehr nicht in allen Fahrtgebieten erholen. Während die Experten für die Fahrtgebiete Nordwesteuropa, westliches Mittelmeer sowie östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer wieder von einem positiven Vorzeichen in der Umschlagentwicklung ausgehen, wird für Skandinavien und den baltischen Raum ein weiterer Mengenrückgang erwartet, wenngleich sich der negative Trend mit einem erwarteten Minus von 6,5 % spürbar abgeschwächt hat (im Vorjahr: - 17,3 %).

Entwicklung des Containerumschlags

Wachstumserwartung in %	2016	Trend ggü. 2015
Welt	2,4	↗
Europa insgesamt	0,2	↗
Nordwesteuropa	0,9	↗
Skandinavien und baltischer Raum	- 6,5	↗
Westliches Mittelmeer	1,2	↗
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	0,2	↗

Quelle: Drewry Maritime Research; Stand: Dezember 2015

Vor dem Hintergrund der insgesamt verhaltenen Mengenentwicklung und der Inbetriebnahme weiterer Containerterminalkapazitäten in der Nordrange ist 2016 mit einer weiteren Verschärfung des Hafenwettbewerbs zu rechnen. Auch auf dem Containerschifffahrtsmarkt besteht 2016 der strukturelle Überhang an Schiffsraum weiter fort. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts Alphaliner wird die Gesamtkapazität der Containerschiffflotte – trotz nachlassender Bestelltätigkeit und verzögerter Auslieferung – im Prognosezeitraum mit einem Zuwachs von 4,5 % immer noch doppelt so stark wachsen wie das weltweite Containeraufkommen. Um den Markt trotz dieser wachsenden Kapazitätsüberhänge zu stabilisieren, wird sich die Konsolidierung der Branche durch Übernahmen und Fusionen fortsetzen. Dies wird die Bildung neuer Konsortien verbunden mit der Zusammenlegung von Containerdiensten zur Folge haben.

Trotz des erwarteten verhaltenen Containerumschlags in den nordwesteuropäischen Häfen wird für den Hinterlandverkehr ein stabiles bzw. steigendes Transportaufkommen in den Vor- und Nachlaufsystemen erwartet. Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme jedoch weiter zunehmen.

Für den europäischen Schienengüterverkehr haben sich die Stimmungsindikatoren für das erste Halbjahr 2016 leicht aufgehellt. Nach Angaben von Prognos und dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) schätzt die Transportwirtschaft insbesondere die künftige Entwicklung in Westeuropa und Deutschland optimistisch ein. Die Aussichten für die Schienengüterverkehre in Osteuropa werden etwas schlechter eingeschätzt als in Westeuropa.

Ein ähnliches Bild zeichnet sich im Kombinierten Verkehr ab: Auch hier wird das Transportaufkommen in den ersten sechs Monaten 2016 verhalten optimistisch eingeschätzt. Für Osteuropa sind die Aufkommenserwartungen zuletzt leicht gesunken und liegen deutlich unter denen für den westeuropäischen Markt.

Erwartetete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die Entwicklung des Geschäftsjahres 2015 liegt leicht oberhalb der Erwartungen der zuletzt im Herbst 2015 angepassten Prognose. Die Prognose aus dem Vorjahresbericht für das Geschäftsjahr 2015 wurde dagegen bei Umsatz, EBIT und Containerumschlag nicht erreicht. ▶ siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 33

Erwartete Ertragslage 2016

Die Einschätzung zu der erwarteten Ertragslage des Konzerns und des Teilkonzerns Hafenlogistik basiert im Wesentlichen auf der zuvor beschriebenen voraussichtlichen Entwicklung der Gesamtwirtschaft und Branche.

Für das Jahr 2016 geht die HHLA von einen Containerumschlag im Bereich des Vorjahres aus. Beim Containertransport wird eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahr erwartet. Auf Konzernebene sollte dies zu einem Umsatz führen, der im Bereich des Vorjahres liegt.

Das Betriebsergebnis (EBIT) des Teilkonzerns Hafenlogistik sollte sich im Jahr 2016 in einer Bandbreite von 100 bis 130 Mio. € bewegen. Darin enthalten sind Einmalaufwendungen aufgrund einer vorgesehenen Konsolidierung im Bereich der Projekt- und Kontraktlogistik.

Die Bandbreite der erwarteten Ergebnisentwicklung wird dabei wesentlich durch das Segment Container bestimmt. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der weiterhin unsicheren Lage in der Ukraine. Die Mengen- und Umsatzentwicklung korreliert dabei entsprechend mit der prognostizierten Bandbreite der Ergebnisentwicklung.

Das Betriebsergebnis im Segment Logistik wird aufgrund der oben beschriebenen Konsolidierung in einer Größenordnung von rund 15 Mio. € unterhalb des Vorjahres liegen.

Da für das Betriebsergebnis im Teilkonzern Immobilien eine ähnliche Größenordnung wie 2015 erwartet wird, ist auf Konzernebene mit einem EBIT in einer Bandbreite von 115 bis 145 Mio. € zu rechnen. Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich weiterhin zusätzliche, währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

In einem Wettbewerbsumfeld konkurrierender Transportwege wird die vertikale Verzahnung und Optimierung der Prozesse entlang der Transportkette zwischen Seehafen und den Kunden im europäischen Hinterland ein weiterer entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Logistikstandort Hamburg bleiben. Mit ihrer Strategie sieht sich die HHLA durch die Ergeb-

nisse der Jahres 2015 bestätigt und wird daher die Wertschöpfungstiefe durch fortgesetzte Investitionen in eigenes rollendes Material und Anlagen auch im Jahr 2016 weiter erhöhen.

Beim Containerumschlag soll eine weiterhin hohe Produktivität trotz steigender Abfertigungsanforderungen durch die Schiffsgrößenentwicklung erreicht werden. Schwerpunkt wird hierbei die Steigerung der operativen Leistung durch die Ertüchtigung des Container Terminal Burchardkai für die Abfertigung von Großcontainerschiffen und den Ausbau des Blocklagers zur Bewältigung von Spitzenlasten bleiben.

Bei alledem kommt der notwendigen nautischen Erreichbarkeit für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und damit der HHLA eine entscheidende Bedeutung zu. Die zukünftige Entwicklung wird wesentlich durch die abschließende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe nach dem erfolgten Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie beeinflusst. Der hierfür notwendige Planergänzungsbeschluss soll voraussichtlich im ersten Quartal 2016 dem Gericht vorgelegt werden. Konkrete Aussagen, wann eine Entscheidung zu erwarten ist, gibt es bislang weder vom Gericht noch von den Verfahrensträgern.

Sollten die in dieser Prognose enthaltenen Annahmen nicht eintreffen und im Vergleich zu der oben beschriebenen Ertragslage des Konzerns zu einer wesentlich schlechteren Entwicklung führen, kann sich zusätzlicher Wertberichtigungsbedarf von Vermögensgegenständen ergeben.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Für das Jahr 2016 ist aufgrund der oben beschriebenen Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Wertschöpfungstiefe im Segment Intermodal und zur Steigerung der Produktivität im Segment Container von Investitionen auf Konzernebene im Bereich von 180 Mio. € auszugehen, die im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Dabei sind die Investitionsmaßnahmen der HHLA grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar. Aufgrund der anhaltenden Schiffsgrößenentwicklung behält sich die HHLA die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind.

Es bleibt das Ziel der HHLA, ihre ertragsorientierte Ausschüttungspolitik, die eine Auszahlung zwischen 50 und 70 % des Jahresüberschusses nach Anteilen Dritter als Dividende vorsieht, fortzusetzen.

Um dieses Ziel zu erreichen und weiteres wertorientiertes Wachstum realisieren zu können, hat die Wahrung der finanziellen Stabilität oberste Priorität. Auf Basis der verfügbaren Liquiditätsreserven und der aus den erwarteten Ergebnissen generierten Einzahlungsüberschüsse geht die HHLA auch in Zukunft von ausreichenden Finanzmitteln aus, die bei Bedarf um Fremdfinanzierungskomponenten ergänzt werden können.

Risiko- und Chancenbericht

Gesamtdarstellung

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Die Risikolage des HHLA-Konzerns ist durch eingetretene Marktrisiken geprägt. Wesentliche Einflussfaktoren für die Risiko- und Chancensituation sind die weltwirtschaftliche Entwicklung, weiterhin bestehende geopolitische Spannungen, die Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds sowie Unsicherheiten bezüglich der Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Die Entwicklung dieser Faktoren wird genau beobachtet und beeinflussbare Kosten sowie die Investitionen werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Entwicklung angepasst.

Aus heutiger Sicht zeichnen sich keine den Fortbestand der HHLA gefährdenden Risiken ab. Der Vorstand der HHLA ist davon überzeugt, die sich bietenden Chancen auch in der Zukunft nutzen zu können, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken einzugehen. Da insbesondere die konjunkturellen Aussichten mit einer hohen Unsicherheit behaftet sind, stellen die beschriebenen Risiken und Chancen eine Momentaufnahme dar. Über Veränderungen der Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns wird fortlaufend im Rahmen der Quartalsberichterstattung informiert.

Die nachfolgend unter Berücksichtigung von Maßnahmen aufgeführten wesentlichen Risiken und Chancen des HHLA-Konzerns wurden auf Basis des Risiko- und Chancenmanagements für die interne Steuerung als wesentlich identifiziert.

Über die genannten Risiken hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Risiken und Chancen

Strategisches Umfeld

Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafen- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, landseitigen und regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen könnten dazu führen, dass Spitzenlastsituationen bei der Schiffsabfertigung, die sich aus dem anhaltenden Trend einer steigenden