Das **Betriebsergebnis (EBIT)** konnte im Berichtszeitraum auf 2,6 Mio. € gesteigert werden, nachdem im Vorjahr durch die Verluste der Projekt- und Kontraktlogistik noch ein Betriebsverlust verzeichnet wurde (im Vorjahr: - 1,7 Mio. €).

Auch die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften entwickelten sich im Berichtszeitraum uneinheitlich. Während der Massengutumschlag eine Belebung verzeichnete, blieb das Ergebnis der Fruchtlogistik unter dem Vorjahr. Das Equity-Beteiligungsergebnis stieg insgesamt um 4,8 % auf 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Umsatzerlöse	37,9	37,7	0,6 %
EBITDA	21,3	21,1	0,9 %
EBITDA-Marge in %	56,2	56,0	0,2 PP
EBIT	16,3	16,0	1,5 %
EBIT-Marge in %	43,0	42,6	0,4 PP

Die Entwicklung auf dem Hamburger Markt für Büroflächen verlief 2017 positiv. Nach dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger übertraf der Büroflächenumsatz von 640.000 m^2 den Vorjahreswert um 16 %. Die Leerstandsquote in Hamburg sank durch die hohe Nachfrage um 0,8 Prozentpunkte auf 4,3 % und verzeichnete somit ein neues Rekordtief.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal setzten in diesem Marktumfeld ihre positive Umsatz- und Ertragsentwicklung fort. Durch die annähernd erreichte Vollvermietung der beiden Quartiere konnten die **Umsatzerlöse** 2017 im Vorjahresvergleich um 0,6 % auf 37,9 Mio. € (im Vorjahr: 37,7 Mio. €) gesteigert werden.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** stieg bei einem konstanten Instandhaltungsvolumen vor allem durch die Erlöszuwächse aus Bestands- bzw. neu entwickelten Objekten im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 % auf 16,3 Mio. € (im Vorjahr: 16,0 Mio. €). Die im Geschäftsjahr 2017 erzielte EBIT-Marge von 43,0 % (im Vorjahr: 42,6 %) bestätigt erneut den wirtschaftlichen Erfolg der langfristig ausgerichteten und wertorientierten Bestandsentwicklung.

Nachtragsbericht

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 nicht ein. ▶ siehe auch Konzernanhang, Textziffer 52, Seite 150

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Die weltwirtschaftliche Dynamik hat sich 2017 gefestigt. Wachsende politische Unsicherheiten sowie bestehende strukturelle Probleme haben die stärkere konjunkturelle Erholung bisher nicht beeinträchtigt. Für den Prognosezeitraum erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für die HHLA relevanten Regionen eine Fortsetzung dieses Aufwärtstrends. Die deutsche Wirtschaft sehen die Experten weiter auf einem robusten Wachstumspfad und erwarten einen Anstieg von 2,3 %. In den aufstrebenden Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas hat das Expansionstempo 2017 deutlich angezogen. Die Experten prognostizieren für 2018 ein Wirtschaftswachstum von 4,0 %. Auch aufgrund von den fortbestehenden Sanktionen gegen die Russische Föderation wird sich deren Wirtschaftsleistung voraussichtlich im Prognosezeitraum mit einem BIP von 1,7 % auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Für die chinesische Wirtschaft hat der IWF seinen Ausblick leicht angehoben und rechnet mit einem Wachstum von 6,6 %. Die Experten des IWF gehen für 2018 von einem Anstieg des Weltinlandsprodukts von 3,9 % aus. Für das Welthandelsvolumen wird eine Zuwachsrate von 4,6 % prognostiziert.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Wachstumserwartung in %	2018	Trend ggü. 2017
Welt	3,9	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,3	→
USA	2,7	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,9	↗
China	6,6	↘
Russland	1,7	→
Euroraum	2,2	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	4,0	↘
Deutschland	2,3	↘
Welthandel	4,6	→

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2018

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem der weltweite Containerumschlag im Jahr 2017 deutlich zulegen konnte, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für 2018 eine Abkühlung der Dynamik und geht von einer Zuwachsrate von 4,3 % aus. Wachstumsimpulse werden dabei vor allem von den Fahrtgebieten Asien (+ 4,5 %), Lateinamerika (+ 4,6 %) und insbesondere Afrika (+ 6,1 %) ausgehen. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird ein robustes, aber im Vergleich zum Vorjahr verlangsamtes Umschlagwachstum von 5,5 % prognostiziert.

In den europäischen Fahrtgebieten soll der Containerumschlag weiter moderat, aber unterhalb des Vorjahresniveaus wachsen. Als stärkste Treiber werden Skandinavien und der baltische Raum sowie das Östliche Mittelmeer und Schwarze Meer gesehen. Dahinter bleiben die erwarteten Zuwachsraten der Fahrtgebiete Nordwesteuropa und Westliches Mittelmeer leicht zurück.

Entwicklung des Containerumschlags

Wachstumserwartung in %	2018	Trend ggü. 2017
Welt	4,3	↘
Europa insgesamt	3,6	↘
Nordwesteuropa	3,1	↘
Skandinavien und baltischer Raum	4,9	↘
Westliches Mittelmeer	2,9	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	5,1	↘

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2017

Angesichts der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee ist auch 2018 mit einem intensiven Hafenwettbewerb zu rechnen. Auch auf dem Containerschifffahrtsmarkt besteht der strukturelle Überhang an Schiffsraum weiter fort. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts AXS Alphaliner wird sich der Zuwachs an Gesamtkapazität der Containerschiffflotte durch nachlassende Bestelltätigkeit der Reeder und verzögerte Auslieferungen 2018 zwar leicht abschwächen, dennoch wird die Gesamtkapazität der Containerschiffflotte im Prognosezeitraum mit 5,3 % schneller wachsen als das weltweite Containeraufkommen in den Häfen.

Um den Markt trotz dieser wachsenden Kapazitätsüberhänge zu stabilisieren, wird die Branche seit 2015 durch Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen bestimmt. Der Konzentrationsprozess wird 2018 weiter voranschreiten. Nach Genehmigung der Kartellbehörden Ende November 2017 hat Maersk die Übernahme von Hamburg Süd abgeschlossen und wird die Reederei als eigenständige Marke weiterführen. Die genaue Ausgestaltung der Integration bleibt abzuwarten. Auch der Zusammenschluss der drei japanischen Reeder NYK Line, MOL und K Line zum Ocean Network Express (ONE) wurde von den Wettbewerbsbehörden genehmigt. Das Joint Venture soll im April 2018 operativ starten. Die voranschreitende Konsolidierung wird die Zusammenlegung von Containerdiensten und Veränderungen in den Fahrplänen zur Folge haben.

Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme weiter zunehmen. Die zuletzt im Sommer 2017 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2018 eine positive, aber etwas weniger dynamische Entwicklung. Die Experten gehen von einer Steigerung des Transportaufkommens um 0,8 % aus und schätzen für die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – eine Zunahme um 1,3 %.

Erwartetete Konzernentwicklung

Vergleich zur Vorjahresprognose

Die zuletzt im Herbst 2017 angepasste Prognose wurde erfüllt. Die Prognose aus dem Vorjahresbericht für das Geschäftsjahr 2017 wurde beim Containerumschlag deutlich übertroffen. Damit einhergehend haben sich auch die Werte für den Umsatz und das Betriebsergebnis (EBIT) auf Konzernebene besser entwickelt als prognostiziert. Verzögerungen bei den Liefer- und Ausführungsterminen führten dazu, dass das geplante Investitionsvolumen in der Berichtsperiode nicht in voller Höhe ausgeschöpft wurde. ▶ siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 27

Erwartete Ertragslage

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.

Auch nach Neuformierung wesentlicher Kunden- und Dienstestrukturen im Asien–Europa-Verkehr im Laufe des Vorjahres, kann es in 2018 zu weiteren Veränderungen bei den Reederkunden sowie zu temporären oder strukturellen Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange kommen, insbesondere im Bereich der preissensitiven Transshipment-Verkehre. Vor diesem Hintergrund geht die HHLA für das Jahr 2018 von einem im Bereich des Vorjahres liegenden **Containerumschlag** aus. Beim **Containertransport** wird ebenfalls ein Volumen im Bereich des Vorjahres erwartet, da die polnischen Intermodalverkehre im Zuge der Integration in die METRANS neu ausgerichtet werden. Auf Konzernebene sollte dies zu einem **Umsatz** führen, der im Bereich des Vorjahres liegt.

Für das **Betriebsergebnis (EBIT) des Teilkonzerns Hafenlogistik** wird im Jahr 2018 eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Die Ergebnisentwicklung wird dabei maßgeblich durch die Segmente Container und Intermodal bestimmt. Das **Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien** wird aufgrund geplanter, nicht aktivierungsfähiger Großinstandhaltungen im Bereich von 15 Mio. € erwartet. Auf **Konzernebene** ist mit einem deutlichen Anstieg des **Betriebsergebnis (EBIT)** zu rechnen.

Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich weiterhin zusätzliche, währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

Der notwendigen nautischen Erreichbarkeit kommt für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und damit der HHLA unverändert eine entscheidende Bedeutung zu. Die zukünftige Entwicklung wird wesentlich durch die nach wie vor ausstehende Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe beeinflusst. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2017 ist eine schnelle Beseitigung der vom Gericht beanstandeten Mängel durch die Verfahrensbeteiligten sowie eine dann möglichst zeitnahe Umsetzung der Fahrrinnenanpassung essenziell. ▶ siehe Risiko- und Chancenbericht, Seite 38

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Wesentliche Investitionen der HHLA sind grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar. Aufgrund der anhaltenden Schiffsgrößenentwicklung behält sich die HHLA die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind. Auf Konzernebene sind in 2018 Investitionen im Bereich von 200 Mio. € geplant, die im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Diese betreffen im Segment Container vor allem die Beschaffung von Containerbrücken, Lagerkränen und Flurförderzeugen für die Hamburger Containerterminals sowie im Segment Intermodal die Erneuerung und Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagkapazitäten.

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.

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

Risiko- und Chancenmanagement

Jedes unternehmerische Handeln ist untrennbar mit Risiken und Chancen verbunden. Die HHLA sieht ein wirksames Management von Risiken und Chancen als einen bedeutenden Erfolgsfaktor zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts an.

Die Steuerung von Risiken und Chancen ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Risiko- und Chancenmanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, die Organe der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der Vorstand der HHLA Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

Das Risiko- und Chancenmanagement der HHLA fördert den bewussten Umgang mit unternehmerischen Risiken und Chancen. Es zielt darauf ab, Risiken rechtzeitig zu erkennen sowie Maßnahmen zur Risikobewältigung oder -vermeidung zu ergreifen und Chancen zu nutzen, eine Bestandsgefährdung des HHLA-Konzerns jedoch zu vermeiden. Die Förderung unternehmerischen Denkens und eigenverantwortlichen Handelns ist dabei ein bedeutender Baustein.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften sowie at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidierungskreis. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung und behandelt und bewertet die Berichte zum Risikomanagement quartalsweise.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben und entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert.

Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

< 25 %	≥ 25 %	≥ 50 %	≥ 75 %
unwahrscheinlich	möglich	wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich

Kategorisierung der Schadenshöhe

Konzerneigenkapital				
< 1%	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %
unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestandsgefährdend