

An unsere Aktionäre

„*Der strategische Ausbau unserer Bahnaktivitäten trägt inzwischen wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilität unseres Unternehmens bei.*“

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) bewegte sich im Geschäftsjahr 2015 in einem äußerst schwierigen Umfeld. Das Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich und erzielte den geringsten Zuwachs seit der Finanzkrise 2008/2009. Die Entwicklung des Welthandels lag erneut unterhalb der Zuwachsrates des Weltinlandsprodukts und verzeichnete ein schwaches Wachstum. In der Folge hat sich auch der weltweite Containerumschlag deutlich schwächer entwickelt als noch zu Jahresbeginn prognostiziert. Mit einem Anstieg um etwas mehr als ein Prozent erreichte er die – abgesehen vom Krisenjahr 2009 – niedrigste Wachstumsrate seit Beginn der Aufzeichnung des weltweiten Containerumschlags.

Die für uns bedeutendste Volkswirtschaft China verlor weiter an Schwung und wuchs entgegen den Vorhersagen um weniger als sieben Prozent. Russland, der bisher zweitwichtigste Partner des Hamburger Hafens im seeseitigen Containerverkehr, verharrt in einer tiefen Rezession. In der Ukraine, wo wir unseren Container Terminal Odessa betreiben, steckt die Volkswirtschaft ebenfalls in einer massiven Krise.

Darüber hinaus belasten uns anhaltende Restriktionen im Bereich der Infrastruktur. Hier ist insbesondere das lange Warten auf die ursprünglich für 2007 geplante Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe zu nennen sowie der weiterhin unbefriedigende Zustand des Nord-Ostsee-Kanals, die Einschränkungen durch das unzureichende Sediment-Management im Hamburger Hafen und Engpässe auf den Straßen in und um Hamburg. All dies führt inzwischen vor dem Hintergrund eines aufgrund von Überkapazitäten verschärften Wettbewerbs zwischen den Häfen der europäischen Nordrange und angesichts zunehmender Direktanläufe in die Häfen der Ostsee zu deutlichen Mengenverlusten an unseren Terminals.

Trotz dieser äußerst schwierigen Rahmenbedingungen haben wir im Geschäftsjahr 2015 einen soliden Konzernumsatz in Höhe von 1,1 Mrd. € und ein achtbares Betriebsergebnis (EBIT) von knapp 157 Mio. € erwirtschaftet. Es war uns allerdings nicht möglich, das Niveau des Vorjahres zu halten. Verglichen mit dem Jahr 2014 sanken die Umsatzerlöse um knapp fünf Prozent, das operative Ergebnis (EBIT) um gut sieben Prozent.

An unseren Containerterminals verzeichneten wir einen Rückgang des wasserseitigen Umschlags um gut 12 Prozent auf knapp 6,6 Mio. Standardcontainer (TEU). Rückläufige Zubringerverkehre in die Ostsee, die wesentlich durch den Einbruch bei den Russlandverkehren verursacht wurden, sind hierfür die Hauptursache. Aber auch die seeseitigen Transportmengen zwischen Asien und Hamburg gingen im Vergleich zum Vorjahr spürbar zurück. Hier machte sich der schwächere Außenhandel Chinas bemerkbar. Weniger deutlich als an den Hamburger Containerterminals fiel der Mengenrückgang an unserem Terminal in Odessa aus, da dieser durch Marktanteilsgewinne gedämpft werden konnte.

Mit den rückläufigen Mengen schrumpften die Umsatzerlöse im **Segment Container** um gut neun Prozent auf 675 Mio. €. Die Kosten des Geschäftsbereichs konnten nicht proportional zur Mengenentwicklung gesenkt werden. Wesentlich hierfür sind Personalkosten, die zwar durch den verringerten Einsatz von Fremdpersonal leicht zurückgingen, aber nicht kurzfristig an die zeitweilige Unterauslastung der Anlagen angepasst werden konnten. Das operative Ergebnis (EBIT) des Segments gab um rund 29 Prozent auf knapp 111 Mio. € nach.

Erfreulich blieb die Mengen- und Ergebnisentwicklung im **Segment Intermodal**. Unsere Bahngesellschaften Metrans und Polzug legten beim Transport im Seehafenhinterlandverkehr verglichen mit einem bereits starken Vorjahr noch einmal um mehr als fünf Prozent auf 1,0 Mio. TEU zu. Überdurchschnittliches Wachstum verzeichneten dabei sowohl die Verbindungen zwischen den Adria Häfen und Mittel- sowie Osteuropa als auch die Verkehre zwischen den polnischen Seehäfen und dem polnischen Hinterland. Der Transport auf der Straße hingegen verringerte sich auch aufgrund der schwierigen Verkehrsbedingungen im Großraum Hamburg um knapp fünf Prozent. Insgesamt stieg der Containertransport im Segment Intermodal um fast drei Prozent auf gut 1,3 Mio. TEU.

Der Umsatz folgte der Mengenentwicklung und steigerte sich auf 364 Mio. €. Das Betriebsergebnis (EBIT) verdoppelte sich auf gut 55 Mio. €. Hier wirken sich unsere Investitionen in eigene Lokomotiven, Waggons und Umschlaganlagen spürbar aus. Sie erhöhen unsere Produktivität, Flexibilität, Qualität und Wertschöpfungstiefe. Auch wenn die erfreulichen Ergebniszunächste im Segment Intermodal die Rückgänge im Segment Container nicht vollständig kompensieren konnten, wird erneut deutlich, dass der strategische Ausbau unserer Bahnaktivitäten richtig war und inzwischen wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilität unseres Unternehmens beiträgt.

Mit unserem Dienstleistungsangebot im **Segment Logistik** sichern wir weiterhin die Bedeutung des Hamburger Hafens als Universalhafen. Die schwierigen Rahmenbedingungen und das Marktumfeld zwingen uns hier allerdings dazu, uns künftig auf Unternehmensteile mit einer nachhaltigen wirtschaftlichen

Perspektive zu konzentrieren. Unsere Beratungstöchter vermarkten weltweit die Kompetenz der HHLA bei Infrastruktur- und Projektentwicklungen entlang der maritimen Transportkette.

Der **Teilkonzern Immobilien** gestaltet den städtischen Strukturwandel in der Speicherstadt sowie am Fischmarkt. Dass er dabei sehr erfolgreich agiert, lässt sich nicht nur an den Steigerungen bei Umsatzerlösen und Betriebsergebnis erkennen, sondern auch an der Ehre, die der Speicherstadt mit der Verleihung des Titels „UNESCO-Welterbe“ im Juli 2015 zuteilwurde.

Mit 5.345 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die HHLA ein bedeutender **Arbeitgeber**. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten um knapp drei Prozent. Die größte personelle Verstärkung erfuhr das Segment Intermodal mit 130 zusätzlichen Beschäftigten, die im Zuge unserer Investitionen in eigenes rollendes Material eingestellt wurden. Weiterhin entfallen gut 68 Prozent aller Arbeitsplätze der HHLA auf den Standort Hamburg. Damit tragen wir zur Stabilisierung des Arbeitsmarktes und zur Sicherung des Wohlstands in der Hansestadt und den angrenzenden Bundesländern wesentlich bei.

Das Vorhaben, unsere CO₂-Emissionen je umgeschlagenen Container von 2008 bis 2020 um 30 Prozent zu senken, haben wir im Jahr 2015 mit einer Reduzierung um 29,5 Prozent schon fast vollständig umgesetzt. Dass wir damit unser selbst gestecktes, ehrgeiziges Ziel fünf Jahre früher als geplant nahezu erreicht haben, ist ein guter Erfolg für die **Umwelt**, der sich auch wirtschaftlich bei uns bemerkbar macht.

Angesichts der Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG der Hauptversammlung am 16. Juni 2016 für die an der Börse gehandelten **Aktien** des Teilkonzerns Hafenlogistik eine Dividende von 0,59 € je dividendenberechtigten A-Aktie für das Geschäftsjahr 2015 vor. Insgesamt würde das Unternehmen damit für den Teilkonzern Hafenlogistik 41,3 Mio. € ausschütten – 13,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

2016 werden wir unsere erfolgreiche, vertikal ausgerichtete **Konzernstrategie** fortführen. Wir werden unsere Containerterminals und ihre Prozesse für die hocheffiziente Abfertigung der zunehmenden Zahl von Großcontainerschiffen weiter optimieren. Das Netzwerk unserer Bahngesellschaften werden wir bedarfsgerecht weiter ausbauen und erneut in neue Lokomotiven investieren sowie in den Bau unseres Hub-Terminals im ungarischen Budapest, einer wichtigen europäischen Drehscheibe. Darüber hinaus prüfen wir Möglichkeiten, in attraktive Hafenprojekte zu investieren oder uns an ihnen zu beteiligen. Wir arbeiten zudem intensiv an unserer Kostenstruktur, werden uns gegebenenfalls von Unternehmensteilen ohne nachhaltige

Klaus-Dieter Peters
Vorstandsvorsitzender



”

Anhaltende Restriktionen im Bereich der Infrastruktur belasten uns. Hier ist insbesondere das lange Warten auf die ursprünglich für 2007 geplante Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe zu nennen.

wirtschaftliche Perspektive trennen, den Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter flexibler an die Auslastung unserer Anlagen anpassen und unsere Prozesse weiter automatisieren.

Vor dem Hintergrund der derzeitigen weltwirtschaftlichen Prognosen und der Vorhersagen für unser Branchenumfeld gehen wir für das Geschäftsjahr 2016 beim Containerumschlag von Werten im Bereich des Vorjahres aus. Bei den Containertransporten erwarten wir eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse auf Konzernebene sehen wir im Vorjahresbereich. Das Betriebsergebnis (EBIT) des Konzerns wird sich auch aufgrund von einmaligen Konsolidierungsaufwendungen in einer Bandbreite von 115 bis 145 Mio. € bewegen. Dabei begleitet uns eine Reihe von geopolitischen, welt- und finanzwirtschaftlichen Risiken, deren mögliche Auswirkungen auf unser Geschäft sich nur schwer vorhersehen lassen.

Meine Damen und Herren, ich bin zuversichtlich, dass wir dank unserer Qualitäts- und Effizienzführerschaft sowohl beim Containerumschlag wie auch bei den damit eng verzahnten, hochleistungsfähigen Transportsystemen im Hinterland gut aufgestellt sind, um unsere Chancen in einem zunehmend herausfordernden Wettbewerb erfolgreich wahrzunehmen.

Ihr

Klaus-Dieter Peters
Vorstandsvorsitzender