

Bei einem nahezu unveränderten durchschnittlichen Betriebsvermögen von 1.303,1 Mio. € (im Vorjahr: 1.307,5 Mio. €) verringerte sich die Rendite auf das eingesetzte Kapital gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozentpunkte auf 12,0 %. Die für das Geschäftsjahr 2015 maßgebliche Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % wurde um 3,5 Prozentpunkte übertroffen. Somit erwirtschaftete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2015 einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 45,7 Mio. € (im Vorjahr: 32,0 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Operative Erträge	1.191,0	1.241,0	- 4,0 %
Operative Aufwendungen	- 1.034,5	- 1.071,7	- 3,5 %
EBIT	156,5	169,3	- 7,5 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.213,3	1.221,6	- 0,7 %
Ø Nettoumlaufvermögen	89,8	85,9	4,5 %
Ø Betriebsvermögen	1.303,1	1.307,5	- 0,3 %
ROCE in %	12,0	12,9	- 0,9 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	10,5	- 2,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	110,8	137,3	- 19,3 %
Wertbeitrag in %	3,5	2,4	1,1 PP
Wertbeitrag	45,7	32,0	42,9 %

¹ Davon abweichend 5,0 % (im Vorjahr: 7,5 %) für den Teilkonzern Immobilien

Nicht finanzielle Steuerungsgrößen

In den operativen Geschäftseinheiten werden über die Kennzahl ROCE hinaus unterschiedliche nicht finanzielle Steuerungsgrößen verwendet. So sind beispielsweise die Umschlagbewegungen pro Mitarbeiterstunde, die Energieeffizienz oder die Anzahl umgeschlagener Container je Quadratmeter – die sogenannte Flächenproduktivität – wichtige Kennziffern für die Qualität der erbrachten Dienstleistungen und das Leistungsvermögen der Containerterminals. Diese und weitere Steuerungsgrößen werden intensiv für die fortlaufende Optimierung spezifischer Betriebsabläufe genutzt.

Als Frühindikatoren für das operative Geschäft nutzt die HHLA – neben dem kontinuierlichen Dialog mit ihren Kunden – vor allem makroökonomische Prognosen, wie die erwartete Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts wichtiger Handelspartner, und daraus abgeleitete Schätzungen für Außenhandel, Im- und Exportströme sowie Containerverkehre auf relevanten Fahrtrelationen sowie die Entwicklung der Korrelation zwischen Bruttoinlandsprodukt und containerisiertem Handelsvolumen.

Forschung und Entwicklung

Eine strategische Zielsetzung der HHLA besteht darin, die Effizienz ihrer operativen Systeme und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung anwendungsorientierter Technologien stetig zu verbessern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf ingenieurwissenschaftlichen und IT-orientierten Innovationsprojekten. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Im Geschäftsjahr 2015 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten im Wesentlichen auf die Fortsetzung der Forschung batteriebetriebener Containerfahrzeuge für den Horizontaltransport.

Batteriebetriebene Containerfahrzeuge

Im nachhaltigen Geschäftsmodell der HHLA ist die Erforschung und Entwicklung ökoeffizienter Antriebe ein Kernthema. In Zusammenarbeit mit Gottwald Port Technology, Vattenfall Europe Innovation und mehreren Forschungsinstituten führt die HHLA das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderte Forschungsprojekt für Elektromobilität BESIC (Batterieelektrische Schwerlastfahrzeuge im intelligenten Containerterminalbetrieb) durch. Auf Basis moderner Informations- und Kommunikationstechnik sollen Planung und Steuerung von Ladevorgängen der batteriebetriebenen Automated Guided Vehicles (AGVs) am CTA weiterentwickelt werden – diese sollen insbesondere dann eingesetzt werden, wenn ein Überfluss an regenerativen Energien im Netz vorhanden ist. Vorrangiges Ziel bei der Entwicklung des Batteriemanagementsystems und der Erprobung innovativer Energiespeicher ist es, die Flexibilität im Terminalbetrieb und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch zu erhöhen.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation ihrer Leistungsfähigkeit führten der CTA und der CTT im Berichtsjahr erneut die Zertifizierung nach dem Standard Container Terminal Quality Indicator (CTQI) durch. Der vom Global Institute of Logistics und vom Germanischen Lloyd entwickelte Standard prüft Kriterien wie die Sicherheit, das Leistungsniveau und die Effizienz eines Terminals auf der Wasser- und der Landseite sowie dessen Anbindung an Vor- und Nachlaufsysteme. Mit der erfolgreichen Zertifizierung konnten die Terminals abermals ein hohes Leistungsniveau und die Einhaltung aller Qualitätsstandards bestätigen.