

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 Fahrinnenanpassung 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

Anzahl immer größerer Containerschiffe ergeben, nicht für alle Verkehrsträger im gleichen Maße verlässlich bewältigt werden können.

Die abschließende Entscheidung zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe liegt nach dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie nun beim Bundesverwaltungsgericht. Der Planergänzungsbeschluss soll voraussichtlich im ersten Quartal 2016 dem Gericht vorgelegt werden. Konkrete Aussagen, wann eine Entscheidung zu erwarten ist, gab es bislang weder vom Gericht noch von den Verfahrensträgern. Reedereien könnten daher ihre Großschiffliniendienste anders disponieren und Verkehre sich ggf. auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Entsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge.

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrrinnenanpassung sind zum Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens sowie zur Optimierung der Abläufe für den hinterlandseitigen Zu- und Ablauf der Warenströme die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Die steigenden Ersatzinvestitionen und Instandhaltungen im Rahmen der Modernisierungsoffensive für die Schieneninfrastruktur werden die Verfügbarkeit von Trassen auch mittelfristig weiter belasten. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind unter anderem der Bau der Hafenquerspange sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals einschließlich der Schleusen.

Als infrastrukturnahes Unternehmen ist die HHLA ebenso wie ihre Gesellschaften darauf angewiesen, dass die häufig zu ihren eigenen Investitionen komplementären öffentlichen Investitionen und Leistungen rechtzeitig und im geplanten Ausmaß erfolgen. Andernfalls könnten sich die Investitionsvorhaben der HHLA selbst oder deren erwarteter wirtschaftlicher Erfolg verzögern. Dies könnte wiederum dazu führen, dass sich Umschlag- und Transportmengen an den Standorten der HHLA vorbeientwickeln. Zudem kann das Risiko der Beteiligung der HHLA an den Kosten einzelner Vorhaben nicht ausgeschlossen werden.

Die HHLA arbeitet deshalb bei entsprechenden Projekten eng mit den zuständigen öffentlichen Institutionen zusammen. Darüber hinaus vertritt sie ihre Interessen über die Mitarbeit in entsprechenden Gremien, die Mitwirkung in Verbänden sowie durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit.

Marktumfeld

Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt. Wenn

sich die Nachfrage nach den Dienstleistungen der HHLA nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass negative Ergebnisabweichungen kurz- und mittelfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können. Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zudem zu außerordentlichen Abschreibungen von Vermögensgegenständen (im Wesentlichen Sachanlagen und Finanzanlagevermögen) führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögensgegenstände und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor.

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich im Jahresverlauf abgeschwächt. Während sich die fortgeschrittenen Volkswirtschaften auf niedrigem Niveau stabil fortentwickelten, führten strukturelle Veränderungen des Wirtschaftswachstums vor allem in China zu rückläufigen Handelsströmen. Für die ukrainische Wirtschaft prognostizieren Marktforschungsinstitute nach einem starken Einbruch der Wirtschaftsleistung ein moderates Wachstum, basierend auf Reformen. Die Sanktionen gegenüber der Russischen Föderation sowie der unverändert niedrige Ölpreis belasten die Entwicklung der Transitverkehre in den Ostseeraum deutlich. Chancen einer höheren Mengendynamik ergeben sich aus den Wachstumspotenzialen mittel- und osteuropäischer Volkswirtschaften wie z. B. Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn, die einen großen Teil ihres transkontinentalen Warenaustauschs über den Hamburger Hafen abwickeln. Es besteht dabei die Chance, von einer über den Erwartungen liegenden Konjunkturerholung und einer damit einhergehenden stärkeren Mengendynamik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können.

Nach den Rückgängen bei den Containermengen 2015 in Nordeuropa und auf der Handelsroute Asien–Nordeuropa erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry eine leichte Erholung ab 2016. Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben jedoch für die HHLA relevant.

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten sowie das Schiffsgrößenwachstum intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z. B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden – soweit skalierbar – flexibel an die absehbare Nachfrage angepasst.

Wettbewerbsumfeld

Im Containerumschlag steht die HHLA mit anderen Terminalbetreibern in Nordeuropa in direkter Konkurrenz. Wettbewerbsrelevante Faktoren sind neben der Preisgestaltung vor allem die Zuverlässigkeit und die wasserseitige Produktivität sowie der Umfang und die Qualität der Dienstleistungen rund um den Containerumschlag. Zudem wirken sich die geografische

Lage, Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

Der Aufbau zusätzlicher Umschlagkapazitäten in den nordeuropäischen Häfen hat in Verbindung mit dem derzeitigen Konjunkturverlauf zu einer deutlichen Zunahme des Wettbewerbs geführt. Hierauf basierende Risiken der Mengenverlagerung sind zum Teil bei weniger standortgebundenem Ladungsaufkommen wie den Transshipment-Verkehren eingetreten. Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bestehen auch bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken.

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA wird durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig gesteigert. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu erhöhen und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Um ihre Position in der Umschlagtechnologie weiter auszubauen, arbeitet die HHLA an Systeminnovationen und Prozessoptimierungen. Zudem verbinden die Bahngesellschaften der HHLA mit einer wachsenden Zahl hochfrequenter Shuttle-Systeme und Direktverbindungen die europäischen Seehäfen mit dem mittel- und osteuropäischen Hinterland, Investitionen in eigene Hub-Terminals wie derzeit in Ungarn sollen die Servicequalität und Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzes der HHLA weiter steigern.

Kundenstruktur

Die Reederkunden der HHLA stehen in der Containerlinienschifffahrt in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür können u. a. große Überkapazitäten insbesondere durch die Inbetriebnahme neuer Großschiffe sowie niedrige Frachtraten bei einer gleichzeitig geringen Wachstumsdynamik im weltweiten Containertransport angeführt werden. Der Kostendruck auf Seiten der Linienreeder bleibt daher auch zukünftig hoch. Die Kunden der HHLA reagieren auf diese Situation mit Zusammenschlüssen bzw. Übernahmen und der Neustrukturierung und Reduzierung von Diensten. Im Zuge dieser Entwicklungen bestehen für die HHLA Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange. Darüber hinaus kann sich die Preissensibilität der Reederkunden insbesondere bei Transshipment-Verkehren weiter verstärken.

Die HHLA arbeitet in der Schiffsabfertigung mit vielen Reedereien auf neutraler Basis zusammen („Multi-User-Prinzip“). Im Geschäftsjahr 2015 zählten sämtliche Top-20-Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Dies versetzt die HHLA in die Lage, auf Veränderungen in der Containerlinienschifffahrt flexibel einzugehen. Darüber hinaus soll der Mehrwert für den

Kunden durch den Ausbau der Großschiffsabfertigung, die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen sowie die Optimierung kundenspezifischer Prozesse weiter gesteigert werden.

Intermodale Leistungen und Leistungseinkauf

Die im Segment Intermodal operierenden HHLA-Gesellschaften haben für die Schienennetznutzung Trassenentgelte an die jeweiligen Staatsbahnen bzw. Netzbetreiber zu entrichten und kaufen darüber hinaus zum Teil auch Traktionsleistungen ein.

Grundsätzlich werden der diskriminierungsfreie Zugang und die diskriminierungsfreien Trassenentgelte der weitgehend in öffentlichem Besitz befindlichen Schieneninfrastruktur in Deutschland durch die Bundesnetzagentur bzw. das Eisenbahn-Bundesamt sowie auf EU-Ebene durch entsprechende Behörden im Ausland überwacht. Gleichwohl besteht aufgrund der Monopolstellung der staatlichen Netzeigentümer und -betreiber das Risiko, dass die Profitabilität der Bahngesellschaften durch eine nicht verkehrsträger- und wettbewerbsneutrale Trassenentgeltpolitik beeinträchtigt wird.

Um die Abhängigkeit von Traktionsleistungen der Staatsbahnen zu verringern und die Produktionsqualität zu erhöhen, werden der bedarfsgerechte Ausbau eigener Anlagen und des Bestands an eigenem rollenden Material und eigenen Lokomotiven wie auch der Leistungseinkauf bei privaten Anbietern weiter vorangetrieben. Der durchgängige Transport mit eigenem Betriebsvermögen gewährleistet eine hohe Qualität in der Prozesskette. Ziel der HHLA ist es, ihren Kunden eine Logistikkette von höchster Qualität und Zuverlässigkeit anzubieten. Damit wird der Standort Hamburg weiter gestärkt: Leistungsfähige Seehafenterminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

Finanzen

Währung

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Logistik und Intermodal werden grenzüberschreitende Leistungen erbracht, darüber hinaus wird in der Ukraine ein Containerterminal betrieben. Hier wird im Wesentlichen euro- oder dollarbasiert fakturiert. Währungs- oder Transferisiken bestehen daher insbesondere durch Kursschwankungen der zentral- und osteuropäischen Währungen. So unterlag die ukrainische Währung Hrywnja aufgrund der politischen Situation in der Ukraine im ersten Halbjahr 2015 einer starken Abwertung. Das Risiko einer weiteren Abwertung besteht fort. Die Chance auf eine kurzfristige Stabilisierung der politischen Lage bleibt abzuwarten.

Sämtliche HHLA-Gesellschaften, die mit Fremdwährungen operieren, reduzieren das Risiko von Währungsschwankungen durch regelmäßige Kursüberwachungen und sofern möglich ggf. durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder bleibt aufgrund des anhaltenden Überangebots an Schiffsraumkapazität mit entsprechend niedrigen Frachtraten voraussichtlich auch weiterhin angespannt. Das Risiko von Forderungsausfällen ist daher nicht auszuschließen.

Die HHLA setzt zur Reduzierung von Delkredererisiken Bonitätsprüfungen ein. Um eine genaue Beobachtung der Forderungsbestände sowie des Zahlungsverhaltens zu ermöglichen, findet ein aktives Forderungsmanagement statt. Darüber hinaus hat die HHLA eine Kreditausfallversicherung abgeschlossen, um Ausfallrisiken zu minimieren. Eine wesentliche Veränderung der Vermögenslage einzelner Schuldner kann dazu führen, dass neue Forderungen gegen diese Schuldner durch den Versicherer betragsmäßig limitiert oder ggf. nicht mehr abgesichert werden können.

Pensionsverpflichtungen

Der Referenzzins zur Bewertung der erforderlichen Pensionsrückstellungen für Betriebsrenten hat sich im Laufe des Jahres leicht erhöht. Dies führt zu einer Reduzierung der im Eigenkapital ausgewiesenen versicherungsmathematischen Verluste. Ein Absinken des Zinsniveaus würde die Pensionsrückstellungen zusätzlich erhöhen, die Eigenkapitalquote würde demnach sinken. Aufgrund der Volatilität des Zinssatzes bleibt das Risiko bestehen. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um ggf. die Rückstellungshöhe anzupassen.

Weitere Informationen zu nachgelagerten Ausfallrisiken, Liquiditätsrisiken, Zins- und Währungsrisiken einschließlich der risikobegrenzenden Maßnahmen und des Managements dieser Risiken finden sich im Konzernanhang im Rahmen der Berichterstattung zu Finanzinstrumenten.

Rechtliche Risiken

Compliance-Vorfälle

Das Fundament integren Handelns bilden gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Zusammenarbeit im Konzern ist von sozialer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten geprägt. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist eine enge, verantwortungsvolle und aktive Einbindung der Arbeitnehmervertretungen innerhalb des Konzerns.

Dolose Handlungen sowie generell Rechts- und Wettbewerbsverstöße durch Beschäftigte im Rahmen ihrer Tätigkeit können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 47, Management von Finanzrisiken, Seite 137

Zur Risikoreduzierung verfügt die HHLA u. a. neben Richt- und Leitlinien, dem Vier-Augen-Prinzip, prozessimmanenten Kontrollen und der Durchführung von Stichproben im Rahmen des Compliance-Management-Systems über einen Verhaltenskodex, der sich an sämtliche Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Auch neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Auszubildende werden im Verhaltenskodex geschult. Darüber hinaus gibt es zu Spezialthemen – wie z.B. Arbeitsschutz, Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Verhalten im Wettbewerb, Antikorruption und Insidervorschriften – regelmäßig Einweisungen und Schulungen der jeweils betroffenen Mitarbeitergruppen. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u. a. im Intranet der HHLA und in der Mitarbeiterzeitschrift.

Leistungserstellung

Ausfall technischer Anlagen

In den anlagenintensiven Gesellschaften besteht das Risiko, dass ein Ausfall von zentralen technischen Anlagen die Leistungserstellung behindert. Die Nichtverfügbarkeit der Anlagen führt in Abhängigkeit von der Länge des Ausfalls zu zusätzlichen Kosten der Leistungserstellung. Vorbeugende Instandhaltung, Bereitschaften/Stördienste sowie regelmäßige Kontrollgänge und Tests werden durchgeführt, um mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen.

Im Rahmen der Kapazitätserweiterung der Terminals wurden größere Investitionen in Hard- und Softwarekomponenten getätigt. Durch die fortschreitende Automatisierung der Prozesse, die weitere Integration von Kunden und Dienstleistungsunternehmen in die organisatorischen Abläufe und den damit verbundenen ansteigenden Datenaustausch wird die Verfügbarkeit der IT-Systeme zunehmend wichtiger. Aufgrund der redundanten Auslegung zentraler IT-Komponenten, wie Rechenzentren, Rechnernetze und Telekommunikationseinrichtungen, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit von Betriebsunterbrechungen und Datenverlust deutlich reduziert.

Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren

Sturmflut

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und des notwendigerweise wassernahen Betriebs der Hafenanlagen und Gebäude der HHLA besteht grundsätzlich ein Sturmflutrisiko. Die Maßnahmen zum Hochwasserschutz der HHLA und der Freien und Hansestadt Hamburg haben in den vergangenen Jahren jedoch zu einer deutlichen Verringerung dieses Risikos geführt.

Für den Fall des Risikoeintritts gibt es umfangreiche Notfallprogramme der Behörden und Hafenunternehmen, um mögliche Schäden gering zu halten. Zudem sind die Sachschadenrisiken über Versicherungen in angemessenem Umfang abgedeckt.

Stärken-Schwächen- / Chancen-Risiko-Profil der HHLA

Stärken

- || Effiziente Containerterminals mit technologischer Spitzenstellung für alle aktuellen Schiffsgrößen
- || Einzigartiges Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland
- || Shuttle- sowie Direktzugsysteme für zentrale Transportkorridore
- || Spezialisierte Inlandterminals für Bahnverkehre
- || Hochqualifizierte Mitarbeiter bei niedriger Fluktuationsrate

Chancen

- || Steigerung der weltwirtschaftlichen Dynamik
- || Distanzvorteile im natürlichen Einzugsgebiet als östlich gelegenes Drehkreuz und durch Lage tief im Binnenland
- || Zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn
- || Konzentration von Ladungsaufkommen auf große internationale Umschlagplätze
- || Steigende Bedeutung von Effizienz, Produktivität und Verlässlichkeit in der Transportkette
- || Wachsende Nachfrage nach ökologisch vorteilhaften Transportlösungen

Schwächen

- || Abhängigkeit von Ausbau und Instandhaltung öffentlicher Infrastruktur zur Verbesserung der nautischen Erreichbarkeit sowie der Hinterlandanbindung
- || Begrenzte Kostenflexibilität durch kapitalintensives Geschäftsmodell
- || Hohe Abhängigkeit vom Standort Hamburg
- || Hoher Investitionsbedarf für Großgeräte und Terminalentwicklung
- || Abhängigkeit von Leistungen der Staatsbahnen (i. W. Trassenpreissysteme)

Risiken

- || Strukturelle Veränderungen oder negative konjunkturelle Entwicklungen in für die HHLA wesentlichen Volkswirtschaften mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Handelsströme
- || Umschlagentwicklung in der Nordrange im Vergleich zur weltwirtschaftlichen Dynamik schwächer
- || Überkapazität in den europäischen Wettbewerbshäfen
- || Zunehmende Mengenvolatilität durch Konsortialbildung unter den Linienreedern
- || Insgesamt angespannte finanzielle Verfassung der Linienreedereien
- || Verschärfung der Spitzenlastsituation an den Hamburger Containerterminals aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA regelmäßig die Möglichkeit von Akquisitionen. Im Fokus potenzieller Beteiligungen stehen dabei Hafenprojekte in perspektivisch attraktiven Wachstumsmärkten. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben strategischen Aspekten und Synergien mit vorhandenen HHLA-Aktivitäten vor allem die Wachstumsperspektiven, die zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie die Vertretbarkeit unternehmerischer Risiken.

Die HHLA ist finanziell solide aufgestellt. Damit sind die finanziellen Möglichkeiten gegeben, strategisch sinnvolle Akquisitionsoptionen zu realisieren.

Risiko- und Chancenmanagement

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

Die Steuerung von **Chancen und Risiken** ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Chancen- und Risikomanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, die Gremien der Konzern-

gesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der HHLA-Vorstand Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Chancen- und Risikoprofils.

Mit dem Risikomanagement korrespondiert das Chancenmanagement. Die Identifikation von Chancen und die Planung von Maßnahmen erfolgen systematisiert im jährlichen Planungsprozess. Auf eine Quantifizierung wird bei der Identifikation der Chancen verzichtet. Grundlage des Chancenmanagements sind die Beobachtung und Analyse der individuellen Märkte sowie die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Trends, aus denen sich die Identifikation der Chancen ableitet.

Dabei werden sowohl gesamtwirtschaftliche, branchenspezifische als auch regionale oder lokale Entwicklungen einbezogen. Zu den Aufgaben der Konzerngesellschaften gehört es, strategische Chancen in ihren Kernmärkten wahrzunehmen. Durch den HHLA-Vorstand wird hierfür der strategische Rahmen gesetzt. Zudem werden chancenorientierte Projekte, die mehrere Konzerngesellschaften betreffen, zentral koordiniert. Der HHLA-Vorstand wird bei der Planung, Steuerung und Kontrolle von (segment)übergreifenden strategischen Projekten zur langfristigen Entwicklung des HHLA-Konzerns von der Stabsabteilung Unternehmensentwicklung unterstützt. Als Bindeglied zum Vorstand berät diese zudem Zentralbereiche

und Konzerngesellschaften bei strategischen Themen, wie etwa Markt- und Wettbewerbsanalysen, Businessplänen, Ausrichtung des Produktportfolios und Projektmanagement.

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

Um einen aktiven Umgang mit dem Chancen- und Risikoprofil zu ermöglichen, umfasst das Risikomanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung. Die HHLA hat dazu ein System geschaffen, das auf Basis risikopolitischer Grundsätze sowohl ökonomische und ökologische als auch gesellschaftliche Aktivitäten umfasst. Die Arbeit des Risikomanagements erfolgt nach systematischen Grundsätzen und unterliegt einem permanenten Verbesserungsprozess.

Als wesentliches Element des Risikomanagementsystems wurden der Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken in Zusammenarbeit von Vorstand, Revision und Controlling klare Verantwortlichkeiten zugeordnet. Der Vorstand der HHLA trägt die Gesamtverantwortung für das Risikomanagement im HHLA-Konzern. In den Risikokonsolidierungskreis sind alle Mehrheitsgesellschaften sowie alle at equity konsolidierten Gesellschaften einbezogen.

Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben, entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert sowie einem Risikoverantwortlichen zugeordnet.

Ein Risiko wird ausgedrückt durch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und die mögliche Schadenshöhe, die bei Risikoeintritt zu einer entsprechenden Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern führt.

Bei der Risikobewertung ist der Schaden mit der dazugehörigen zu erwartenden Eintrittswahrscheinlichkeit anzugeben. Dabei wird zwischen Brutto- (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung) und Nettorisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Reduzierung und Steuerung) unterschieden. Die Risikobewertung erfolgt unter Einbeziehung von gegebenen bzw. realistisch anzunehmenden Umständen. Dabei können neben Schätzungen und wirtschaftlichen oder mathematisch-statistischen Ableitungen auch aus der Planung abgeleitete Sensitivitäten herangezogen werden.

Mit dem Ziel, eine einheitliche Darstellung von gleichartigen Risiken zu erreichen, erfolgt bei der Bewertung der identifizierten Risiken hinsichtlich der Ermittlung und des Ansatzes der Eintrittswahrscheinlichkeit und möglicher Schäden eine Abstimmung auf Konzernebene.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Die Risiken werden laufend beobachtet und wesentliche Veränderungen quartalsweise berichtet und dokumentiert. Darüber hinaus wird bei Auftreten, Wegfall oder Änderung wesentlicher Risiken ad hoc berichtet. Die Risikoberichterstattung erfolgt nach konzernweit einheitlichen Berichtsformaten, um ein konsistentes Gesamtbild der Risiken entwickeln zu können.

Die wesentlichen Elemente des Risikomanagementsystems und der Risikoberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben. Die Systematik ist im Vergleich zum Vorjahr weitgehend unverändert. Die Revision ist für die Systemprüfung des Risikomanagements verantwortlich. Der Aufsichtsrat der HHLA befasst sich mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems. Der Abschlussprüfer nimmt im Auftrag des Aufsichtsrates im Rahmen der Jahresabschlussprüfung eine Beurteilung des Risikosystems vor.

Aufbau des IKS-Systems

Das interne Kontrollsystem der HHLA soll sicherstellen, dass die unternehmensweiten (Rechnungslegungs-)Prozesse einheitlich, transparent und zuverlässig sowie im Einklang mit den gesetzlichen Normen und den unternehmensinternen Handlungsanweisungen erfolgen. Es umfasst Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Prozessabläufe.

Auf Basis von dokumentierten Prozessen, Risiken und Kontrollen wird das interne Kontrollsystem regelmäßig überwacht sowie bewertet und schafft so Transparenz hinsichtlich Aufbau und Funktionsfähigkeit für die interne und externe Berichterstattung.

Das interne Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung basiert auf den Kriterien, die in dem vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Arbeitspapier „Internal Control – Integrated Framework“ festgelegt sind. Prozessabläufe der Rechnungslegung werden dahingehend beurteilt, ob Risiken der Sicherstellung von Existenz, Vollständigkeit, Genauigkeit, Bewertung, Eigentum und Ausweis von Geschäftsvorfällen entgegenstehen. Darüber hinaus erfolgt eine Risikobeurteilung hinsichtlich der Möglichkeit von dolosen Handlungen. Spezifische Risiken der Rechnungslegung können aus dem

Internes Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung



Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem ist die Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen einem latenten Fehlerrisiko unterworfen. Bei Ansatz und Bewertung von Bilanzpositionen werden den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern notwendigerweise Ermessensspielräume zugestanden, woraus weitere Risiken entstehen können.

Interne Kontrollen sollen sicherstellen, dass Risiken der Rechnungslegung reduziert und Geschäftsvorfälle bilanziell richtig erfasst, aufbereitet und gewürdigt, dokumentiert sowie zeitnah und korrekt buchhalterisch in die Finanzberichterstattung übernommen werden. Bei allen rechnungslegungsrelevanten Prozessen sind Kontrollen installiert.

Die Überwachung des internen Kontrollsystems und Risikomanagements der Rechnungslegung obliegt der Revision. Darüber hinaus nimmt der Abschlussprüfer im Rahmen der Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Prüfungshandlungen überwiegend auf Basis von Stichproben vor.

Dem internen Kontrollsystem und Risikomanagement der Rechnungslegung sind Grenzen auferlegt, unabhängig davon, wie sorgfältig es ausgestaltet ist. Als Konsequenz kann mit absoluter Sicherheit weder gewährleistet werden, dass die Ziele der Rechnungslegung erreicht, noch, dass Falschaussagen vermieden oder aufgedeckt werden.

Wesentliche Regelungen und Kontrollaktivitäten

Die Aufgaben und Funktionen der Rechnungslegung sind im Konzern eindeutig abgegrenzt. So existieren klare Funktionstrennungen zwischen Debitoren- und Kreditorenbuchhaltung, Einzelabschluss- und Konzernabschlusserstellung sowie zwischen diesen Abteilungen und der jeweiligen Segmentbuchhaltung. Die Trennung von Ausführungs-, Abrechnungs- und Genehmigungsfunktionen und deren Wahrnehmung durch verschiedene Personen reduziert die Möglichkeit von dolosen Handlungen. Konzernweit wurden mehrstufige Genehmigungs- und Freigabegrenzen für Bestellwesen, Zahlungsverkehr sowie Buchhaltung festgelegt. Diese beinhalten insbesondere auch ein Vier-Augen-Prinzip. Das konzernweit geltende Bilanzierungshandbuch regelt die einheitliche Anwendung und Dokumentation der Bilanzierungsregeln. Darüber hinaus existie-

ren weitere rechnungslegungsrelevante Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Wesentlichen durch Buchungssysteme des Herstellers SAP. Zur Aufstellung des Konzernabschlusses der HHLA werden durch die Konzerngesellschaften die jeweiligen Einzelabschlüsse durch weitere Informationen zu standardisierten Berichtspaketen ergänzt, die dann für sämtliche Konzerngesellschaften in das Konsolidierungsmodul SAP ECCS eingestellt werden.

Die IT-Systeme sind gegen unberechtigten Zugriff geschützt. Zugriffsberechtigungen werden funktionsbezogen vergeben. Lediglich die für die Abbildung der Geschäftsvorfälle verantwortlichen Bereiche sind mit einem sogenannten Schreibzugriff ausgestattet. Bereiche, die Informationen weiterverarbeiten, verwenden einen Lesezugriff. Die Grundsätze der funktionsbezogenen Berechtigungen sind in einer SAP-Berechtigungsrichtlinie festgehalten. Darüber hinaus regelt eine IT-Sicherheitsrichtlinie den generellen Zugang zu den IT-Systemen.

Externe Dienstleister werden für Pensionsgutachten, steuerrechtliche Sachverhalte sowie anlassbezogen für Gutachten und Projekte eingesetzt.

Im Rahmen des **Konzernabschlusses** sind die konkreten formalen Anforderungen an den Konsolidierungsprozess klar geregelt. Neben der Festlegung des Konsolidierungskreises ist auch die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Berichtspakets durch die Konzerngesellschaften im Detail festgelegt. Darüber hinaus erfolgen konkrete Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung des Konzernverrechnungsverkehrs und der darauf aufbauenden Saldenabstimmungen oder zur Ermittlung des beizulegenden Wertes von Beteiligungen. Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Analyse und ggf. Korrektur der durch die Konzerngesellschaften übermittelten Einzelabschlüsse. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in SAP ECCS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Corporate Governance

Corporate-Governance-Bericht und Erklärung zur Unternehmensführung

In dieser Erklärung berichten Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA gemäß § 289a HGB über die Prinzipien der Unternehmensführung und erläutern gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden ‚Kodex‘ oder ‚DCGK‘) die Corporate Governance der Gesellschaft. Die folgende Erklärung beinhaltet insbesondere die Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat, relevante über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Praktiken der Unternehmensführung, Angaben zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der Aufsichtsratsausschüsse und zudem Angaben zu weiteren wesentlichen Corporate-Governance-Strukturen.

Umsetzung des DCGK

Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Führung und Kontrolle von Unternehmen. Die Unternehmensführung und Unternehmenskultur der HHLA entspricht den gesetzlichen Vorschriften und – bis auf wenige Ausnahmen – den Empfehlungen des DCGK sowie größtenteils auch den zusätzlichen Anregungen des DCGK. Aufsichtsrat und Vorstand der HHLA unterstützen den DCGK und die damit verfolgten Ziele und Zwecke ausdrücklich. Eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung ist seit jeher eine wesentliche Grundlage für den geschäftlichen Erfolg der HHLA.

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Geschäftsjahr 2015 sorgfältig mit der Erfüllung der Standards des DCGK befasst. Sie haben dabei die Neuerungen des Kodex vom 5. Mai 2015 (veröffentlicht im Bundesanzeiger am 12. Mai 2015) berücksichtigt und im Dezember 2015 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des Kodex abgegeben und dabei auch zu den wenigen Abweichungen eingehend Stellung genommen. Die aktuelle Entsprechenserklärung sowie die Entsprechenserklärungen der Vorjahre sind für die Aktionäre und die Öffentlichkeit auf der Internetseite der HHLA unter www.hhla.de/corporate-governance zugänglich.

Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA haben im Dezember 2015 die folgende gemeinsame Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG erklären nach pflichtgemäßer Prüfung, dass seit dem 17. Dezember 2014 (Zeitpunkt der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung) den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (im Folgenden „Kodex“ oder „DCGK“) in