Segmente der HHLA

Container

675,2 Mio. €
Umsatzerlöse

59 %
Umsatzanteil

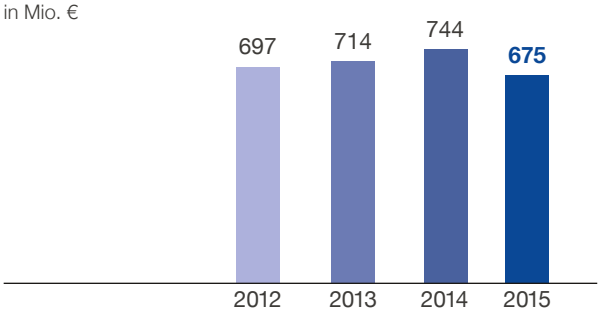
Auf den HHLA-Containerterminals werden Schiff, Bahn und Lkw zur effizienten Transportkette verknüpft. Die Hamburger Terminals bilden die wichtigste europäische Drehscheibe zwischen Asien und Mittel- und Osteuropa. Darüber hinaus betreibt die HHLA einen Containerterminal im ukrainischen Odessa.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	675,2	743,7	- 9,2 %
EBITDA	195,8	247,1	- 20,8 %
EBITDA-Marge in %	29,0	33,2	- 4,2 PP
EBIT	110,6	156,1	- 29,1 %
EBIT-Marge in %	16,4	21,0	- 4,6 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.561	7.480	- 12,3 %

Umsatzerlöse

in Mio. €



Logistik

65,1 Mio. €
Umsatzerlöse

6 %
Umsatzanteil

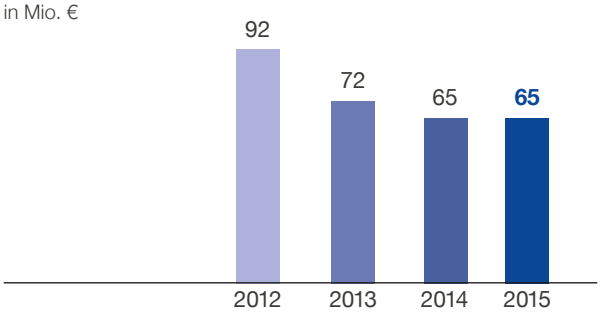
Die HHLA bündelt in diesem Segment eine breite Palette von hafennahen Dienstleistungen wie Massengut-, Fahrzeug-, Frucht- sowie Projekt- und Kontraktlogistik. Zudem ist die HHLA bei der Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen in Hamburg tätig und vermarktet ihr Know-how weltweit bei Infrastruktur- und Projektentwicklung.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	65,1	65,4	- 0,4 %
EBITDA	4,6	0,5	pos.
EBITDA-Marge in %	7,0	0,8	6,2 PP
EBIT	- 0,8	- 0,7	- 26,1 %
EBIT-Marge in %	- 1,3	- 1,0	- 0,3 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	3,0	4,3	- 30,2 %

Umsatzerlöse

in Mio. €



Intermodal

364,0 Mio. €
Umsatzerlöse

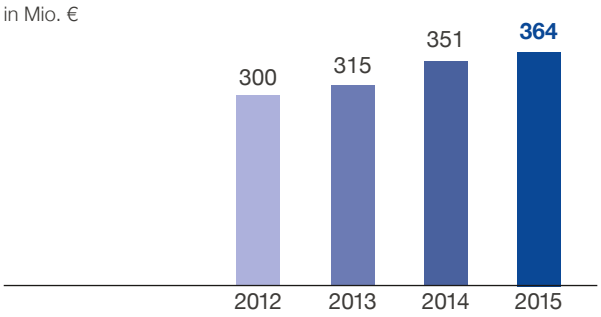
32 %
Umsatzanteil

Die Bahngesellschaften der HHLA betreiben ein umfassendes Transport- und Terminalnetzwerk für Containertransporte und verbinden Häfen an Nord- und Ostsee sowie der nördlichen Adria mit ihrem Hinterland. Umfuhren per Lkw im Hamburger Hafen runden das Dienstleistungsportfolio ab.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	364,0	351,5	3,6 %
EBITDA	78,8	47,8	64,8 %
EBITDA-Marge in %	21,7	13,6	8,1 PP
EBIT	55,2	27,3	101,9 %
EBIT-Marge in %	15,2	7,8	7,4 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.318	1.283	2,7 %

Umsatzerlöse
in Mio. €



Immobilien

36,5 Mio. €
Umsatzerlöse

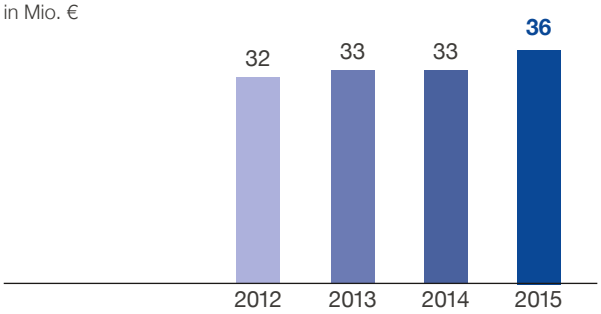
3 %
Umsatzanteil

Mit dem nachhaltigen Umbau der denkmalgeschützten Hamburger Speicherstadt zu einem mustergültig sanierten Quartier betreibt die HHLA eine intelligente Standortentwicklung und sichert mit dem Fischmarkt Hamburg-Altona ein Stück des traditionsreichen Fischereihafenareals.

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	36,5	33,5	9,0 %
EBITDA	20,2	17,9	12,7 %
EBITDA-Marge in %	55,4	53,6	1,8 PP
EBIT	15,2	13,4	13,2 %
EBIT-Marge in %	41,5	40,0	1,5 PP

Umsatzerlöse
in Mio. €



Segmententwicklung

Segment Container

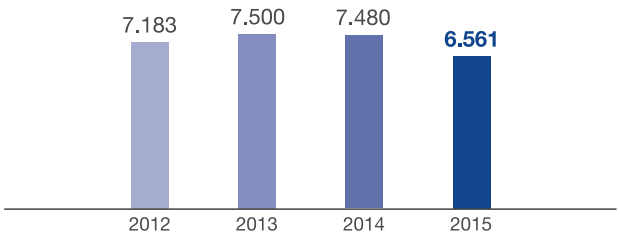
Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	675,2	743,7	- 9,2 %
EBITDA	195,8	247,1	- 20,8 %
EBITDA-Marge in %	29,0	33,2	- 4,2 PP
EBIT	110,6	156,1	- 29,1 %
EBIT-Marge in %	16,4	21,0	- 4,6 PP
Containerumschlag in Tsd. TEU	6.561	7.480	- 12,3 %

Nach der positiven Entwicklung der vergangenen Jahre verzeichneten die HHLA-Containerterminals 2015 erstmals seit 2009 wieder einen deutlichen Rückgang des Containerumschlags. An der Wasserseite der HHLA-Containerterminals wurden im Laufe des Jahres 2015 insgesamt 6.561 Tsd. TEU und damit 12,3 % weniger Standardcontainer (TEU) umgeschlagen als im Vorjahr (7.480 Tsd. TEU). Während der Containerumschlag an den drei Hamburger Containerterminals um 12,6 % auf 6.305 Tsd. TEU (im Vorjahr: 7.217 Tsd. TEU) zurückging, nahm der Containerumschlag am Container Terminal Odessa mit insgesamt 256 Tsd. TEU gegenüber dem Vorjahr um lediglich 2,9 % ab (im Vorjahr: 263 Tsd. TEU).

Entwicklung des Containerumschlags

in Tsd. TEU



Die Mengenentwicklung an den Hamburger Terminals ist im Wesentlichen auf die rückläufigen Zubringerverkehre (Feeder) mit den Ostseehäfen zurückzuführen. Diese lagen 2015 um rund 24 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Neben der Umdisposition von Feedermengen einzelner Reeder war dafür insbesondere die Entwicklung der Russlandverkehre verantwortlich, die im Vorjahresvergleich rund 36 % nachgaben. Verursacht wurde dieser Rückgang durch die Auswirkungen der im Zuge der Ukraine-Krise verhängten und weiterhin bestehenden Handelssanktionen, durch den Ölpreisverfall und die deutliche Abwertung des Rubels. Die Feederquote am wasserseitigen Umschlag verringerte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr entsprechend auf 22,9 % (im Vorjahr: 25,6 %). Auch der Asienverkehr (Fernost–Nordeuropa) ließ im Vergleich zum Vorjahr deutlich nach. Die Containertransportmengen von und nach Fernost gingen 2015 um rund 18 % zurück. Hauptursache für diese Entwicklung ist die deutliche Abschwächung des chinesischen Außenhandels. Insbesondere Exporte aus China nach Europa nahmen aufgrund der im Vergleich zum Euro verteuerten chinesischen Währung (Renminbi) sowie strukturelle Veränderungen der chinesischen Wirtschaft deutlich ab. Mit der Inbetriebnahme weiterer Containerterminals in Rotterdam (Maasvlakte 2) im Laufe des Jahres 2015 erhöhte sich zudem die Kapazität in der Nordrange signifikant verbunden mit weiter ansteigender Wettbewerbsintensität zwischen den Häfen.

Die negative Marktentwicklung in der Ukraine führte am Container Terminal Odessa zu sinkenden Containerumschlagmengen. Der Rückgang konnte vor allem durch Marktanteilsgewinne und die hohe Leistungsfähigkeit des Terminals gedämpft werden.

Der deutliche Mengenrückgang und die gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringeren Lagergelderlöse – bedingt durch eine kürzere Verweildauer der Container – führten auch zu sinkenden Umsatzerlösen. Diese gingen im Vergleich zum Vorjahr um 9,2 % auf 675,2 Mio. € (im Vorjahr 743,7 Mio. €) zurück. Der gesunkene Anteil der margenschwächeren Feederverkehre führte jedoch zu höheren Durchschnittserlösen je wasserseitig umgeschlagenen Container. Entsprechend stiegen die Durchschnittserlöse um 3,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die EBIT-Kosten des Segments konnten nicht proportional zur rückläufigen wasserseitigen Menge reduziert werden. Sie gingen um lediglich 3,9 % zurück, was im direkten Zusammenhang mit dem hohen Fixkostenanteil des Containergeschäfts steht. Wesentlicher Treiber waren dabei die Personalkosten. Diese konnten zwar durch den verringerten Einsatz von Fremdpersonal im zweiten Halbjahr 2015 reduziert werden. Bei der zeitweiligen Unterauslastung der Anlagen fällt es jedoch zunehmend schwer, den Personaleinsatz adäquat anzupassen und gleichzeitig die aufgrund vermehrt zulaufender Großcontainerschiffe entstehenden Spitzenlasten zu bewältigen. Darüber hinaus wirkten Tariferhöhungen belastend. Zudem lagen die Instandhaltungskosten deutlich über denen des Vorjahreszeitraums. Bedingt durch den hohen Auslastungsgrad der Anlagen im Vorjahr mussten notwendige Wartungsarbeiten in das Jahr 2015 verschoben werden. Diese Entwicklungen führten insgesamt zu einem um 29,1 % geringeren Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von 110,6 Mio. € (im Vorjahr: 156,1 Mio. €). Die EBIT-Marge sank entsprechend auf 16,4 % (im Vorjahr: 21,0 %).

Trotz des 2015 insgesamt rückläufigen Containerumschlags wird zur Vorbereitung auf den ansteigenden Zulauf großer Containerschiffe die Ertüchtigung der Anlagen weiter vorangetrieben. So wurde für den Container Terminal Burchardkai (CTB) neben der Bestellung dreier weiterer Großcontainerbrücken auch die Erweiterung des automatischen Blocklagers um vier Blöcke beauftragt. Die Containerbrücken und Lagerblöcke werden ab 2017 die Qualität und die für die Abdeckung von

Spitzenlasten erforderliche Kapazität für die Großschiffabfertigung weiter erhöhen. Mit der Bestellung von zwei Containerbrücken für den Container Terminal Tollerort (CTT) wird auch dieser Terminal in die Lage versetzt, zukünftig Schiffe der neuesten Generation abzufertigen.

Segment Intermodal

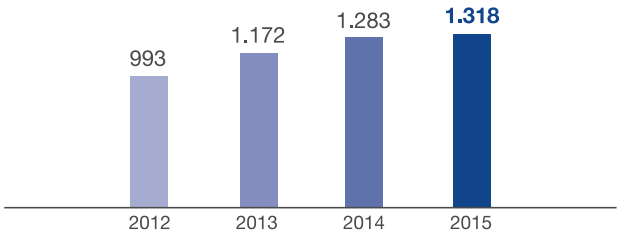
Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	364,0	351,5	3,6 %
EBITDA	78,8	47,8	64,8 %
EBITDA-Marge in %	21,7	13,6	8,1 PP
EBIT	55,2	27,3	101,9 %
EBIT-Marge in %	15,2	7,8	7,4 PP
Containertransport in Tsd. TEU	1.318	1.283	2,7 %

Im wettbewerbsintensiven Markt der Containerverkehre im Seehafenhinterland haben die HHLA-Transportgesellschaften leicht zulegen können. Mit einem Plus von 2,7 % stieg das Transportvolumen in einem insgesamt rückläufigen Markt auf 1.318 Tsd. Standardcontainer (TEU) gegenüber 1.283 Tsd. TEU im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Entwicklung des Containertransports

in Tsd. TEU



Getragen wurde die Entwicklung im Jahr 2015 durch das Wachstum der Bahntransporte. Diese legten verglichen mit dem starken Vorjahr noch einmal um 5,3 % auf 1.008 Tsd. TEU (im Vorjahr: 958 Tsd. TEU) zu. Dabei konnten die Verbindungen zwischen den Adriahäfen sowie Mittel- und Osteuropa ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnen. Auch das Transportaufkommen aus den polnischen Seehäfen wurde gesteigert. Der Straßentransport entwickelte sich aufgrund des geringeren Containeraufkommens im Großraum Hamburg jedoch gegenläufig und verringerte sich um 4,7 % auf 310 Tsd. TEU (im Vorjahr: 325 Tsd. TEU).

Mit einem Plus von 3,6 % auf 364,0 Mio. € (im Vorjahr: 351,5 Mio. €) entwickelte sich der Umsatz besser als die Transportmenge. Die Gründe hierfür waren im Wesentlichen ein geänderter Relationsmix sowie die Zunahme der durchschnittlichen Transportdistanz.

Das Betriebsergebnis (EBIT) verdoppelte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 55,2 Mio. € (im Vorjahr: 27,3 Mio. €) und übertraf die Mengen- und Umsatzentwicklung erheblich. Hier wirkte sich die seit Jahresbeginn 2015 mittels weiterer eigener Lokomotiven ausgebaute Eigentraktion durch Produktivitätsgewinne und eine verbesserte Kostenstruktur deutlich positiv aus. Auch ein im Vergleich zum Vorjahr verbesserter Mix von Im- und Exportmengen, verbunden mit einer höheren Auslastung der Züge, hatte positive Auswirkungen auf das Segmentergebnis. Einen weiteren Beitrag zur erfreulichen Ergebnisentwicklung des Segments lieferten Verbesserungen in der Kostenstruktur und die Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen bei der Polzug-Gruppe, wobei sich die Gesellschaft weiterhin in einem sehr herausfordernden Wettbewerbsumfeld bewegt. Hinzu kommen Einmaleffekte in Höhe von rund 4,3 Mio. € u. a. aus Anlagenabgängen.

Die HHLA investiert weiter bedarfsgerecht in den Ausbau ihres Intermodalnetzwerkes. Mit der Bestellung von weiteren zehn Mehrsystem-Lokomotiven und zwei Hybrid-Rangierloks wird die HHLA-Bahntochter Metrans dann über mehr als 50 Rangier- und Streckenlokomotiven verfügen sowie über eine Flotte von rund 2.000 Waggons. Metrans erwarb zudem 2015 ein Grundstück in der ungarischen Hauptstadt Budapest und legte den Grundstein für einen neuen Eisenbahn-Hub-Terminal. Seine Lage macht ihn zur idealen Schnittstelle zwischen den nordeuropäischen Seehäfen und Südosteuropa. Der Terminal soll 2017 seinen Betrieb aufnehmen. Das Netzwerk der beiden HHLA-Bahntöchter Metrans und Polzug besteht dann aus insgesamt 13 Terminals im Hinterland, von denen fünf als große Hub-Terminals fungieren.

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	65,1	65,4	- 0,4 %
EBITDA	4,6	0,5	pos.
EBITDA-Marge in %	7,0	0,8	6,2 PP
EBIT	- 0,8	- 0,7	- 26,1 %
EBIT-Marge in %	- 1,3	- 1,0	- 0,3 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	3,0	4,3	- 30,2 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik, Projekt- und Kontraktlogistik, Beratung sowie Kreuzfahrtlogistik enthalten. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden seit 2014 bzw. 2012 im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst. Die einzelnen Bereiche des Segments haben sich im Geschäftsjahr 2015 erneut sehr unterschiedlich entwickelt.

Der Segmentumsatz erreichte im Geschäftsjahr 2015 mit 65,1 Mio. € das Niveau des Vorjahres. Auch das EBIT bewegte sich mit - 0,8 Mio. € auf Vorjahresniveau, wobei das Ergebnis

des Berichtsjahres außerplanmäßige Abschreibungen im Bereich Projekt- und Kontraktlogistik enthält. Gegenläufig wirkte sich die Übernahme von Anlagevermögen aus dem Bereich Holding/Übrige durch den Bereich Fahrzeuglogistik aus. Durch diese konzerninterne Transaktion veränderte sich die Kostenstruktur innerhalb des Bereichs Fahrzeuglogistik mit entsprechend positiven Auswirkungen auf das Segment-EBIT. Der aus dieser Transaktion resultierende Zwischengewinn wurde auf Teilkonzernebene Hafenlogistik im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Das ausgewiesene Equity-Beteiligungsergebnis blieb im Berichtszeitraum insbesondere aufgrund einer Veränderung im Steuerausweis unter dem Vorjahreswert. Umsatz und operatives Ergebnis der in diesem Bereich abgebildeten Gesellschaften konnten jedoch 2015 insgesamt gesteigert werden.

Die Geschäftsentwicklung im Einzelnen:
Nach einer verhaltenen Mengenentwicklung im ersten Halbjahr verzeichnete die **Fahrzeuglogistik** im zweiten Halbjahr 2015 eine Belebung durch einen anziehenden Containerumschlag. Dadurch überschritt der Umschlag inkl. Packen im Gesamtjahr mit 1.523 Tsd. t das Vorjahr um 1,4 % (im Vorjahr: 1.502 Tsd. t). Der Fahrzeugumschlag verfehlte allerdings mit 170 Tsd. Fahrzeugen das Vorjahr deutlich um 10,7 % (im Vorjahr: 190 Tsd. Fahrzeuge). Auch die Umsatzerlöse blieben hinter dem Vorjahr zurück. Das EBIT hingegen übertraf das Vorjahr, die Vergleichbarkeit ist aber durch den zuvor genannten Effekt eingeschränkt.

Im Bereich **Beratung** konnten zum Jahresende zahlreiche Projekte abgeschlossen werden. Umsatz und EBIT lagen 2015 entsprechend oberhalb der Vorjahreswerte.

Die **Projekt- und Kontraktlogistik** bewegte sich im Berichtszeitraum weiterhin in einem sehr schwierigen Marktumfeld. Während der Umsatz im ersten Halbjahr noch über dem Vorjahr lag, entwickelte er sich im zweiten Halbjahr stark rückläufig und verfehlte im Gesamtjahr den Vorjahreswert leicht. Das Ergebnis verschlechterte sich weiter gegenüber dem Vorjahr auch aufgrund der zuvor genannten außerplanmäßigen Abschreibungen.

In der **Kreuzfahrtlogistik** lag die Anzahl der Schiffsanläufe 2015 mit 138 Schiffen 25,0 % unter dem Vorjahr (im Vorjahr: 184). Entsprechend konnten auch die Passagierzahlen mit 456 Tsd. wegen der verspäteten Auslieferung eines Großschiffes nicht an das Vorjahr anknüpfen, was einem Rückgang um 23,1 % entspricht (im Vorjahr: 593 Tsd. Passagiere). Auch Umsatz und Ergebnis blieben unter dem Vorjahr.

Das wasserseitige Umschlagvolumen der **Massengutlogistik** übertraf im Berichtszeitraum mit 14,7 Mio. t das Vorjahr um 2,5 % (im Vorjahr: 14,3 Mio. t), wobei ein leichter Rückgang beim Erzumschlag durch einen Anstieg beim Kohleumschlag überkompensiert wurde. Umsatz und operatives Ergebnis verbesserten sich ebenfalls gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Das Mengenaufkommen der **Fruchtlogistik** konnte 2015 geringfügig gegenüber dem Vorjahr auf 550 Tsd. t gesteigert werden (im Vorjahr: 545 Tsd. t). Umsatz und Ergebnis übertrafen das Vorjahr deutlich.

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	36,5	33,5	9,0 %
EBITDA	20,2	17,9	12,7 %
EBITDA-Marge in %	55,4	53,6	1,8 PP
EBIT	15,2	13,4	13,2 %
EBIT-Marge in %	41,5	40,0	1,5 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen hat sich im Jahresverlauf deutlich stabilisiert. So konnte laut Büromarktüberblick von Grossmann & Berger im Gesamtjahr 2015 mit einem Büroflächenumsatz von 540.000 m^2 der Vorjahreswert um knapp 3 % übertroffen werden. Auch unter Berücksichtigung des relativ hohen Anteils an eigengenutzten Immobilien lag der Flächenumsatz im Berichtsjahr über dem Ergebnis des Jahres 2014.

Die Leerstandsquote in Hamburg sank nach Angaben von Jones Lang LaSalle zum Ende des vierten Quartals 2015 weiter auf 5,9 % und unterschritt somit deutlich den Vorjahreswert von 6,8 %. Die Trendprognose geht allerdings in Verbindung mit der Fertigstellung von größeren Projekten erstmals seit mehreren Quartalen wieder von einer ansteigenden Leerstandsquote aus.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal setzten in diesem Marktumfeld ihre positive Umsatzentwicklung fort. So konnten die Umsatzerlöse 2015 im Vorjahresvergleich um 9,0 % auf 36,5 Mio. € (im Vorjahr: 33,5 Mio. €) gesteigert werden. Ein wesentlicher Baustein war hierbei neben den fortgeführten Projektentwicklungen in der Speicherstadt der unverändert hohe Vermietungsstand in den beiden Quartieren.

Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg 2015 deutlich gegenüber dem Vorjahr um 13,2 % auf 15,2 Mio. € (im Vorjahr: 13,4 Mio. €). Im vierten Quartal schwächte sich der Ergebnisanstieg dabei aufgrund geplanter Instandhaltungsmaßnahmen leicht ab. Zu berücksichtigen ist im Ergebnis des abgeschlossenen Geschäftsjahres ein außerordentlicher Ertrag aus einer Versicherungserstattung in Höhe von 0,9 Mio. €. Die im Berichtszeitraum erzielte EBIT-Marge von 41,5 % (im Vorjahr: 40,0 %) bestätigt erneut den wirtschaftlichen Erfolg der langfristig ausgerichteten und wertorientierten Bestandsentwicklung.

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 %).