Rechtliche Rahmenbedingungen

In ihrem Geschäftsbetrieb unterliegt die HHLA zahlreichen in- und ausländischen Gesetzesbestimmungen und Verordnungen wie z. B. öffentlich-rechtlichen, Handels-, Zoll-, Arbeits-, Kapitalmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Da ein Großteil der wirtschaftlichen Aktivitäten der HHLA im und am Hamburger Hafen konzentriert ist, wird das regulatorische Umfeld wesentlich durch das hamburgische Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) bestimmt. Das HafenEG formuliert die strukturellen Rahmenbedingungen für eine sichere Entwicklung des Geschäftsbetriebs im Hamburger Hafengebiet. Ziel des HafenEG ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens als internationaler Universalhafen aufrechtzuerhalten, Ladungsaufkommen zu sichern und die öffentliche Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen. Der Hamburger Hafen wird dabei nach dem sogenannten Landlord-Modell bewirtschaftet, bei dem die Hamburg Port Authority (HPA) Eigentümerin der Hafenfläche ist und den Bau, die Entwicklung sowie die Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt. Die privaten Hafenbetriebe sind hingegen für die Entwicklung und Unterhaltung der Suprastruktur (Gebäude und Anlagen) verantwortlich. Die HHLA hat die für ihre Geschäftsaktivitäten wesentlichen Hafenflächen langfristig von der HPA gemietet. Die Mietverträge basieren auf den allgemeinen Geschäftsbedingungen für Hafenimmobilien (AVB-HI) der HPA.

Für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb der Umschlaganlagen ist die HHLA auf die Erteilung und den Fortbestand öffentlich-rechtlicher Genehmigungen angewiesen, insbesondere auf behördliche Genehmigungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), nach den jeweiligen Landesbauordnungen und dem Wasserrecht. Sämtliche Ausbaumaßnahmen bedürfen, unabhängig von den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Umschlagflächen, der gesonderten Genehmigung durch die jeweils zuständigen Behörden. Die Konzerngesellschaften der HHLA sind teilweise strengen regulatorischen Anforderungen unterworfen, insbesondere soweit sie mit Stoffen umgehen, die schädliche Einwirkungen auf Menschen oder Umwelt haben können. Dazu gehören z. B. Umschlag, Lagerung und Transport umweltgefährdender Stoffe und gefährlicher Güter. Zu diesen regulatorischen Anforderungen gehören aber auch Vorschriften über die technische Sicherheit, zum Arbeitsschutz und zur Arbeitssicherheit sowie Regelungen zum Schutz der Umwelt.

Für die Geschäftsaktivitäten der HHLA gelten überwiegend die Vorschriften des deutschen und europäischen Wettbewerbsrechts. Die Preisbildung erfolgt daher über den Markt und ist grundsätzlich nicht reguliert.

Bedingt durch die internationale Terrorismusgefahr gelten in Häfen grundsätzlich strenge Sicherheitsanforderungen. Ein wesentlicher Bestandteil ist der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code). Der ISPS-Code verlangt die international einheitliche Installation von Präventivmaßnahmen zur Verhinderung terroristischer Angriffe auf Seeschiffe und Hafenanlagen. Für die Betreiber von Hafenanlagen bedeutet die Umsetzung, dass neben einer strengen Zugangskontrolle zahlreiche weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einzuhalten sind.

Im Bereich des Hamburger Hafens dient das Hafensicherheitsgesetz (HafenSG) der Umsetzung und Konkretisierung der vorgenannten internationalen Bestimmungen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die HHLA unterliegen einem ständigen Wandel und werden auf nationaler und internationaler Ebene, vor allem auch durch die Europäische Gemeinschaft, fortlaufend angepasst, u.a. an den technischen Fortschritt und das gesteigerte Sicherheitsbedürfnis und Umweltbewusstsein. Gegenwärtig wird an der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ auf nationaler Ebene gearbeitet, die je nach Ausgestaltung in Zukunft Auswirkungen auf die HHLA haben kann. Im Geschäftsjahr 2015 haben sich in Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen jedoch keine Veränderungen mit substanziellen Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben.

Unternehmensstrategie

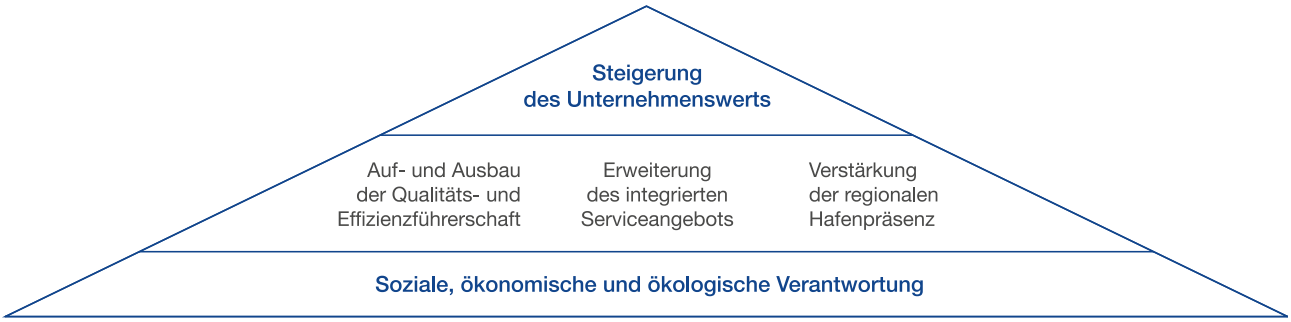
Die Strategie der HHLA ist darauf ausgerichtet, eine führende Stellung als Hafenlogistikkonzern einzunehmen und damit eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts zu erzielen. Durch ihr Geschäftsmodell der vertikalen Integration entlang der Transportkette zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland sieht sich die HHLA aussichtsreich positioniert, um die Intensivierung der globalen Handelsströme für profitables Wachstum nutzen zu können. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Hamburgs Funktion als logistische Drehscheibe zwischen Fernost, vor allem China und Indien, und den Volkswirtschaften in Mittel- und Osteuropa. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie sind Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens. Im Fokus stehen dabei die Organisation ökologischer Transportketten, insbesondere durch die Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff und Bahn, der klima- und flächenschonende Betrieb von Terminals und der Ressourcenschutz.

In ihrem nicht börsennotierten Teilkonzern Immobilien verfolgt die HHLA den Ansatz der langfristig ausgerichteten, nachfrageorientierten Entwicklung von Quartieren und Objekten. Dabei liegt der Fokus auf der Entwicklung von oftmals denkmalgeschützten Bestandsimmobilien.

Um die Marktstellung des Konzerns zu festigen und weiter auszubauen, verfolgt die HHLA im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik die nachfolgenden strategischen Leitlinien:

Unternehmensstrategie

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts



Auf- und Ausbau der Qualitäts- und Effizienzführerschaft

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA soll durch die Weiterentwicklung von Servicequalität und technologischem Leistungsvermögen stetig verbessert werden. Im Mittelpunkt stehen sowohl die Bindung des breiten Kundenportfolios als auch die Akquisition neuer Kunden.

Im Segment Container beabsichtigt die HHLA im Sinne einer durchgängig hohen Servicequalität die neutrale Zusammenarbeit mit möglichst vielen Reedereien bei der Abfertigung von Schiffen und der Koordination von Liegeplätzen konsequent weiterzuverfolgen. Denn das sichert den langfristigen Bestand eines ausgeglichenen Kundenportfolios, die bestmögliche Auslastung der Kapazitäten und die Rentabilität der Serviceleistung. In der Schiffsabfertigung konzentrieren sich die Aktivitäten vor allem darauf, die Effizienz der Umschlagleistungen zu steigern und auf die zunehmenden Spitzenlasten bei der Abfertigung von Großcontainerschiffen auszurichten. Die Grundlage hierfür bildet eine konsequente Orientierung von Design und Betrieb der Anlagen an der Flächen-, Mitarbeiter- und Kapitalproduktivität.

Auch bei den Aktivitäten im Segment Intermodal strebt die HHLA Qualitäts- und Effizienzführerschaft an, indem weiter in eigene Anlagen wie zum Beispiel Inlandterminals, Containertragwagen und Lokomotiven investiert wird. Durch den konsequenten Auf- und Ausbau der schienengebundenen Vor- und Nachlaufsysteme und deren Integration in maritime Transportketten wird den Kunden der HHLA ein optimal abgestimmtes Leistungsspektrum angeboten.

Erweiterung des integrierten Serviceangebots

Durch den Ausbau kombinierter Verkehre zwischen Überseehafen und Hinterland soll das Serviceangebot der HHLA kontinuierlich verbessert werden. Neben der Steigerung von Leistungsumfang und Reichweite verfolgt die HHLA insbesondere eine Erhöhung ihrer Wertschöpfungstiefe. Der Ansatz ist darauf ausgerichtet, die vorteilhafte verkehrsgeografische Lage des Hamburger Hafens durch Synergien zwischen Umschlag- und Transportleistungen effektiv zu nutzen und durch komplementäre Dienstleistungen (Containerreparatur, Leercontainerlager etc.) zu ergänzen. So verstärken sich die Aktivitäten der HHLA gegenseitig: Umschlagwachstum im Hamburger Hafen führt zu steigenden Mengen im Hinterlandtransport und wachsender Nachfrage nach logistischem Service. Umgekehrt bringt das Angebot leistungsfähiger Transportsysteme und hochwertiger Logistikdienstleistungen zusätzliche Ladung auf die Containerterminals der HHLA.

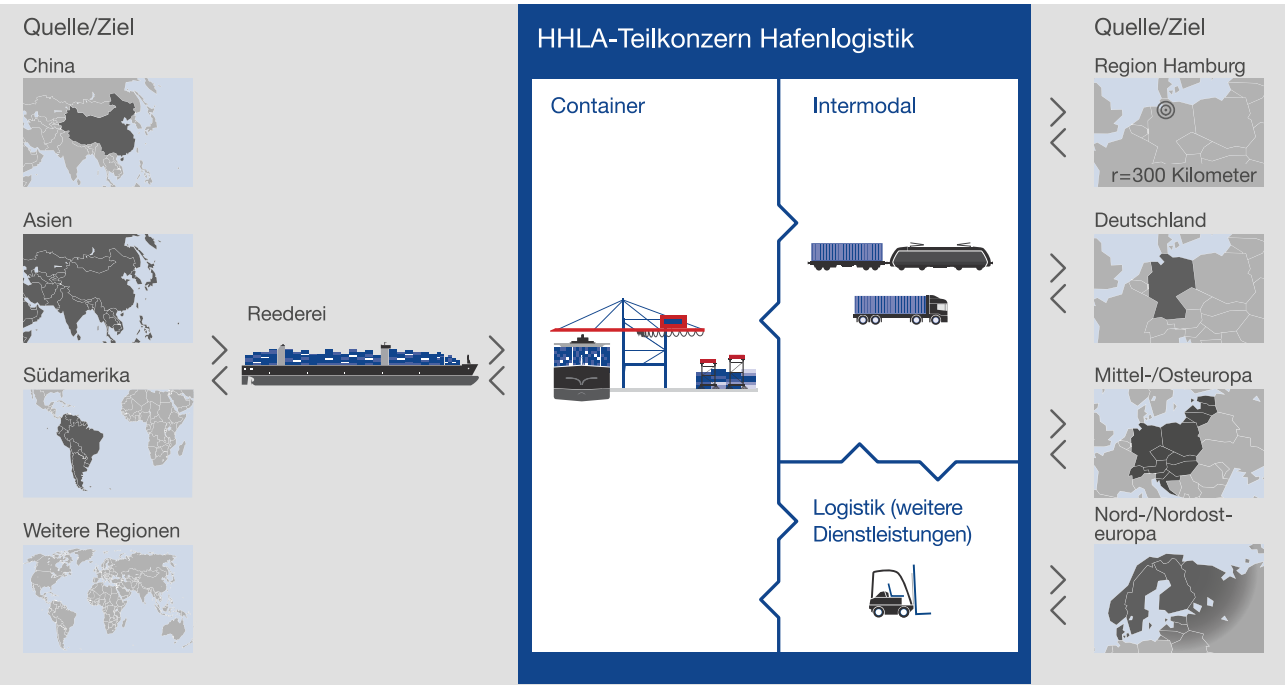
Aus diesem Grund beabsichtigt die HHLA, die Marktposition ihrer Intermodalgesellschaften weiter auszubauen mit dem geografischen Fokus auf die Wachstumsmärkte in Mittel- und Osteuropa sowie dem D-A-CH-Raum. Hier soll vor allem in Binnenterminals und ihre Anbindung mittels Direktverbindungen zu den Überseehäfen investiert werden. Die schrittweise Erhöhung der Wertschöpfungstiefe durch eigenes rollendes Material (Containertragwagen) und Aufbau der Eigentraktion (Lokomotiven) ermöglicht dabei ein weitgehend unabhängiges Agieren am Markt. Diese Maßnahmen werden durch den Ausbau von Lkw-Speditionsdienstleistungen flankiert, die ein flächendeckendes Netz für die Zustellung und Abholung von Seecontainern auf der „letzten Meile“ im Binnenland bieten.

Verstärkung der regionalen Hafenpräsenz

Über rein organisches Wachstum hinaus prüft die HHLA fortwährend die Möglichkeit von Zukäufen. Im Fokus potenzieller Akquisitionen und Beteiligungen liegen dabei Hafenprojekte und Beteiligungen in attraktiven Wachstumsmärkten. Orientiert an den Verbundvorteilen des bestehenden Netzwerks und damit Anknüpfungspunkten zur Erschließung weiteren Potenzials liegt das Interesse der HHLA ausgehend von der Nordseeküste in erster Linie auf dem Einzugsgebiet zwischen Ostseeraum, nördlicher Adria und dem Schwarzen Meer. Allerdings werden auch Projekte und Beteiligungen in anderen wachstumsstarken Regionen geprüft. Ansatzpunkte können sich sowohl aus der internationalen Beratungstätigkeit des Konzerns ergeben als auch aus der kontinuierlichen Arbeit der Unternehmensentwicklung. Maßgebliche Entscheidungskriterien sind neben dem strategischen Fit die Wachstumsperspektiven, die mittel- und langfristig zu erwartende Rendite auf das eingesetzte Kapital sowie das unternehmerische Chancen- und Risikoprofil.

Vertikale Integration

Das strategische Fundament der HHLA



Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

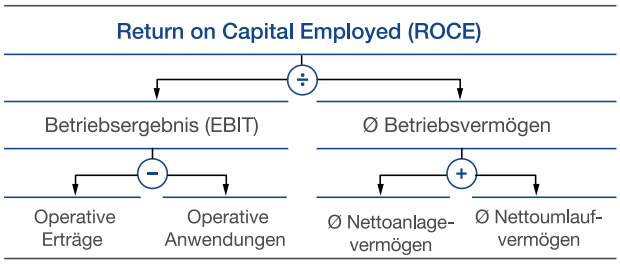
Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentrale finanzwirtschaftliche Steuerungsgröße bildet die Renditekennziffer ROCE, die Rendite bzw. die durchschnittliche Verzinsung auf das eingesetzte Kapital. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem Betriebsergebnis (EBIT) und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Rendite des eingesetzten Kapitals die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Aufgrund der anhaltend expansiven Geldpolitik der EZB wurde im Geschäftsjahr 2015 eine Anpassung des Kapitalkostensatzes vor Steuern von 10,5 auf 8,5 % vorgenommen. Diese Mindestverzinsung reflektiert auch weiterhin den mittel- und langfristigen Verzinsungsanspruch des Vorstands, der sich aus einem ausgewogenen Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital ergibt. Kurzfristige Schwankungen der Zinssätze an den Kapitalmärkten, die die Aussagefähigkeit des Wertmanagementsystems verzerren könnten, werden auf diese Weise vermieden.

Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete der HHLA-Konzern im Geschäftsjahr 2015 einen Rückgang des Betriebsergebnisses (EBIT) um 7,5 % auf 156,5 Mio. € (im Vorjahr: 169,3 Mio. €).
▶ siehe auch Konzernentwicklung, Seite 44

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren