

die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hält, 111 meldepflichtige Unfälle ohne Wegeunfälle. Dies entspricht einem Rückgang von 13,3 % (Im Vorjahr: 128).

Zum Gesundheitssystem der HHLA zählen u. a. die Betriebsärzte, die Sucht- und Sozialbetreuung, das betriebliche Eingliederungsmanagement, die Schwerbehindertenvertretung sowie der Betriebssport. Mit gezielten Maßnahmen, Aktionen und Angeboten wird gesundheitliche Prävention gefördert. Darüber hinaus fördert die HHLA ein vielseitiges Betriebssportangebot, das sehr gut angenommen wird.

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Expansionstempo der Weltwirtschaft schwächte sich im Jahresverlauf leicht ab. Das Wachstum des globalen Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank 2015 nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozentpunkte auf 3,1 %. Dies ist der geringste Zuwachs seit der Wirtschaftskrise 2008/2009. Maßgeblich dafür war die sich zusehends abkühlende Konjunktur in den aufstrebenden Volkswirtschaften. Insbesondere der angebotsbedingte Verfall des Ölpreises dominierte das Gesamtjahr. Dem unterdurchschnittlichen Wachstum der Weltwirtschaft folgend entwickelte sich der Welthandel 2015 sehr schwach. Die Zuwachsraten im internationalen Handel lag mit 2,6 % erneut unterhalb der des globalen BIP.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2015	2014
Welt	3,1	3,4
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,9	1,8
USA	2,5	2,4
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,0	4,6
China	6,9	7,4
Russland	- 3,7	0,6
Euroraum	1,5	0,9
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,4	2,8
Deutschland	1,5	1,6
Welthandel	2,6	3,4

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF)

In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften setzte sich 2015 eine moderate Erholung fort. Wesentlicher Treiber hierfür war die USA. Dagegen hat sich die Wachstumsdynamik in den aufstrebenden Volkswirtschaften im fünften Jahr in Folge verlangsamt. Mit einem BIP-Zuwachs von 4,0 % blieben sie zwar deutlich über den Wachstumsraten der fortgeschrittenen Volkswirtschaften, allerdings mit der geringsten Dynamik seit 2009. Auch

die chinesische Wirtschaft verlor weiter an Schwung. Nach Einschätzung des IWF ist das Wachstum der zweitgrößten Volkswirtschaft 2015 unter 7 % gefallen.

Die russische Volkswirtschaft befindet sich in einer tiefen Rezession. Neben den andauernden Wirtschaftssanktionen der EU und der USA belastete der starke Ölpreiskrückgang das Land. Infolgedessen schrumpfte die Wirtschaftsleistung Russlands 2015 kräftig um 3,7 %. Auch die Volkswirtschaft der Ukraine befindet sich in einer massiven Krise. Nach Einschätzung des IWF aus dem Oktober 2015 wird für das Gesamtjahr 2015 ein Einbruch der ukrainischen Wirtschaftsleistung um 9,0 % erwartet. Gleichwohl signalisierten die zuletzt aufgenommenen Stimmungsindikatoren eine Stabilisierung der gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten. Dagegen hat der konjunkturelle Aufschwung der europäischen Währungsunion um 0,6 Prozentpunkte auf 1,5 % zugenommen. Wachstumsimpulse kommen vor allem von einer gestiegenen Binnennachfrage. Das BIP der aufstrebenden mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften expandierte kräftig mit einer stabilen Zuwachsraten von 3,4 %.

Die zuletzt aufgenommenen Konjunkturindikatoren für die deutsche Wirtschaft deuten auf ein robustes Wachstum um 1,5 % hin. Der deutsche Außenhandel profitierte von der erhöhten Wettbewerbsfähigkeit der Exporte durch den niedrigen Wechselkurs des Euro. Laut dem IWF stiegen die Ausfuhren im Berichtszeitraum um 5,4 % und die deutschen Importe um 5,7 %.

Branchenumfeld

Der Containerumschlag hat sich 2015 schwächer entwickelt als erwartet. Prognostizierte das Marktforschungsinstitut Drewry zu Jahresbeginn noch ein Wachstum des weltweiten Containerumschlags von 5,3 %, gehen die Experten nunmehr von einem verhaltenen Anstieg um 1,3 % im Berichtszeitraum aus. Dies ist – mit Ausnahme des Umschlagrückgangs in der Finanzkrise 2009 – die geringste Wachstumsrate seit Aufzeichnung des weltweiten Containerumschlags. Diese unerwartet schwache Containerentwicklung schlug sich in nahezu allen Fahrtgebieten nieder.

Insbesondere die europäischen Fahrtgebiete verloren teilweise dramatisch gegenüber Vorjahr. Hervorzuheben ist hier der krisen- bzw. sanktionsbedingte Rückgang des Umschlags in den russischen Ostseehäfen, der rund 30 % unter Vorjahr lag.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2015	2014
Welt	1,3	5,3
Europa insgesamt	- 3,3	5,0
Nordwesteuropa	- 1,9	6,0
Skandinavien und baltischer Raum	- 17,3	1,6
Westliches Mittelmeer	- 0,9	3,2
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	- 2,9	6,0

Quelle: Drewry Maritime Research

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen an der Nordrange – Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und bremische Häfen – und den größten Häfen der westlichen Ostsee (Gdansk, Göteborg) verlief uneinheitlich. Aufgrund der hohen Bedeutung Chinas und Russlands für den Containerumschlag verzeichnete der Hamburger Hafen 2015 einen deutlichen Aufkommensrückgang um 9,3 % und verlor zudem Marktanteile an die Wettbewerbshäfen. Der größte europäische Containerhafen Rotterdam lag mit 12,2 Mio. TEU leicht unter Vorjahr. Antwerpen schlug im Berichtszeitraum 9,7 Mio. TEU um. Die positive Entwicklung ging im Wesentlichen zulasten des zweiten Scheldehafens Zeebrugge, der gegenüber Vorjahr um 23,8 % einbüßte. In den bremischen Häfen setzte sich 2015 der Abwärtstrend des Vorjahres fort. Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven erhielt durch den Unfall einer Containerbrücke in Bremerhaven sowie eine verstärkte Einbindung in das Liniennetzwerk der 2M-Allianz Wachstumsimpulse. Der Containerumschlag erhöhte sich auf 427 Tsd. TEU. Im polnischen Ostseehafen Gdansk waren – nach einem dynamischen Wachstum in den vergangenen Jahren – 2015 die Auswirkungen durch die Russland-Krise deutlich zu spüren. Durch fehlende russische Transshipment-Mengen wurden mit 1,1 Mio. TEU 10,0 % weniger Container umgeschlagen. Das Containervolumen in Göteborg ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 % auf 0,8 Mio. TEU gesunken.

Entwicklung des Containerumschlags in der Nordrange

in Mio. TEU	2015	2014	Veränd.
Rotterdam	12,2	12,3	- 0,5 %
Antwerpen	9,7	9,0	7,5 %
Hamburg	8,8	9,7	- 9,3 %
Bremische Häfen	5,5	5,8	- 4,3 %
Zeebrugge	1,6	2,0	- 23,8 %
Gdansk	1,1	1,2	- 10,0 %
Göteborg	0,8	0,8	- 2,0 %
Wilhelmshaven	0,4	0,1	pos.

Quelle: Port Authorities

Der Schienengüterverkehr in Deutschland wurde zu Jahresbeginn 2015 maßgeblich durch den Tarifkonflikt bzw. Streik bei der Deutschen Bahn im Frühjahr belastet und konnte sich im Jahresverlauf angesichts der sich abschwächenden Konjunktur und Transportnachfrage nur kurzzeitig erholen. Insgesamt ging das Transportaufkommen 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % zurück. Die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – stieg im gleichen Zeitraum hingegen leicht um 1,4 %.

Auf europäischer Ebene entwickelte sich der Schienengüterverkehr vergleichbar. Schon zu Jahresbeginn sank die Transportnachfrage auf der Schiene sowohl auf gesamteuropäischer Ebene als auch in den für die HHLA wichtigen Märkten in Mittel- und Osteuropa. Während das gesamteuropäische Transportaufkommen in den ersten drei Quartalen 2015 insgesamt um 3,1 % zurückging, fiel der Rückgang in Mittel- und Osteuropa mit 1,8 % weniger stark aus. Die Entwicklung fällt in den einzelnen Märkten allerdings sehr uneinheitlich aus: Während sich in Polen und Ungarn das Transportaufkommen in den ersten neun Monaten um 2,8 % bzw. 3,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum verringerte, wurden in der Tschechischen Republik 4,7 % mehr Güter auf der Schiene transportiert.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2015	2014	Veränd.
Umsatzerlöse	1.141,8	1.199,6	- 4,8 %
EBITDA	281,4	294,2	- 4,3 %
EBITDA-Marge in %	24,6	24,5	0,1 PP
EBIT	156,5	169,3	- 7,5 %
EBIT-Marge in %	13,7	14,1	- 0,4 PP
Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter	66,7	58,9	13,2 %
Equity-Beteiligungsergebnis	3,7	5,3	- 29,1 %
ROCE in %	12,0	12,9	- 0,9 PP

Gesamtaussage

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der HHLA waren im Jahr 2015 anhaltend schwierig. Neben der weiteren Verzögerung der Fahrrinnenanpassung der Elbe und der Abschwächung des Weltwirtschaftswachstums wurde die HHLA insbesondere durch die sich deutlich abkühlende Konjunktur in China und die tiefe Rezession sowie die Folgen der Handelssanktionen in Russland belastet. Die Auswirkungen dieser Rahmenbedingungen zeigten sich im starken Rückgang des Containerumschlags auf den HHLA-Terminals in Hamburg. Beim Containertransport konnte dagegen in einem insgesamt rückläufigen Markt ein leichtes Wachstum erzielt werden.