

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Nachdem das Wachstum der Weltwirtschaft 2016 auf Vorjahresniveau stagnierte, erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für den Prognosezeitraum eine erhöhte Dynamik und geht für das Bruttoinlandsprodukt 2017 weltweit von einem Anstieg von 3,4 % aus. Getragen wird diese Entwicklung sowohl von den fortgeschrittenen als auch von den aufstrebenden Volkswirtschaften, für die der IWF eine positive Konjunkturentwicklung prognostiziert. Der Ausblick bleibt jedoch vorbehaltlich wirtschaftspolitischer Risiken, die sich u.a. aus dem Brexit-Votum sowie dem Regierungswechsel in den USA ergeben. Trotz dieser unsicheren Rahmenbedingungen wird der internationale Handel nach Schätzungen des IWF deutlich an Dynamik gewinnen. Die Zuwachsrate wird sich gegenüber dem Vorjahr auf 3,8 % verdoppeln. Damit würde das Wachstum des Welthandels an das Niveau von 2014 anknüpfen und erstmals seit drei Jahren wieder oberhalb des BIP-Wachstums liegen.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Wachstumserwartung in %	Trend	
	2017	ggü. 2016
Welt	3,4	↗
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,9	↗
USA	2,3	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,5	↗
China	6,5	↘
Russland	1,1	↗
Euroraum	1,6	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	3,1	↗
Deutschland	1,5	↘
Welthandel	3,8	↗

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2017

In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften deuten Stimmungskindikatoren auf einen leichten konjunkturellen Aufschwung hin. Der IWF hat seine Konjunkturaussichten leicht angehoben und geht für 2017 von einer Ausdehnung der gesamtwirtschaftlichen Leistung um 1,9 % aus. Dabei werden insbesondere Wachstumsimpulse aus den USA erwartet, deren neu gewählte Regierung eine expansivere Finanzpolitik zur Ankurbelung der Wirtschaft angekündigt hat. Die konjunkturelle Entwicklung in den aufstrebenden Volkswirtschaften soll 2017 an Tempo gewinnen, Unsicherheiten bleiben aber bestehen. Der IWF hat die Konjunkturaussichten zwar geringfügig um 0,1 Prozentpunkte gesenkt, rechnet aber mit einer deutlichen Ausdehnung der wirtschaftlichen Aktivitäten um 4,5 % für das Jahr 2017. Der Abschwung der chinesischen Wirtschaft aufgrund politisch initiiert struktureller Veränderungen wird sich nach Einschätzung des IWF nicht so stark fortsetzen wie noch im Oktober 2016 erwartet. Angesichts dieser Stabilisierung hat der IWF

seinen Ausblick für 2017 leicht auf 6,5 % angehoben, was dennoch 0,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert liegt. Die russische Wirtschaft wird sich nach Einschätzung der Experten im Prognosezeitraum aus der Rezession lösen. Insbesondere der ansteigende Rohölpreis wird für eine Entspannung sorgen. Einer starken konjunkturellen Erholung stehen jedoch strukturelle Engpässe sowie der durch die Sanktionen eingeschränkte Handel entgegen. Daher belässt der IWF seine Wachstumsprognose unverändert bei 1,1 %. Das BIP des europäischen Währungsraums wird sich nach Annahme des IWF 2017 besser entwickeln als noch im Oktober 2016 erwartet, jedoch mit einem Wachstum von 1,6 % geringfügig unter dem Vorjahreswert liegen. Nach einer Verlangsamung der Wachstumsdynamik in Mittel- und Osteuropa 2016 geht der IWF für den Prognosezeitraum von einer leichten Verbesserung aus und prognostiziert eine Zuwachsrate von 3,1 %. Auch die deutsche Wirtschaft sehen die Experten weiter auf einem robusten Wachstumspfad und erwarten mit 1,5 % eine Entwicklung leicht unter Vorjahresniveau.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem die Zunahme im weltweiten Containerumschlag im Jahr 2016 wie im Vorjahr schwach war, soll sich das Wachstum beim Containerumschlag gemäß dem Marktforschungsinstitut Drewry im Jahr 2017 auf 2,1 % erhöhen. Impulse werden dabei insbesondere von den Fahrtgebieten Südasien (+ 5,9 %), Zentralamerika (+ 4,0 %) und der Ostküste Nordamerikas (+ 3,7 %) erwartet. Für China, das wichtigste Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, wird nach einer spürbaren Abkühlung 2016 eine Erholung des Umschlagwachstums um 0,5 Prozentpunkte auf 2,4 % prognostiziert. Für die europäischen Häfen rechnet Drewry im Prognosezeitraum mit einer verlangsamten Wachstumsdynamik und prognostiziert einen Anstieg um 1,6 %. Dabei entwickeln sich jedoch nicht alle Fahrtgebiete einheitlich. Während die Experten für die Fahrtgebiete Nordwesteuropa, westliches Mittelmeer sowie östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer von einer Abschwächung der Umschlagentwicklung ausgehen, soll sich die Wachstumsrate in Skandinavien und dem baltischen Raum mehr als verdoppeln. Dies könnte sich in einem Anstieg der Transshipment-Mengen in den Nordrange-Häfen positiv niederschlagen, wenngleich ein Teil der Ladung auf Direktverbindungen ihren Weg in die Ostsee finden wird.

Entwicklung des Containerumschlags

Wachstumserwartung in %	Trend	
	2017	ggü. 2016
Welt	2,1	↗
Europa insgesamt	1,6	↘
Nordwesteuropa	1,2	↘
Skandinavien und baltischer Raum	3,2	↗
Westliches Mittelmeer	2,1	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,4	↘

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2016

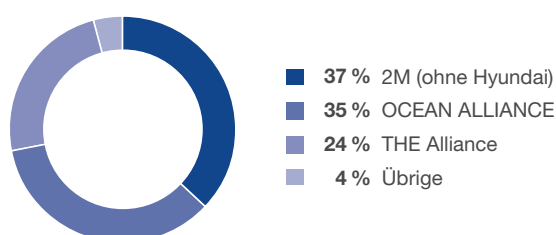
Vor dem Hintergrund der jedoch insgesamt verhaltenen Mengenentwicklung und der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee ist 2017 weiterhin mit einem intensiven Hafenwettbewerb zu rechnen. Auch auf dem Containerschiffahrtsmarkt besteht 2017 der strukturelle Überhang an Schiffsraum weiter fort. Nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts AXS Alphaliner wird sich der Zuwachs an Gesamtkapazität der Containerschifflotte durch nachlassende Bestelltätigkeit der Reeder und verzögerte Auslieferungen zwar abschwächen. Dennoch wird die Gesamtkapazität der Containerschifflotte im Prognosezeitraum mit 3,4 % schneller wachsen als das weltweite Containeraufkommen in den Häfen.

Um den Markt trotz dieser wachsenden Kapazitätsüberhänge zu stabilisieren, wird die Branche seit 2015 durch Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen bestimmt. Nachdem Anfang 2015 die beiden weltgrößten Reedereien Maersk und MSC als 2M-Allianz den gemeinsamen operativen Betrieb gestartet haben, werden im April 2017 zwei weitere, neu formierte Allianzen ihre Tätigkeit beginnen: Unter dem Namen „OCEAN ALLIANCE“ werden Cosco, Evergreen, OOCL und CMA CGM ihre Dienste in den Ost-West-Verkehren bündeln. Hapag-Lloyd/UASC, K-Line, NYK, Yang Ming und MOL fassen unter „THE Alliance“ ihre Dienste zusammen. Maersk hat erklärt, Hamburg Süd nach der angekündigten Übernahme als eigenständige Marke weiterzuführen, die genaue Ausgestaltung der Integration bleibt jedoch abzuwarten. Die Übernahme wird derzeit von den Kartellbehörden geprüft. Der voranschreitende Konzentrationsprozess sowie die Bildung der neuen Konsortien wird die Zusammenlegung von Containerdiensten und Veränderungen in den Fahrplänen zur Folge haben.

Trotz des voraussichtlich verhaltenen Wachstums des Containerumschlags in den nordwesteuropäischen Häfen wird für den Hinterlandverkehr ein stabiles bzw. steigendes Transportaufkommen in den Vor- und Nachlaufsystemen erwartet. Auch im Hinterlandverkehr der nordadriatischen Häfen mit Südosteuropa ist angesichts der Umschlagserwartungen von einem Wachstum auszugehen. Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte

Kapazitätsanteil nach Neuordnung der Allianzen

Fernost-Europa-Aufkommen zum 31. Dezember 2016



Quelle: eigene Darstellung, Alphaliner Monthly Monitor, Januar 2017

Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme jedoch weiter zunehmen.

Die zuletzt im Sommer 2016 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr geht für das Jahr 2017 von einer Steigerung des Transportaufkommens um 0,3 % aus und schätzt für die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – eine Zunahme um 1,6 %.

Erwartete Konzernentwicklung Vergleich zur Vorjahresprognose

Die Entwicklung des Geschäftsjahres 2016 bestätigt die zuletzt im Herbst 2016 angepasste Prognose. Die Prognose aus dem Vorjahresbericht für das Geschäftsjahr 2016 wurde beim Containertransport leicht übertroffen. Das im Vorjahresbericht prognostizierte Betriebsergebnis (EBIT) wurde aufgrund eines ungeplanten und im dritten Quartal 2016 kommunizierten Einmaleffekts im Segment Logistik aufgrund der Beendigung des Flächenmietvertrags für das Überseezentrum stark überschritten. Verzögerungen bei den Liefer- und Ausführungsterminen führten dazu, dass das geplante Investitionsvolumen in der Berichtsperiode nicht in voller Höhe ausgeschöpft wurde. Der Übertrag in das Jahr 2017 beträgt rund 25 Mio. €. ► siehe Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage, Seite 32

Erwartete Ertragslage 2017

Die Einschätzung zu der erwarteten Ertragslage des Konzerns und des Teilkonzerns Hafenlogistik basiert im Wesentlichen auf der zuvor beschriebenen voraussichtlichen Entwicklung der Gesamtwirtschaft und Branche.

Durch die Bildung neuer Konsortien und der damit verbundenen unterjährigen Veränderung der Dienstestrukturen kann es zu einer Verschiebung von Umschlagvolumina zwischen den Häfen und Containerterminals kommen. Aufgrund der zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts andauernden Gespräche zwischen und mit den Reederkunden sind Bewertungen über die hoch ergebnissensitive Umschlagmenge ab dem zweiten Quartal 2017 nur eingeschränkt möglich. Vor diesem Hintergrund geht die HHLA für das Jahr 2017 zunächst von einem im Bereich des Vorjahres liegenden **Containerumschlag** aus. Beim **Containertransport** wird hingegen eine moderate Steigerung gegenüber dem Vorjahr erwartet. Auf Konzernebene sollte dies zu einem **Umsatz** führen, der im Bereich des Vorjahres liegt.

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** des Teilkonzerns **Hafenlogistik** sollte sich im Jahr 2017 in einer Bandbreite von 115 bis 145 Mio. € bewegen. Mögliche Einmalaufwendungen für einen Organisationsumbau im Segment Container würden zu einer Reduzierung der Bandbreite um bis zu 15 Mio. € führen.

Die Bandbreite der erwarteten Ergebnisentwicklung wird dabei maßgeblich durch die Mengen- und Umsatzentwicklung des Segments Container bestimmt. Ursächlich hierfür ist die zuvor skizzierte eingeschränkte Visibilität aufgrund der Konsortienneubildung ab dem zweiten Quartal 2017 und den damit verbundenen Unsicherheiten.

Für das **Segment Container** wird vor diesem Hintergrund ein EBIT in einer Bandbreite von 65 bis 95 Mio. € erwartet. Der zuvor beschriebene mögliche Einmalaufwand ist ggf. im Verlauf des Jahres entsprechend zu berücksichtigen.

Im **Segment Intermodal** wird mengeninduziert ein starker Anstieg des EBIT gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Für das **Segment Logistik** wird im Jahr 2017 ein positives EBIT erwartet, da keine weiteren Betriebsverluste nach Einstellung der Geschäftstätigkeit des Bereichs Projekt- und Kontraktlogistik anfallen werden.

Da für das **Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien** eine ähnliche Größenordnung wie 2016 erwartet wird, ist auf **Konzernebene** mit einem **EBIT** vor möglichem Einmalaufwand im Segment Container in einer Bandbreite von 130 bis 160 Mio. € zu rechnen. Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich weiterhin zusätzliche, währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

Der notwendigen nautischen Erreichbarkeit kommt für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und damit der HHLA unverändert eine entscheidende Bedeutung zu. Die zukünftige Entwicklung wird wesentlich durch die nach wie vor ausstehende Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe beeinflusst. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2017 ist eine schnelle Beseitigung der vom Gericht beanstandeten Mängel durch die Verfahrensbeteiligten sowie eine dann möglichst zeitnahe Umsetzung der Fahrinnenanpassung essenziell. ► siehe Risiko- und Chancenbericht, Seite 43

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

Die Investitionsmaßnahmen der HHLA sind grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar, dies insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Auswirkungen veränderter Dienstestrukturen von Reederkunden und der weiterhin ausstehenden Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe. Aufgrund der anhaltenden Schiffsgrößenentwicklung behält sich die HHLA zudem

die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind. Zur weiteren Steigerung der Produktivität in den Segmenten Container und Intermodal ist für das Jahr 2017 aufgrund der oben beschriebenen Maßnahmen von Investitionen auf Konzernebene im Bereich von 160 Mio. € auszugehen (einschließlich Überhang aus dem Vorjahr), die im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Wesentliche Vorhaben betreffen, hauptsächlich bedingt durch die Schiffsgrößenentwicklung, die Beschaffung von Containerbrücken, Lagerkränen und Flurförderzeugen für die Hamburger Containerterminals sowie der Ausbau des Bahnhofs am Containerterminal Burchardkai.

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

Risiko- und Chancenmanagement

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

Die Steuerung von **Risiken und Chancen** ist im HHLA-Konzern integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Wesentliche Eckpfeiler des Risiko- und Chancenmanagements sind der Planungs- und Controlling-Prozess, die Gremien der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der HHLA-Vorstand Strategie, Ziele und Steuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Risiko- und Chancenprofils.

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