

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.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Um einen aktiven Umgang mit dem Risiko- und Chancenprofil zu ermöglichen, umfasst das Risiko- und Chancenmanagementsystem die notwendigen organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und zur Chancenberichterstattung. Die Arbeit des Risiko- und Chancenmanagementsystems 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.

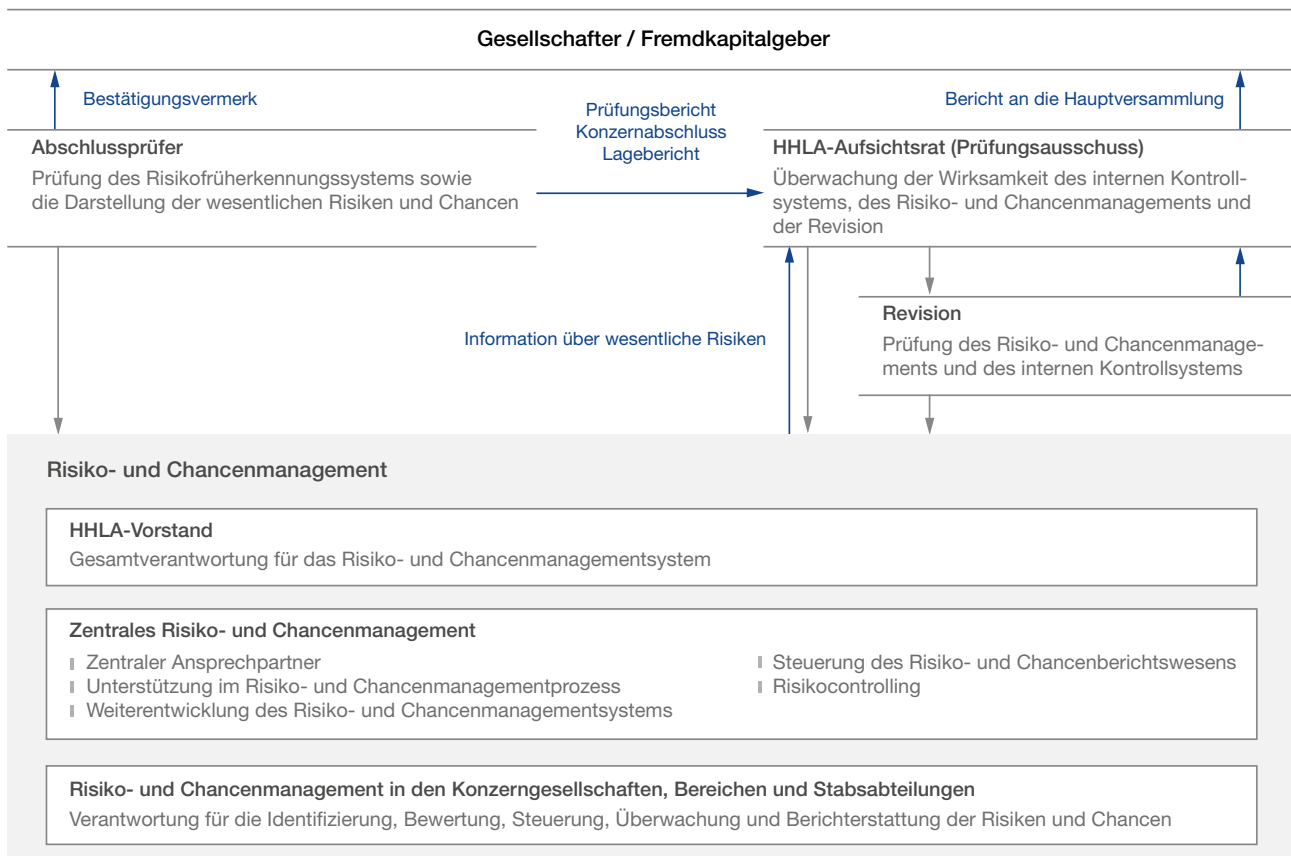
Risiken werden im Rahmen des jährlich durchzuführenden Planungsprozesses inventarisiert. Identifizierte Risiken werden eindeutig beschrieben und entsprechend den definierten Risikofeldern klassifiziert.

Ein Risiko wird durch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos und die mögliche Schadenshöhe bewertet. Die Schadenshöhe spiegelt die bei Risikoeintritt zu erwartende Minderung des operativen Ergebnisses oder des Cashflows vor Steuern wider.

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. Um konzernweit eine konsistente Darstellung und Bewertung identifizierter Risiken sicherzustellen, erfolgt eine fortlaufende Abstimmung zwischen den Konzerngesellschaften, Bereichen bzw. Stabsabteilungen und dem zentralen, in der Holding angesiedelten Risikomanagement.

Aufbauend auf der Risikoidentifizierung und der Risikobewertung werden Steuerungsmaßnahmen definiert, die die Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder Schadenshöhe zielgerichtet reduzieren sollen. Hierdurch erfolgt eine Unterscheidung zwischen Bruttoisiko (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Nettoisiko (unter Berücksichtigung von Maßnahmen).

Risiko- und Chancenmanagement und Internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

< 25 %	≥ 25 %	≥ 50 %	≥ 75 %
unwahrscheinlich	möglich	wahrscheinlich	sehr wahrscheinlich

Kategorisierung der Schadenshöhe

Konzerneigenkapital				
< 1 %	< 5 %	< 10 %	< 25 %	≥ 25 %
unbedeutend	mittel	bedeutend	schwerwiegend	bestands- gefährdend

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.

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

Die wesentlichen Elemente des Risiko- und Chancenmanagementsystems und der Risiko- und Chancenberichterstattung sind in einer Konzernrichtlinie beschrieben. Die Systematik ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem (IKS)**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 Risiko- und Chancenmanagement 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 Abschluss ungewöhnlicher oder komplexer Geschäfte entstehen. Zudem ist die Verarbeitung von nicht routinemäßigen Geschäftsvorfällen einem latenten Fehlerisiko 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 Risiko- und Chancenmanagements 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 Risiko- und Chancenmanagement 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 Freigabegrenzungen 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 existieren weitere rechnungslegungsrelevante Richtlinien, die wie das Bilanzierungshandbuch regelmäßig überprüft und ggf. aktualisiert werden.

Die Erfassung buchhalterischer Vorgänge erfolgt im Wesentlichen durch Buchhaltungssysteme 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 Werts von Beteiligungen. Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt durch das Konzernrechnungswesen eine Analyse und ggf. Korrektur der durch die Konzerngesellschaften übermittelten Einzelabschlüsse. Auf Grundlage bereits system-

technisch in SAP ECCS festgelegter Kontrollmechanismen bzw. durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerhafte Daten identifiziert und ggf. korrigiert.

Unabhängige Überwachung

Die Revision ist für die Systemprüfung des Risiko- und Chancenmanagements verantwortlich und überwacht die Einhaltung des Internen Kontrollsystems, hierzu führt sie regelmäßige Prüfungen durch. 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 Risikofrüherkennungs- und -überwachungssystems vor.

Gesamtdarstellung der Risiken und Chancen

Die Risiko- und Chancenlage des HHLA-Konzerns bildet mögliche positive oder negative Abweichungen von der dargestellten Prognose ab.

Die Risikolage des HHLA-Konzerns ist v.a. durch 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.

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. 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 des Halbjahresfinanzberichts und – sofern wesentlich – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

	Eintrittswahrscheinlichkeit		Trend vs. Vorjahr
	Schadenshöhe		
Marktrisiken	bedeutend	möglich	↗
Sonstige Risiken	bedeutend	unwahrscheinlich	↗
Finanzrisiken	mittel	möglich	↘
Strategische Risiken	mittel	möglich	→
Rechtliche Risiken	unbedeutend	unwahrscheinlich	→
Risiken der Leistungserstellung	unbedeutend	unwahrscheinlich	→

Darstellung der jeweils größten Einzelrisiken innerhalb der jeweiligen Risikoklasse.

Über die genannten Risiken hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

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 unvermeidbar hohe Risiken einzugehen.

Risiken und Chancen

Strategisches Umfeld

Infrastruktur

Die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA ist maßgeblich von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Hafen- und Logistikstandorts Hamburg abhängig. Die seewärtigen, die landseitigen und regionalen Verkehrsnetze Hamburgs müssen den Anforderungen der Warenströme und ihrer Verkehrsträger gewachsen sein. Defizite bei infrastrukturellen Rahmenbedingungen könnten dazu führen, dass Spitzenlasten 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 Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrinnenanpassung liegt seit dem 9. Februar 2017 vor. Sie führt nicht zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Fahrinnenanpassung. Laut Gerichtsurteil ist der Planfeststellungsbeschluss jedoch in Teilen wegen Verstößen gegen das Habitatschutzrecht rechtswidrig und somit zunächst nicht vollziehbar. Zu zwei Punkten (Überprüfung einer etwaigen Beeinträchtigung des Schierlings-Wasserfenchels durch den vorhabenbedingten Anstieg des Salzgehalts sowie Regelungen zu Kohärenzmaßnahmen) sind Nachbesserungen erforderlich, die das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich als heilbar qualifiziert. Eine zeitliche Abschätzung für die materielle und verfahrensmäßige Umsetzung der erforderlichen Mängelbeseitigung liegt noch nicht vor. Damit können keine gesicherten Prognosen über einen möglichen Baubeginn abgegeben werden. Reedereien könnten daher ihre Großschiffliniendienste anders disponieren und Verkehre sich gegebenenfalls auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Dementsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge.

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrinnenanpassung 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. Für die HHLA besonders wichtige Projekte sind unter anderem der Bau der Hafenpassage und 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 Umfang 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 zukünftige Entwicklung von Containerumschlag, Transportvolumen und Logistikdienstleistungen ist die Wachstumsdynamik der Volkswirtschaften, für deren Warenströme die HHLA Dienstleistungen erbringt. Wenn sich die Nachfrage nach diesen Dienstleistungen nicht wie erwartet entwickelt, besteht aufgrund der Fixkostenintensität des Geschäftsmodells das Risiko, dass auslastungsbedingte Ergebnisabweichungen kurz- und mittelfristig nur eingeschränkt kompensiert werden können. Eine hinter den Erwartungen zurückbleibende wirtschaftliche Entwicklung kann zudem zu einem Wertberichtigungsbedarf bei Vermögenswerten (im Wesentlichen Sachanlagen und Finanzanlagevermögen) führen. Die HHLA prüft regelmäßig die Werthaltigkeit der Vermögensgegenstände und nimmt falls erforderlich Korrekturen vor.

Forschungsinstitute prognostizieren ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft für 2017 nach einem schwierigen Jahr 2016, welches u.a. durch einen weitgehend stagnierenden Welthandel und politische Unsicherheiten gekennzeichnet war. Obwohl sich die fortgeschrittenen Volkswirtschaften auf niedrigem Niveau voraussichtlich stabil fortentwickeln, bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der möglichen Auswirkungen des Brexits in Europa sowie der weiteren Entwicklung der US-Wirtschaft nach dem Präsidentenwechsel. Für China wird eine leichte Abschwächung des Wirtschaftswachstums – indes auf höherem Niveau – erwartet. Angekündigte protektionistische Maßnahmen, wie jüngst in den USA per Dekret beschlossen, setzen der Fortsetzung des globalen Wachstums enge Grenzen. 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 Konjunkturentwicklung und einer damit einhergehenden stärkeren Mengendyna-

mik durch die Realisierung von Skaleneffekten in der Abfertigung und ein höheres Mengenaufkommen in den nachlaufenden Transportsystemen ergebniswirksam profitieren zu können. Eine schrittweise Aufhebung der Wirtschaftssanktionen gegenüber der Russischen Föderation könnte ebenfalls positive Auswirkungen auf die Mengenentwicklung generieren.

Das Marktforschungsinstitut Drewry erwartet für 2017 ein leichtes Wachstum des weltweiten Containerumschlags und des für die HHLA bedeutsamen Nordeuropa-Asien-Verkehrs. Indes wird unverändert ein Korrelationsfaktor von relevantem GDP und containerisiertem Handelsvolumen kleiner als 1 erwartet. Damit setzt sich die partielle Entkopplung des Wirtschaftswachstums und des Wachstums im Containerverkehr fort. So wird der prognostizierte Anstieg des Nordeuropa-Asien-Verkehrs das Wirtschaftswachstum im Euroraum 2017 voraussichtlich unterschreiten. Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben somit für die HHLA relevant.

Zur Früherkennung werden die Umschlag- und Transportmengen in den für die HHLA relevanten Märkten intensiv beobachtet. Die beeinflussbaren Kosten sowie die Investitionen, z. B. zum weiteren Ausbau der Containerterminals, werden, soweit skalierbar, 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, die Reichweite und Qualität der jeweiligen Hinterlandanbindung sowie die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen auf die Wettbewerbsposition der Terminalbetreiber aus.

Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im schienengebundenen Containertransport bestehen auch bei den intermodalen Tochtergesellschaften der HHLA Mengenverlagerungs- und Erlösrisiken, denen jedoch durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt wird.

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. Darüber hinaus 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 stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzwerks der HHLA zusätzlich.

Kundenstruktur

Die Reederkunden der HHLA stehen in der Containerlinienschifffahrt seit Jahren in einem starken Wettbewerb. Als Ursachen hierfür können im Wesentlichen strukturelle Überkapazitäten sowie niedrige Frachtraten bei einer gleichzeitig geringen Wachstumsdynamik im weltweiten Containertransport angeführt werden. Dies führte im Jahresverlauf 2016 erneut zu Betriebsverlusten bei vielen Reederkunden. Zudem musste Hanjin Insolvenz beantragen. Der Kostendruck auf Seiten der Reederkunden bleibt auch zukünftig hoch. Die Vorzeichen für 2017 deuten jedoch zunächst auf einen Anstieg der Frachtraten und ein Anziehen der Nachfrage. Die Reederkunden der HHLA reagieren auf die veränderte Marktsituation mit Zusammenschlüssen und der Neustrukturierung und Reduzierung von Diensten. Konsequenz des noch andauernden Prozesses ist eine grundsätzliche Neuordnung der Reederallianzen und Dienste, v.a. im Fahrtgebiet Asien–Europa. Für die HHLA bestehen 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 2016 zählten alle großen Containerreedereien zum Kundenkreis der HHLA. Dies versetzt die HHLA grundsätzlich 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.

Marktkonzentration auf der Beschaffungsseite

Die von der HHLA eingesetzten Umschlaggeräte sind zum Teil Spezialgeräte, wodurch Abhängigkeiten von Lieferanten bei der Wartung oder der Beschaffung von Ersatzteilen entstehen können. Dies kann unter Umständen zu Einschränkungen im Betriebsablauf führen. Eine strategische und partnerschaftliche Einbindung von Lieferanten sowie die Optimierung der Lieferantenbasis, unterstützt durch die geplante Einführung eines IT-basierten Lieferantenmanagements im Jahr 2017, dienen dazu, entsprechende Risiken zu reduzieren.

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 zusätz-

lichen Kosten der Leistungserstellung. Durch vorbeugende Instandhaltung bzw. Instandsetzung, Bereitschaften bzw. Stördienste sowie regelmäßige Kontrollgänge und Tests wird versucht, mögliche Defizite frühzeitig zu erkennen und dadurch das Risiko zu senken.

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 verkehrsträgerneutralen 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 Trassenentgeltspolitik 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 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 Seehafen-terminale fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

Finanzrisiken

Wechselkursrisiken

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 anhaltenden Krise in der Ukraine im ersten Quartal 2016 einer weiteren Abwertung. Trotz einer gewissen Kursstabilisierung im weiteren Jahresverlauf kann das Risiko einer erneuten Abwertung nicht ausgeschlossen werden. 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 gegebenenfalls durch den Transfer freier Liquidität in Lokalwährung auf Hartwährungskonten.

Forderungsausfälle

Die Liquiditäts- und Ergebnislage der Reeder bleibt aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Handelsvolumen und Schiffsraum mit entsprechend niedrigen Frachtraten voraussichtlich auch weiterhin angespannt.

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 gegebenenfalls nicht mehr abgesichert werden können. Für einige Reederkunden ist der Versicherungsschutz entfallen. Zudem hat Hanjin einen Insolvenzantrag gestellt und soll 2017 liquidiert werden.

Pensionsverpflichtungen

Der Referenzzins zur Bewertung der erforderlichen Pensionsrückstellungen für Betriebsrenten reduzierte sich aufgrund der fortgesetzten expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) auf ein historisch niedriges Niveau. Ein weiteres Absinken des Zinsniveaus würde die Pensionsrückstellungen weiter erhöhen. Vor dem Hintergrund des erreichten Zinsniveaus wird eine geringere Volatilität angenommen als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls 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. ► siehe auch Konzernanhang, Textziffer 47, Management von Finanzrisiken, Seite 141

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.

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. Bei Compliance-Verstößen erfolgen gegebenenfalls konkrete Prozessanpassungen zur künftigen Prävention.

Neue behördliche Regularien

Gesetzesänderungen, Reformen von Regularien oder die Anpassung von Auflagen können Veränderungen bei HHLA-internen Prozessen oder an Bestandsanlagen erforderlich machen. Ständige Informationsbeschaffung und eine enge Zusammenarbeit mit den entsprechenden Behörden ermöglichen dabei rechtzeitige HHLA-interne Vorbereitungen und vorausschauende Investitionen, welche dazu dienen, die hiermit verbundenen Kosten zu reduzieren.

Sonstige Risiko- und Chancenfaktoren Hochwasser

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.

Beteiligungsoptionen

Über ein rein organisches Wachstum hinaus prüft und bewertet die HHLA regelmäßig Akquisitionsoptionen. 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 Bewertung des unternehmerischen Chancen- und Risikoprofils. Die HHLA ist finanziell solide aufgestellt. Damit sind die finanziellen Voraussetzungen für Akquisitionen gegeben.