

und das Bewusstsein der Beschäftigten für den Arbeitsschutz zu vertiefen, wurde 2016 damit begonnen, einen Großteil der verpflichtenden Unterweisungen auf ein E-Learning-System umzustellen.

Zur Erstellung einer aussagekräftigen Unfallstatistik werden die Unfälle aller HHLA-Betriebe in Hamburg berücksichtigt und in einem einheitlichen Berichtssystem erfasst. Hierzu zählen auch die Unfälle, die in keinem direkten Zusammenhang mit dem Containerumschlag stehen (z. B. Werkstattbetriebe). Die Ursachen für Veränderungen und/oder Schwankungen werden sorgfältig analysiert, um rechtzeitig strukturierte Maßnahmen zur Vorbeugung ergreifen zu können. Um die Untersuchung von Unfällen sowie das Verfahren zur Meldung von Unfällen an Behörden zu verbessern, wurde 2016 in mehreren Betrieben mit der Erstellung und Versendung von papierlosen Unfallanzeigen begonnen.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in den Gesellschaften am Standort Hamburg, bei denen die HHLA eine Beteiligung von mehr als 50 % hält, 99 meldepflichtige Unfälle ohne Wegeunfälle. Dies entspricht einem Rückgang von 10,8 % (im Vorjahr: 111).

Gesundheitsmanagement

Im Rahmen des durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundprojektes GESIOP (Gesundheitsmanagement aus inter-organisationaler Perspektive durch die Einbeziehung von Kunden und Kooperationspartnern) entwickelt die HHLA gemeinsam mit den Universitäten Hamburg und Kiel sowie weiteren Kooperationspartnern aus der Wirtschaft unter dem Motto „Präventive Maßnahmen für die sichere und gesunde Arbeit von morgen“ ein konzernübergreifendes betriebliches Gesundheitsmanagement. Ziel des Projektes ist es, die bereits stattfindenden und die ggf. neu hinzukommenden Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung systematisch zu gestalten und zu lenken. Damit wird das große Engagement der HHLA im betrieblichen Gesundheitsschutz ein Bestandteil des bereits konsequent betriebenen Nachhaltigkeitsmanagements.

Wirtschaftliches Umfeld

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Auch 2016 schwächte sich die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft weiter ab und sank nach Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Prozentpunkte auf 3,1 %. Dies ist der geringste Zuwachs seit der Wirtschaftskrise 2008/2009. Trotz leichter Aufwärtstendenzen zum Jahresende fehlten insgesamt Wachstumsimpulse aus den fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Auch die aufstrebenden Volkswirtschaften stagnierten lediglich auf Vorjahresniveau. Zudem lösten politische Entscheidungen wie das Votum des Vereinigten Königreichs für den Austritt aus der Europäischen Union (EU) oder die Wahl von Donald Trump zum Präsidenten der USA wirtschaftspolitisch starke Unsicherheiten aus. Der Welthandel entwickelte sich in diesem Umfeld noch schwächer als das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) und legte nur um 1,9 % zu. Damit lag die Zuwachsrate im internationalen Handel 0,8 Prozentpunkte unter Vorjahr.

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2016	2015
Welt	3,1	3,2
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	1,6	2,1
USA	1,6	2,6
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,1	4,1
China	6,7	6,9
Russland	- 0,6	- 3,7
Euroraum	1,7	2,0
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	2,9	3,7
Deutschland	1,7	1,5
Welthandel	1,9	2,7

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF), Januar 2017

Während die fortgeschrittenen Volkswirtschaften mit einem Wirtschaftswachstum von 1,6 % spürbar an Dynamik verloren, schienen sich die aufstrebenden Volkswirtschaften im Jahresverlauf aus ihrer wirtschaftlichen Schwäche zu lösen. Das Expansionstempo verlangsamte sich nicht weiter, sondern stabilisierte sich auf dem Vorjahresniveau von 4,1 %. Die chinesische Wirtschaft gab 2016 erneut leicht nach, wuchs jedoch voraussichtlich besser als erwartet um 6,7 %. Für die russische Wirtschaftsleistung wird nach einem starken Rückgang im Vorjahr um 3,7 % 2016 nur noch eine Verringerung um 0,6 % erwartet. Auch die Volkswirtschaft der Ukraine scheint nach einem Einbruch im vergangenen Jahr langsam einen Weg aus der Krise zu finden: Nach Einschätzung des IWF aus dem Oktober 2016 wird für das Gesamtjahr 2016 eine Expansion der ukrainischen Wirtschaftsleistung von 1,5 % erwartet. Die europäische Währungsunion entwickelte sich trotz der wirtschaftspolitischen Unsicherheiten durch den angekündigten britischen Austritt aus der EU unerwartet stabil, lag mit einem voraus-

sichtlichen Zuwachs um 1,7 % 0,3 Prozentpunkte unter Vorjahr. Noch deutlicher verlangsamte sich das BIP der aufstrebenden mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften. Es sank um 0,8 Prozentpunkte auf 2,9 %.

Die zuletzt aufgenommenen Konjunkturindikatoren für die deutsche Wirtschaft deuten weiterhin auf ein robustes Wachstum von 1,7 % hin, 0,2 Prozentpunkte besser als im Vorjahr. Gleichwohl wurden die Wachstumsraten im deutschen Außenhandel im Jahresverlauf von den wirtschaftspolitischen Unsicherheiten und dem schwachen Welthandel gebremst. Laut Destatis stiegen die Ausfuhren 2016 um 1,2 % und die deutschen Importe um 0,6 %.

Branchenumfeld

Die Lage in der Containerschifffahrt blieb 2016 anhaltend schwierig. Das Marktforschungsinstitut Drewry geht davon aus, dass der weltweite Containerumschlag im Berichtszeitraum wie im Vorjahr auf dem schwachen Wachstumsniveau von 1,3 % verharren wird. Dagegen konnten die europäischen Fahrtgebiete nach einer Stagnation bzw. teilweise starken Einbrüchen im Vorjahr wieder an Dynamik gewinnen. Für die nordwesteuropäischen Häfen erwartet Drewry 2016 einen Umschlagzuwachs von 1,5 %. Gleichzeitig konnte der massive Umschlageinbruch in den Häfen Skandinaviens und der Ostsee gestoppt werden, so dass die Experten für den Berichtszeitraum ebenfalls von einem Umschlagwachstum von 1,5 % ausgehen.

Entwicklung des Containerumschlags nach Fahrtgebieten

in %	2016	2015
Welt	1,3	1,3
Europa insgesamt	1,9	- 1,7
Nordwesteuropa	1,5	0,1
Skandinavien und baltischer Raum	1,5	- 12,2
Westliches Mittelmeer	2,9	1,3
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,9	- 4,1

Quelle: Drewry Maritime Research, Dezember 2016

Die Entwicklung in den großen Containerhäfen der Nordrange sowie den größten Häfen der westlichen Ostsee (Gdansk, Göteborg) verlief uneinheitlich. Der Hamburger Hafen legte im Berichtszeitraum leicht zu und wuchs um 1,0 %. Im größten europäischen Containerhafen Rotterdam wurden 12,4 Mio. TEU und damit 1,2 % mehr umgeschlagen als im Vorjahr. Mit einem Umschlag von erstmals über 10 Mio. TEU wuchs der Containerumschlag in Antwerpen gegenüber dem Vorjahr um 4,0 % und baute damit seinen zweiten Platz im Ranking der größten europäischen Containerhäfen weiter aus. Aufgrund von Mengenverlagerungen und der Schließung eines weiteren Terminals verlor der zweite belgische Schelde-Hafen Zeebrugge im Berichtszeitraum dagegen weiter an Umschlagvolumen und lag mit 1,4 Mio. TEU um 10,8 % unter Vorjahr. Bremerhaven konnte 2016 den Abwärtstrend der vergangenen Jahre etwas abschwächen, lag aber mit 5,5 Mio. TEU und einem Rückgang um 1,0 % erneut unter Vorjahr. In unmittelbarer Nachbarschaft erhielt

der JadeWeserPort in Wilhelmshaven dagegen Wachstumsimpulse durch die verstärkte Einbindung in das Liniennetzwerk der 2M-Allianz und schlug mit insgesamt 0,5 Mio. TEU 12,9 % mehr Container um als im Vorjahr. Gdansk konnte im Containerumschlag um 19,1 % auf 1,3 Mio. TEU zulegen und im Berichtszeitraum die Ladungsverluste infolge der Russland-Krise 2015 somit überkompensieren. Das Containervolumen in Göteborg ist dagegen im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 % auf 0,8 Mio. TEU gesunken.

Entwicklung des Containerumschlags in den Häfen Nordeuropas

in Mio. TEU	2016	2015	Veränd.
Rotterdam	12,4	12,2	1,2 %
Antwerpen	10,0	9,7	4,0 %
Hamburg	8,9	8,8	1,0 %
Bremerhaven	5,5	5,6	- 1,0 %
Zeebrugge	1,4	1,6	- 10,8 %
Gdansk	1,3	1,1	19,1 %
Göteborg	0,8	0,8	- 2,7 %
Wilhelmshaven	0,5	0,4	12,9 %

Quelle: Port Authorities

Trotz des verhaltenen Wachstums im Containerumschlag geht das Marktforschungsinstitut AXS Alphaliner für das Jahr 2016 von einer Erhöhung der Stellplatzkapazität in der globalen Containerschiff flotte um 1,5 % auf 20,3 Mio. TEU aus. Dabei nahm besonders die Zahl sehr großer Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU zu. Sie wuchs um 16,1 % auf 388 Einheiten. Damit verfügen rund 69 % der 2016 ausgelieferten Schiffskapazität über eine Schiffsgröße von mehr als 10.000 TEU.

Das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr in Deutschland entwickelte sich im Jahresverlauf verhalten. Im Vergleich zum Vorjahr wurden in den ersten zehn Monaten 2016 nur 0,3 % mehr Güter befördert. Die Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – stieg im gleichen Zeitraum hingegen leicht um 1,6 %.

Auf europäischer Ebene entwickelte sich der Schienengüterverkehr rückläufig. In den ersten drei Quartalen sank die Transportnachfrage auf der Schiene sowohl auf europäischer Ebene als auch in den für die HHLA wichtigen Märkten in Mittel- und Osteuropa. Während im gesamteuropäischen Raum in den ersten neun Monaten 2016 gegenüber dem Vorjahreszeitraum 1,3 % weniger Güter transportiert wurden, fiel der Rückgang in Mittel- und Osteuropa mit 4,7 % deutlich höher aus. Die einzelnen Märkte entwickelten sich allerdings sehr uneinheitlich: Während in Polen und Ungarn das Transportaufkommen in den ersten neun Monaten um 4,2 % bzw. 1,7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückging, wurden in der Tschechischen Republik 1,2 % mehr Güter auf der Schiene transportiert. Die Transportleistung nahm auf europäischer Ebene nicht so deutlich ab wie das Transportaufkommen. In Mittel- und Osteuropa fiel die Transportleistung allerdings vergleichbar stark ab.