

Unternehmenssteuerung und Wertmanagement

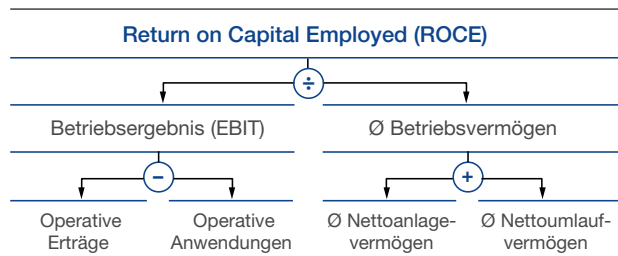
Zu den maßgeblichen finanziellen Zielen der HHLA zählt eine langfristige und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Zur Planung, Steuerung und Kontrolle ihrer Geschäftsaktivitäten arbeitet die HHLA mit einem konzernweiten Wertmanagementsystem. Im Geschäftsjahr 2017 wurden an diesem System keine Änderungen vorgenommen.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die zentralen operativen Steuerungsgrößen im HHLA-Konzern sind das Betriebsergebnis (EBIT) sowie das durchschnittliche Betriebsvermögen (eingesetzte Kapital). Für die unterjährige und kurzfristige Steuerung sind sowohl das EBIT als auch die Investitionen als wesentlicher Treiber des durchschnittlichen Betriebsvermögens maßgeblich. Für die langfristige wertorientierte Steuerung wird die Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) ermittelt, die zugleich die Grundlage für den jährlichen Wertbeitrag bildet. Im HHLA-Konzern wird der ROCE als Quotient aus dem Betriebsergebnis (EBIT) und dem eingesetzten durchschnittlichen Betriebsvermögen berechnet.

Wertmanagement

ROCE – Bestimmungsgrößen und Einflussfaktoren



Geschäftsaktivitäten gelten grundsätzlich als wertschaffend, wenn die Gesamtkapitalverzinsung die Kapitalkosten übertrifft und ein positiver Wertbeitrag erzielt wird. Dabei entsprechen die Kapitalkosten dem gewichteten Durchschnitt von Eigen- und Fremdkapitalkosten. Im Geschäftsjahr 2017 verwendete die HHLA für die Ermittlung der Wertsteigerung auf Konzernebene wie im Vorjahr einen gewichteten Kapitalkostensatz vor Steuern von 8,5 %. Diese Mindestverzinsung reflektiert 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.

Im Geschäftsjahr 2017 konnte der HHLA-Konzern sein Betriebsergebnis (EBIT) deutlich steigern. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich das EBIT um 5,6 % auf 173,2 Mio. € (im Vorjahr: 164,0 Mio. €). ► siehe auch Konzernentwicklung, Seite 37 Bei einem nahezu unveränderten durchschnittlichen

Betriebsvermögen von 1.321,2 Mio. € (im Vorjahr: 1.317,6 Mio. €) stieg die Rendite auf das eingesetzte Kapital gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Prozentpunkte auf 13,1 %. Somit wurde auch im Geschäftsjahr 2017 die festgesetzte Mindestkapitalverzinsung von 8,5 % um deutlich übertroffen, und zwar um 4,6 Prozentpunkte. Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der HHLA-Konzern einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 60,9 Mio. € (im Vorjahr: 52,0 Mio. €).

Wertbeitrag

in Mio. €	2017	2016	Veränd.
Operative Erträge	1.296,4	1.241,9	4,4 %
Operative Aufwendungen	- 1.123,2	- 1.077,9	4,2 %
EBIT	173,2	164,0	5,6 %
Ø Nettoanlagevermögen	1.217,4	1.211,1	0,5 %
Ø Nettoumlaufvermögen	103,8	106,5	- 2,6 %
Ø Betriebsvermögen	1.321,2	1.317,6	0,3 %
ROCE in %	13,1	12,4	0,7 PP
Kapitalkosten vor Steuern ¹ in %	8,5	8,5	0,0 PP
Kapitalkosten vor Steuern	112,3	112,0	0,3 %
Wertbeitrag in %	4,6	3,9	0,7 PP
Wertbeitrag	60,9	52,0	17,1 %

¹ Davon abweichend 5,0 % für den Teilkonzern Immobilien

Nicht finanzielle Steuerungsgrößen

Wesentliche nicht finanzielle Steuerungsgrößen sind die Containerumschlag- und Containertransportmengen. Als Frühindikatoren für die Mengenentwicklung und das operative Geschäft nutzt die HHLA – neben dem kontinuierlichen Dialog mit ihren Kunden – vor allem makroökonomische Prognosen, wie die erwartete Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts wichtiger Handelspartner, und daraus abgeleitete Schätzungen für Außenhandel, Im- und Exportströme sowie Containerverkehre auf relevanten Fahrtrelationen sowie die Entwicklung der Korrelation zwischen Bruttoinlandsprodukt und containerisiertem Handelsvolumen.

Forschung und Entwicklung

Eine strategische Zielsetzung der HHLA besteht darin, die Effizienz ihrer operativen Systeme und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit durch die Entwicklung anwendungsorientierter Technologien stetig zu verbessern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf ingenieurwissenschaftlichen und IT-orientierten Innovationsprojekten. Durch eine enge Kooperation mit technischen Hochschulen, Instituten sowie Industriepartnern und Bundesbehörden werden Verbundprojekte in Arbeitskreisen geplant, gesteuert und weiterentwickelt.

Im Geschäftsjahr 2017 konzentrierte die HHLA ihren Ressourceneinsatz und verfügbare Kapazitäten im Wesentlichen auf die Fortsetzung der Forschung im Bereich batteriebetriebener Containerfahrzeuge für den Horizontaltransport.

Containerterminal 4.0

Der Container Terminal Altenwerder (CTA) ist einer der weltweit am stärksten automatisierten Containerterminals. Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 wird fortwährend an einer Verbesserung und Ausweitung der Automatisierung geforscht und gearbeitet. Das anfangs zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit zugrunde gelegte Paradigma der Separierung und Isolation automatisierter Arbeitsräume, die für den Zutritt von Personen gesperrt sind, hat dabei stets seine Gültigkeit behalten. Heute steht dieses Paradigma einer Ausweitung automatisierter Prozesse entgegen, weil es zwingend von Menschen zu nutzende Anlagenbereiche ausschließt. Im Rahmen des Förderprogramms IHATEC soll das Forschungsprojekt „Containerterminal 4.0 – ein Paradigmenwechsel in der Automatisierung von Containerterminals durch Interaktion statt Separierung von Mensch und Maschine“ durchgeführt werden. Das zentrale Ziel des Vorhabens ist es, für unterschiedliche am Terminal eingesetzte Containerkransysteme Lösungen für die Automatisierung in von Mensch und Maschine gemeinsam genutzten Arbeitsräumen (z.B. am Schiff oder Lkw) zu erarbeiten und prototypisch umzusetzen. Mit den hierbei gewonnenen Erfahrungen, Kenntnissen und Nachweisen sollen zugleich entscheidende Grundlagen für die Etablierung notwendiger Sicherheitsstandards geschaffen werden, welche zukünftigen Automatisierungsvorhaben einen verlässlichen Rahmen bieten.

Weiterentwicklung HVCC-Software

Die Hamburg Vessel Coordination Center GmbH (HVCC) startete, ebenfalls im Rahmen des Förderprogramms IHATEC, das Projekt „HVCC-Software – Weiterentwicklung einer schnittstellen- und echtzeitbasierten Software für die akteursübergreifende Koordination von Binnen-, Feeder- und Großschiffen in einem Universal- und Mehrterminalhafen mit nautischen Restriktionen“. Durch die Erweiterung der Software sollen die diversen an einem Schiffsanlauf beteiligten Akteure eingebunden werden. Dadurch können redundante Arbeitsprozesse eingespart und die Qualität der Daten verbessert werden. Ziele des Projekts sind vor allem folgende: Der Hafenstandort soll an die Herausforderungen durch anhaltendes Wachstum des Aufkommens und der Größe der Containerschiffe angepasst werden. Die Wettbewerbsfähigkeit soll international erhöht sowie unnötige und ineffiziente Verkehre zur Umweltentlastung vermieden werden. Die digitale Vernetzung der maritimen Logistik und der Hafenwirtschaft soll beschleunigt werden sowie die Infrastruktur des Hamburger Hafens und der zuführenden Wasserstraßen noch effektiver und effizienter genutzt werden.

SustEnergyPort

Ein weiteres IHATEC-Projekt wird von der Hamburg Port Consulting GmbH (HPC) zur Steigerung der Energienachhaltigkeit im Hafensektor durchgeführt: SustEnergyPort. Im Rahmen des Vorhabens soll ein strukturiertes, modellbasiertes Verfahren entwickelt und inhaltlich ausgestaltet werden, durch das Hafenbetriebe geeignete Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Energienachhaltigkeit identifizieren und somit sowohl ihre Umweltverträglichkeit als auch ihre Profitabilität verbessern können. Ziel ist die Entwicklung eines strukturierten Verfahrens, durch das Häfen und Terminals ihre Energienachhaltigkeit gezielt verbessern können.

Zertifizierung der Leistungsfähigkeit

Zur Dokumentation ihrer Leistungsfähigkeit führten die Containerterminals Altenwerder (CTA) und Tollerort (CTT) im Berichtsjahr erneut die Zertifizierung nach dem Standard Container Terminal Quality Indicator (CTQI) durch. Der vom Global Institute of Logistics und vom Germanischen Lloyd entwickelte Standard prüft Kriterien wie die Sicherheit, das Leistungsniveau und die Effizienz eines Terminals auf der Wasser- und der Landseite sowie dessen Anbindung an Vor- und Nachlaufsysteme. Mit der erfolgreichen Zertifizierung konnten die Terminals abermals ein hohes Leistungsniveau und die Einhaltung aller Qualitätsstandards bestätigen.

Einkauf und Materialwirtschaft

Der Einkauf des HHLA-Konzerns ist zentral in der Management-Holding in Hamburg organisiert. Vorrangiges Ziel ist die Bündelung und Harmonisierung von Einkaufsprozessen, so dass die Anforderungen der internen Kunden an Service und Leistung bestmöglich erfüllt werden. Dabei fokussiert sich der Einkauf auf die Vereinheitlichung der Lieferantenbasis zur Gewährleistung einer zuverlässigen und termingerechten Versorgung mit Industriegütern, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Dienstleistungen und sonstigen Produkten unter Kosten-, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsaspekten. In enger Zusammenarbeit mit Betrieb und Technik werden die Marktentwicklungen bzgl. neuer Technologien, Innovationen und die Servicefähigkeit spezifischer Lieferanten berücksichtigt.

Der Einkauf wirkt aktiv darauf ein, die Konzernvorgaben und -richtlinien für Einkaufsprozesse zu überprüfen, anzupassen und für deren verbindliche Einhaltung zu sorgen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Einkaufs sind dem HHLA-Verhaltenskodex verpflichtet. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird u. a. durch die Compliance-Rate und die Bestellanforderungsquote (BANF-Quote) geprüft. Die Compliance-Rate misst den Anteil der Beschaffungsvorhaben, die über den Bereich Einkauf realisiert wurden. Im Jahr 2017 lag diese bei 96,8 % (im Vorjahr: 95,2 %). Die BANF-Quote, die den Anteil der Anforderungen angibt, die regelkonform über das genutzte Warenwirtschaftssystem SAP eingingen und freigegeben wurden, lag 2017 mit