

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 Fahrrinnenanpassung 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 Fahrrinnenanpassung essenziell. ► siehe Risiko- und Chancenbericht, Seite 38

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Wesentliche Investitionen der HHLA sind grundsätzlich nachfrageorientiert skalierbar. Aufgrund der anhaltenden Schiffsrößenentwicklung behält sich die HHLA die Entscheidung über Investitionsmaßnahmen vor, die nicht rein mengeninduziert sind. Auf Konzernebene sind in 2018 Investitionen im Bereich von 200 Mio. € geplant, die im Wesentlichen auf den Teilkonzern Hafenlogistik entfallen. Diese betreffen im Segment Container vor allem die Beschaffung von Containerbrücken, Lagerkränen und Flurförderzeugen für die Hamburger Containerterminals sowie im Segment Intermodal die Erneuerung und Erweiterung der eigenen Transport- und Umschlagkapazitäten.

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.

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 Organe der Konzerngesellschaften und das Berichtswesen. In regelmäßigen Klausuren zur Geschäftsentwicklung erörtert der Vorstand der HHLA 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

Wesentliche Elemente des Risikomanagementsystems sind: Identifizierung, Bewertung, Steuerung, Überwachung und Berichterstattung der Risiken, klare Verantwortlichkeiten der Prozessbeteiligten (Geschäftsführung von Konzerngesellschaften, interne Revision, Konzerncontrolling), Einbeziehung sämtlicher Mehrheitsgesellschaften sowie at equity konsolidierten Gesellschaften in den Risikokonsolidierungskreis. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung und behandelt und bewertet die Berichte zum Risikomanagement quartalsweise.

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

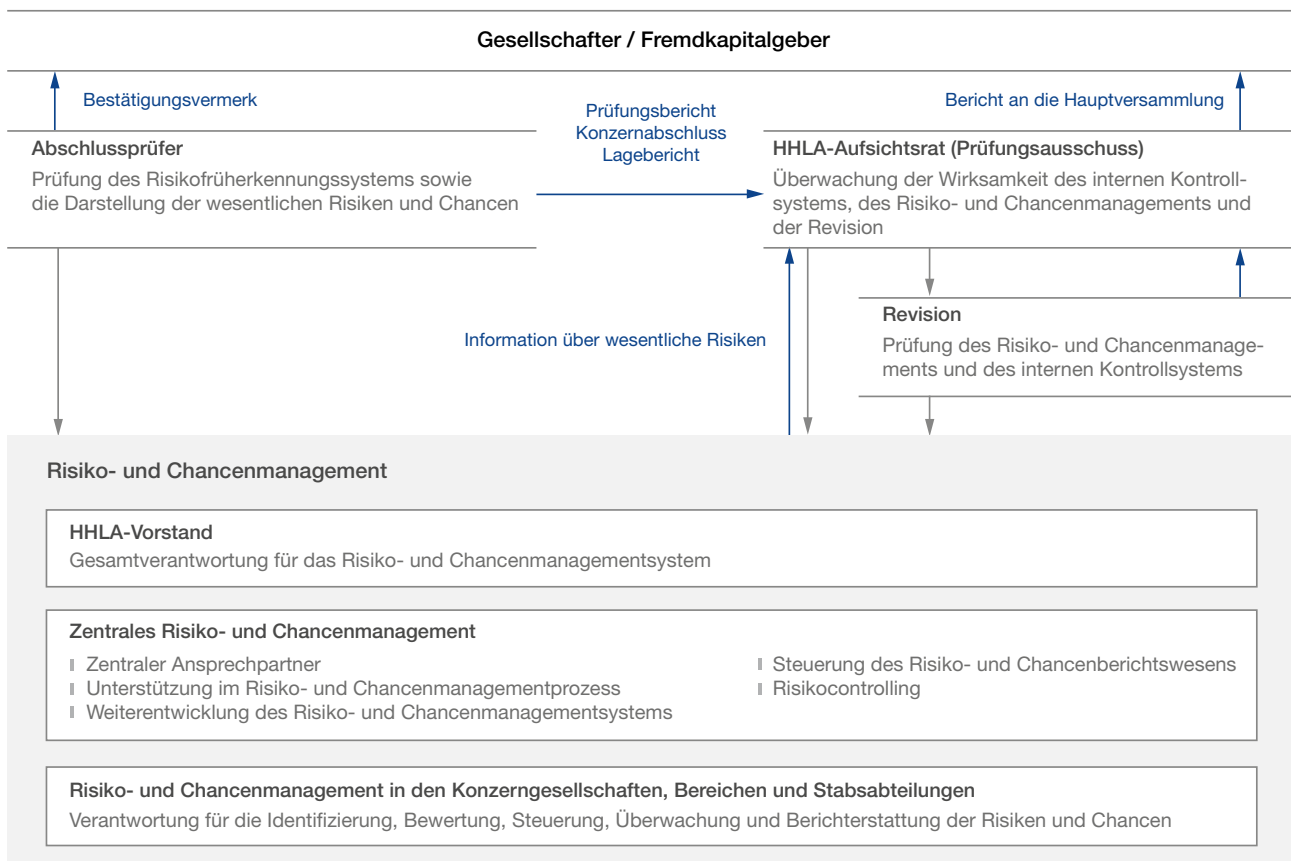
Kategorisierung der Eintrittswahrscheinlichkeit

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

Kategorisierung der Schadenshöhe

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

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem der Rechnungslegung



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 Brutto- (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen) und Netto- (unter Berücksichtigung von Maßnahmen) Risiko.

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 Vorstand der HHLA wird hierfür der strategische Rahmen gesetzt. Der Vorstand der HHLA nutzt für die Planung, Steuerung und Kontrolle von segmentspezifischen oder -übergreifenden strategischen Projekten im Wesentlichen eigene, in der Holding angesiedelte Ressourcen.

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 Freigabewertgrenzen 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. Diese ist Bestandteil einer umfassenden IT-Sicherheitsrichtlinie, welche den generellen Zugang zu den IT-Systemen regelt.

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 festge-

legt. 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 systemtechnisch 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.

In der nachfolgenden Übersicht sind die wesentlichen Einzelrisiken des HHLA-Konzerns entsprechend den Risikofeldern zusammengefasst und nach ihrer Bedeutung absteigend geordnet.

Ranking der wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns

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

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 bedeutsam – im Rahmen der Quartalsmitteilungen im ersten und dritten Quartal informiert.

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 unvertretbar hohe Risiken einzugehen. Die nachfolgenden Ausführungen beschreiben die wesentlichen auf Konzernebene identifizierten Risiken und Chancen unter Berücksichtigung von Maßnahmen. Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken erkennbar oder sie sind durch Versicherungen weitgehend abgedeckt.

Risiken und Chancen

1. 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 kurzfristig 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. Aufgrund der stabilen Mengenprognose im Segment Container für das Folgejahr wurde der entsprechende Risikoansatz gegenüber Vorjahr verringert.

Forschungsinstitute prognostizieren ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft in den Jahren 2017 ff. Obwohl sich die fortgeschrittenen Volkswirtschaften voraussichtlich stabil fortentwickeln, bestehen weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen des Brexits in Europa und der weiteren Entwicklung der US-Wirtschaft, bedingt durch protektionistische Tendenzen. Für China wird eine weitgehend stabile Fortentwicklung des Wirtschaftswachstums erwartet. 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 Konjunktorentwicklung 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.

Die Einschätzungen des Marktforschungsinstituts Drewry zu den Entwicklungen im Containerverkehr wurden angesichts der unerwartet starken und anhaltenden Wachstumsdynamik in 2017 auch für 2018 nach oben angepasst. So erwartet Drewry auch für 2018 einen weiteren, wenn auch leicht abgeschwächten Anstieg des weltweiten Containerumschlags und des für die HHLA bedeutsamen Nordeuropa-Asien-Verkehrs. Hierauf basierende Mengen- und Auslastungsrisiken bleiben zwar für die HHLA relevant, ihre Bedeutung reduziert sich jedoch gegenüber Vorjahr.

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, flexibel 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 den im

Juni 2017 in Budapest offiziell in Betrieb genommenen vierten METRANS-Hub-Terminal stärken die Leistungsfähigkeit des Hinterlandnetzes der HHLA zusätzlich.

Durch die Integration der Aktivitäten von POLZUG in die Organisation von METRANS im Jahr 2018 sollen Strukturen und Abläufe vereinfacht und damit Synergien realisiert werden.

Darüber hinaus können ordnungspolitische Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb steigern.

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 angeführt werden. Der Kostendruck auf Seiten der Linienreeder bleibt auch zukünftig hoch. Die Ergebnissituation der Reederkunden hat sich im Zuge des Aufschwungs im globalen Containerverkehr 2017 jedoch verbessert. Das Risiko der Insolvenz eines Reederkunden reduziert sich daher gegenüber Vorjahr.

Die Kunden- und Dienststruktur im Asien-Europa-Verkehr formierte sich 2017 neu. Die Leistungsfähigkeit der Seehafenterminals wurde kundenseitig honoriert, die Auslastung stieg entsprechend an. Im Zuge dieser Entwicklungen bestehen für die HHLA weiterhin Risiken und Chancen durch temporäre oder strukturelle Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange. Aufgrund der mit dem Schiffsgrößenwachstum einhergehenden höheren Mengen je Dienst und Schiffsanlauf steigen die Auswirkungen auf die Auslastungssituation der Seehafenterminals, wesentliche Änderungen der Dienststruktur werden derzeit jedoch nicht erwartet. 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“). Dies versetzt die HHLA 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.

Je nach Kundenstruktur kann es auch in kleineren Konzerngesellschaften zur Abhängigkeit von einzelnen Kunden kommen. Dieser Abhängigkeit wird z. B. durch die Optimierung der Servicequalität begegnet. Gleichzeitig wird die Akquisition von Neukunden angestrebt.

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 Einführung eines IT-basierten Lieferantenmanagements im Jahr 2017, dienen dazu, entsprechende Risiken zu reduzieren.

2. 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 von allen Verkehrsträgern im gleichen Maße verlässlich bewältigt werden können.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung liegt seit dem 9. Februar 2017 vor. Sie führt nicht zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Fahrrinnenanpassung. 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. Weitere Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss hat das Bundesverwaltungsgericht im November und Dezember 2017 abgewiesen, damit sind derzeit keine Klagen gegen die Fahrrinnenanpassung mehr anhängig. Da jedoch weiterhin keine gesicherten Prognosen über einen möglichen Baubeginn abgegeben werden können, könnten Reedereien ihre Großschiffliniendienste anders disponieren und Verkehre sich gegebenenfalls auch auf Dauer am Hamburger Hafen vorbeientwickeln. Entsprechende Ergebnisbelastungen wären die Folge.

Neben der zügigen Umsetzung der Fahrrinnenanpassung 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 Infrastrukturvorhaben nicht ausgeschlossen werden. Im Zuge der Neubewertung im Jahr 2017 zählt dieses Risiko im Gegensatz zum Vorjahr nicht mehr zu den wesentlichen Konzernrisiken.

Die HHLA arbeitet 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.

3. Finanzrisiken

Wechselkursrisiken

Die HHLA erbringt ihre Leistungen schwerpunktmäßig in Europa und fakturiert damit weitgehend in Euro. In den Segmenten Intermodal und Logistik 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 kann unter anderem das Risiko einer erneuten signifikanten und damit über den Planansatz hinausgehenden Abwertung der ukrainischen Währung Hrywnja nicht ausgeschlossen werden. Die Chance auf eine kurzfristige Stabilisierung der politischen Lage in der Ukraine bleibt weiter 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 hat sich 2017 im Zuge des Aufschwungs im globalen Containerverkehr verbessert. Die HHLA verzichtet damit ab 2018 auf eine Kreditausfallversicherung, wodurch sich die Risikobewertung nach Maßnahmen einmalig erhöht. Aufgrund des anhaltenden Ungleichgewichts von Handelsvolumen und Schiffsraum bleibt das Risiko einer Kundeninsolvenz mit entsprechenden Umschlag- und Forderungsverlusten insbesondere im Containersegment relevant, wird derzeit jedoch als unwahrscheinlich angesehen (im Vorjahr: möglich).

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.

Pensionsverpflichtungen

Der Referenzzins zur Bewertung der erforderlichen Pensionsrückstellungen für Betriebsrenten wird sich voraussichtlich wieder normalisieren, wenngleich erst mittel- bis langfristig. Ein erneutes Absinken des historisch niedrigen Zinsniveaus würde die Pensionsrückstellungen zusätzlich erhöhen, die Eigenkapitalquote würde demnach sinken. Vor dem Hintergrund der erwarteten Zinsentwicklungen wurde die Risikobewertung gegenüber dem Vorjahresansatz reduziert. Die HHLA überwacht die Entwicklung des Zinsniveaus, um gegebenenfalls die Rückstellungshöhe anzupassen.

Zusätzliche Erhöhungen der Pensionsrückstellungen können sich ergeben, wenn weitere Anwartschaften, die über die bisherigen Regelungen hinausgehen, gerichtlich anerkannt werden. Das Risiko wird derzeit als gering eingeschätzt.

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 134

4. 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 letzten 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 systematisch 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.

Digitalisierung

Die HHLA verfügt über digitale Expertise, ein Beispiel hierfür ist u.a. die Einführung des Slotbuchungsverfahrens für Lkw im Jahr 2017. Basierend auf dem Anspruch der HHLA, Motor des digitalen Wandels im Hafen zu sein, sollen weitere Innovationen im Bereich der Digitalisierung initiiert und wertsteigernd realisiert werden. Hieraus können sich Chancen zusätzlicher Wertschöpfung ergeben.

5. 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 und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns richtet. Zu den Regelungen des Verhaltenskodex sowie zu weiteren Themen wie der Vermeidung von Korruption und dem Verhalten im Wettbewerb werden regelmäßig Schulungen durchgeführt. Hinzu kommen weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen u. a. im Intranet der HHLA und in der HHLA-Team-App. Zudem bestehen für Mitarbeiter und Dritte Möglichkeiten, Hinweise zu Verstößen zu geben (Whistleblower-Hotline). Auf Compliance-Verstöße wird gegebenenfalls mit konkreten Prozessanpassungen zur künftigen Prävention reagiert. So werden zum Beispiel in Fällen von Diebstahl entsprechende Sicherungsmaßnahmen geprüft und gegebenenfalls auch eingeführt, um das Abhandenkommen der betreffenden Gegenstände möglichst zu vermeiden.

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.

6. 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 zusätzlichen 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 Trassenentgeltpolitik beeinträchtigt wird. Die Umsetzung der im Bundestagswahlkampf 2017 parteienübergreifend angekündigten Absenkung der Trassenentgelte durch die künftige Bundesregierung bleibt abzuwarten.

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 terminals fördern Chancen der Mengenentwicklung im Hinterland, intelligente Transportsysteme mit niedriger Kostenstruktur das Containeraufkommen im Hafen.

7. IT-Risiken

Aufgrund der gestiegenen Bedrohung durch Cyberkriminalität wurden entsprechende IT-Risiken neu bewertet und finden nun Berücksichtigung unter den wesentlichen Risiken des HHLA-Konzerns. Zeitweise Einschränkungen oder Ausfälle von IT-Anwendungen können bei einem Angriff nicht ausgeschlossen werden. Umfangreiche Maßnahmen wie z. B. Prävention u. a. durch spezifische Filtermechanismen, das Vorhalten von Backup-Systemen, v. a. für den Austausch von Daten und Informationen, und eine enge Kommunikation mit den Geschäftspartnern dienen jedoch der Abwehr von Angriffen bzw. der deutlichen Reduzierung etwaiger Schadensauswirkungen.