

Segment Logistik

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2018	2017	Veränd.
Umsatzerlöse	59,8	50,8	17,7 %
EBITDA	10,0	6,9	44,0 %
EBITDA-Marge in %	16,7	13,7	3,0 PP
EBIT	5,6	2,6	120,0 %
EBIT-Marge in %	9,4	5,0	4,4 PP
Equity-Beteiligungsergebnis	4,4	3,9	13,2 %

In den Finanzkennzahlen des Segments Logistik sind die Geschäftsbereiche Fahrzeuglogistik und Beratung enthalten. Im vierten Quartal 2018 wurde zudem der Bereich luftgestützte Logistikdienstleistungen aufgenommen. Die Ergebnisse von Massengut- und Fruchtlogistik werden im Equity-Beteiligungsergebnis erfasst.

Das Segment Logistik verzeichnete im vierten Quartal eine starke Umsatzbelegung, die insbesondere auf ein temporäres Zusatzgeschäft im Bereich Fahrzeuglogistik zurückzuführen ist. Im Gesamtjahr übertrafen die **Umsatzerlöse** der vollkonsolidierten Gesellschaften mit 59,8 Mio. € das Vorjahr um 17,7 % (im Vorjahr: 50,8 Mio. €).

Das **Betriebsergebnis (EBIT)** übertraf den Umsatzanstieg bei weitem und konnte im Berichtszeitraum mehr als verdoppelt werden. Es stieg um 120,0 % auf 5,6 Mio. € (im Vorjahr: 2,6 Mio. €). Ergebnisverbesserungen in den Bereichen Fahrzeuglogistik und Beratung standen Verluste des neu konsolidierten Bereichs luftgestützte Logistikdienstleistungen gegenüber.

Die im **Equity-Beteiligungsergebnis** abgebildeten Gesellschaften verzeichneten im Berichtszeitraum ein deutliches Umsatzwachstum. Das Equity-Beteiligungsergebnis stieg im Gesamtjahr 2018 um 13,2 % auf 4,4 Mio. € (im Vorjahr: 3,9 Mio. €).

Segment Immobilien

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	2018	2017	Veränd.
Umsatzerlöse	39,3	37,9	3,6 %
EBITDA	20,7	21,3	- 2,9 %
EBITDA-Marge in %	52,7	56,2	- 3,5 PP
EBIT	15,5	16,3	- 5,1 %
EBIT-Marge in %	39,4	43,0	- 3,6 PP

Der Hamburger Markt für Büroflächen konnte 2018 nicht an das hohe Umsatzniveau des Vorjahres anknüpfen. Nach dem aktuellen Marktbericht von Grossmann & Berger lag der Büroflächenumsatz von 590.000 m² 8 % unter dem Vorjahreswert

(im Vorjahr: 640.000 m²). Als ein wesentlicher Grund für den Umsatzrückgang wird vor allem die Angebotsverknappung hervorgehoben.

Die Leerstandsquote auf dem Hamburger Büromarkt blieb zum Jahresende mit 3,5 % konstant zum Vorquartal, lag aber durch die hohe Nachfrage und die rückläufige Flächenverfügbarkeit um 0,8 Prozentpunkte unter dem Vorjahr (4,3 %). Trotz des steigenden Fertigstellungsvolumens wird auch mittelfristig mit keiner erhöhten Leerstandsquote gerechnet.

Die HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und auf dem Fischmarktareal steigerten 2018 – trotz der bereits im Vorjahr weitgehend erreichten Vollvermietung – die Umsatzerlöse erneut moderat um 3,6 % auf 39,3 Mio. € (im Vorjahr: 37,9 Mio. €).

Bedingt durch geplante, nicht aktivierungsfähige Großinstandhaltungen lag das **Betriebsergebnis (EBIT)** mit 15,5 Mio. € moderat um 5,1 % unter dem Vorjahresergebnis (im Vorjahr: 16,3 Mio. €).

Die langfristig ausgerichtete und wertorientierte Bestandsentwicklung des Immobilienportfolios ist ein wesentlicher Baustein für den wirtschaftlichen Erfolg des Segments. Um diesen sicherzustellen, wird die HHLA weiter in das Immobilienportfolio investieren.

Nachtragsbericht

Ereignisse von wesentlicher Bedeutung traten nach dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 nicht ein. **Konzernanhang, Tz. 52 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Prognosebericht

Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

Der Ausblick auf die wirtschaftliche Entwicklung für das Jahr 2019 ist von großer Unsicherheit geprägt. Risiken für die Weltkonjunktur bestehen insbesondere in einer weiteren Verschärfung der Handelskonflikte, einer Straffung der globalen finanziellen Rahmenbedingungen, der Sorge um die Schuldentragfähigkeit in Italien, der Verzögerung von Reformen in Frankreich und nicht zuletzt einem möglichen ungeordneten Brexit. Angesichts des angespannten weltwirtschaftlichen Umfelds hat der Internationale Währungsfonds (IWF) im Januar seine Konjunkturerwartungen für 2019 gegenüber Oktober 2018 leicht nach unten angepasst.

Erwartetes Bruttoinlandsprodukt (BIP)

Wachstumserwartung in %	2019	Trend vs. 2018
Welt	3,5	↘
Fortgeschrittene Volkswirtschaften	2,0	↘
USA	2,5	↗
Aufstrebende Volkswirtschaften	4,5	→
China	6,2	↘
Russland	1,6	→
Euroraum	1,6	↘
Mittel- und Osteuropa (aufstrebende europäische Volkswirtschaften)	0,7	↘
Deutschland	1,3	↘
Welthandel	4,0	→

Quelle: Internationaler Währungsfonds (IWF); Januar 2019

Die globale Wirtschaftsleistung dürfte 2019 leicht unter dem Vorjahr liegen. Auch für die Wirtschaftsregionen, die für die HHLA besondere Bedeutung haben, trüben sich die Aussichten für 2019 etwas ein. So rechnet der IWF für China mit einem verlangsamten Wirtschaftswachstum von 6,2 %. Dennoch bliebe die Volksrepublik damit der wichtigste Wachstumsmotor der Weltwirtschaft. Einer starken konjunkturellen Erholung der russischen Wirtschaft stehen ein schwacher Ausblick für die Rohölmärkte, strukturelle Engpässe sowie der durch die Sanktionen eingeschränkte Handel entgegen. Dagegen haben sich die Konjunkturaussichten der Volkswirtschaften der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (ohne Russland) leicht verbessert: Der IWF erwartet eine stabile Ausdehnung der gesamtwirtschaftlichen Leistung um 3,7 %. Das estnische BIP wird nach letzten Schätzungen aus Oktober 2018 mit einem Plus von 3,2 % robust, aber schwächer expandieren als im Vorjahr. Auch die Konjunktur des Euroraums wird sich angesichts politischer Spannungen weniger dynamisch entwickeln als 2018. Vor dem Hintergrund der türkischen Rezession hat der IWF die Konjunkturaussichten für Mittel- und Osteuropa deutlich um 1,3 Prozentpunkte gesenkt und erwartet für die Volkswirtschaften 2019 ein merklich schwächeres Wirtschaftswachstum von 0,7 %. Für die deutsche Wirtschaft erwartet der IWF ebenfalls ein leicht verlangsamtes Wachstum. Für das Welthandelsvolumen 2019 geht der IWF gleichwohl von einer stabilen Ausdehnung von 4,0 % aus.

Ausblick auf das Branchenumfeld

Nachdem der weltweite Containerumschlag im Jahr 2018 moderat zulegte, erwartet das Marktforschungsinstitut Drewry für 2019 eine Abkühlung der Dynamik und geht von einer um 0,6 Prozentpunkte niedrigeren Zuwachsrate von 4,1 % aus.

Wachstumsimpulse werden dabei vor allem von den Fahrtgebieten Asien (+ 4,9 %), insbesondere Südasien (+ 8,0 %), und Lateinamerika (+ 4,4 %) ausgehen. Für China, das wichtigste

Fahrtgebiet für den Hamburger Hafen, erwartet Drewry 2019 einen kräftigeren Anstieg des Containerumschlags als noch im vergleichsweise schwachen Vorjahr, jedoch weiterhin klar unterhalb von 5 %. Auch die Aussichten für die europäischen Fahrtgebiete haben sich spürbar eingetrübt. Nach Schätzungen der Experten soll das Fahrtgebiet Europa 2019 nur noch halb so stark wachsen wie im Vorjahr. Nur für die nordwesteuropäischen Häfen prognostiziert Drewry eine leichte Erholung gegenüber 2018. Für alle anderen Fahrtgebiete liegen die Schätzungen bis zu 8,3 Prozentpunkte unter den Vorjahreswerten.

Erwarteter Containerumschlag nach Fahrtgebieten

Wachstumserwartung in %	2019	Trend vs. 2018
Welt	4,1	↘
Asien	4,9	↘
China	4,2	↗
Europa insgesamt	2,2	↘
Nordwesteuropa	3,2	↗
Skandinavien und baltischer Raum	2,4	↘
Westliches Mittelmeer	1,2	↘
Östliches Mittelmeer und Schwarzes Meer	1,1	↘

Quelle: Drewry Maritime Research; Dezember 2018

Angesichts der vorhandenen Containerterminalkapazitäten in der Nordrange und der Ostsee besteht auch 2019 ein intensiver Wettbewerb zwischen den Häfen. Durch eine erhöhte Nachfrage, die Drewry für die nordeuropäischen Häfen 2019 prognostiziert, ist jedoch eine leichte Entspannung zu erwarten. Nichtsdestotrotz ist durch Übernahmen und Fusionen sowie durch die Bildung neuer Allianzen die Verhandlungsmacht der Reeder gegenüber den Hafenbetreibern spürbar gestiegen.

Auch die Lage auf dem Containerschiffahrtsmarkt wird sich voraussichtlich leicht entspannen. Drewry geht davon aus, dass sich die Marktbedingungen für Reeder 2019 deutlich aufhellen werden, und erwartet für den Prognosezeitraum ein Wachstum der durchschnittlichen Frachtraten von 6,5 %. Allerdings ist die Frachtratenentwicklung stark von der hohen Volatilität der Rohölpreise und den dadurch schwer prognostizierbaren Bunkerkosten abhängig. Der Zuwachs an Gesamtkapazität der Containerschifflotte soll sich 2019 durch nachlassende Bestelltätigkeit der Reeder und verzögerte Auslieferungen nach Einschätzung des Marktforschungsinstituts AXS Alphaliner weiter abschwächen. Insgesamt soll die Gesamtkapazität der Containerschifflotte im Prognosezeitraum mit 3,5 % wieder langsamer wachsen als die weltweite Nachfrage. Für 2019 wird die Auslieferung von 185 Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,2 Mio. TEU erwartet. Davon werden 21 Schiffe der +18.000-TEU-Klasse angehören.

Im Hinblick auf das ungebrochene Schiffsgrößenwachstum und das damit verbundene erhöhte Mengenaufkommen pro Schiffsanlauf wird der Druck auf die Terminals und die Hinterlandtransportsysteme weiter zunehmen. Die zuletzt im September 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebene Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland sieht für das Jahr 2019 eine robuste Entwicklung im deutschen Güterverkehrsmarkt.

Erwarteter Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern

Wachstumserwartung in %	2019	Trend vs. 2018
Transportaufkommen	2,3	↗
Straßenverkehr	2,3	→
Eisenbahnverkehr	2,6	↗
Kombinierter Verkehr	5,7	↗
Transportleistung	3,1	↗
Straßenverkehr	3,4	→
Eisenbahnverkehr	3,4	↗
Kombinierter Verkehr	5,2	↗

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; September 2018

Die Experten rechnen für den gesamtmodalen Güterverkehr mit einer leichten Steigerung sowohl des Transportaufkommens als auch der Transportleistung – als Produkt aus Transportmenge und Transportentfernung – um 0,3 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Für den Straßengüterverkehr wird durch die Erhöhung der Mautsätze im Transportaufkommen und in der Transportleistung für 2019 eine Wachstumsrate auf Vorjahresniveau prognostiziert. Von der Mauterhöhung dürfte der Eisenbahngüterverkehr profitieren. So könnten im Prognosezeitraum 2,6 % mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Damit würde sich die Transportleistung von 1,6 % im Vorjahr auf 3,4 % mehr als verdoppeln. Noch dynamischer soll sich der Kombinierte Verkehr entwickeln, dessen Aufkommen und Leistung voraussichtlich um 5,7 % bzw. 5,2 % zulegen wird.

Erwartete Konzernentwicklung Vergleich zur Vorjahresprognose

Die im Geschäftsbericht 2017 veröffentlichte Prognose wurde erfüllt und teilweise übertroffen. Die Prognose aus dem Vorjahresbericht wurde beim Containerumschlag durch die Übernahme des Containerterminals in Tallinn leicht übertroffen. Die Werte für Umsatz und EBIT haben sich wie prognostiziert entwickelt. Verzögerungen bei den Liefer- und Ausführungsterminen führten dazu, dass das geplante Investitionsvolumen in der Berichtsperiode nicht in voller Höhe ausgeschöpft wurde.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Erwartete Ertragslage

Die Einschätzung zu der erwarteten Ertragslage des Konzerns und des Teilkonzerns Hafenlogistik basiert im Wesentlichen auf der zuvor beschriebenen voraussichtlichen Entwicklung der Gesamtwirtschaft und Branche. Die schwächere Dynamik der Weltwirtschaft im Allgemeinen – vor allem bedingt durch den anhaltenden Handelsstreit zwischen den USA und China, den ungewissen Ausgang des Brexits sowie die Haushaltsdebatte zwischen der italienischen Regierung und der Europäischen Union – sowie der von Drewry erwartete schwächere Containerumschlag im Besonderen werden weiter aufmerksam beobachtet.

Auch nach der tiefgreifenden Neuformierung wesentlicher Kunden- und Dienstestrukturen im Asien-Europa-Verkehr im Jahr 2017 kann es 2019 zu weiteren Veränderungen bei den Reederkunden sowie zu temporären oder strukturellen Verlagerungen von Diensten zwischen den Häfen der Nordrange kommen. Durch die Übernahme von Nordamerikadiensten und dem Einbezug der erstmals ganzjährig konsolidierten Umschlagmengen des Containerterminals TK Estonia (vormals Transiidikeskuse AS) geht die HHLA für das Jahr 2019 von einem insgesamt leichten Anstieg des **Containerumschlags** aus. Beim **Containertransport** wird ebenfalls ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr erwartet. Auf Konzernebene sollte dies im **Umsatz** zu einem leichten Anstieg führen.

Für das **Betriebsergebnis (EBIT) des Teilkonzerns Hafenlogistik** wird im Jahr 2019 eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Vorjahr erwartet, die zu einem Großteil auf die ab 2019 veränderte Leasingbilanzierung (IFRS 16) zurückzuführen ist. Die Ergebnisentwicklung des Teilkonzerns wird dabei maßgeblich durch die Segmente Container und Intermodal bestimmt. Im Segment Container wird eine stabile EBIT-Entwicklung auf dem Niveau des Vorjahres, im Segment Intermodal ein deutlicher Anstieg erwartet.

Das **Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien** wird aufgrund geplanter, nicht aktivierungsfähiger Großinstandhaltungen im Bereich von 15 Mio. € erwartet. Auf **Konzernebene** ist basierend auf den zuvor genannten Effekten mit einem deutlichen Anstieg des Betriebsergebnisses (EBIT) zu rechnen.

Für den Teilkonzern Hafenlogistik und auf Konzernebene können sich weiterhin zusätzliche währungskursinduzierte Ergebnisbelastungen ergeben, die im Finanzergebnis unterhalb des EBIT ausgewiesen werden.

Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen sind maßgeblich für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Neben der zügigen Umsetzung der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe sind die Modernisierung und der Ausbau der regionalen Straßen- und Schieneninfrastruktur erforderlich. Verzö-

gerte Ausbaumaßnahmen können den Wettbewerbsvorteil Hamburgs als Eisenbahnhafen essentiell beeinflussen. **Risiko- und Chancenbericht**

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 für 2019 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 Umschlagskapazitäten.

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. Um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung sicherzustellen, überprüft der Vorstand der HHLA regelmäßig 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	bestandsgefährdend

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.