

TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

Das Geschäft der TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH (TMHG) beruht auf drei Säulen. Hafentypisch ist das Umschlagsgeschäft, bei dem Güter mittels eigener Umschlagstechnik vom oder ins Binnenschiff verladen, gegebenenfalls zwischengelagert und von oder auf andere Verkehrsmittel wie Bahn oder LKW umgeladen werden. Die zweite Säule bildet der Bereich Liegenschaften, der die Ansiedlungspolitik, das Liegenschaftsmanagement der hafeneigenen Immobilien sowie den Bereich Vermietung und Verpachtung umfasst. Hier werden die Voraussetzungen für ein florierendes Hafengeschäft geschaffen. Die logistischen Dienstleistungen, die wir um das Umschlagsgeschäft herum anbieten, bilden schließlich die dritte Säule des Unternehmens. Hier geht es darum, unseren Kunden spezifische Angebote zu unterbreiten, um deren Logistikanforderungen und Transportwünsche optimal zu erfüllen.

2. Forschung und Entwicklung

Im F+E-Bereich unterhält die TMHG keine eigenen Kapazitäten. Gleichwohl arbeiten wir eng mit örtlichen Forschungseinrichtungen zusammen und wir sind auch in überregionale Forschungsprojekte eingebunden.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Die Bundesrepublik Deutschland ist durch starke Exportleistungen auf leistungsfähige und moderne Logistikstrukturen angewiesen. Der rasanten Zunahme der Güterverkehrsleistungen auf der Straße kann künftig nur durch anteilige Übernahmen des Guttaufkommens auf die Schiene und Wasserstraße entgegengewirkt werden. Durch die EU-Osterweiterung ist insbesondere auf den Wasserstraßen und in den deutschen Häfen mit einem stärkeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Bestehende infrastrukturelle Defizite müssen beseitigt und der Einsatz moderner Technologien muss forciert werden. Unter anderem sind das "Gesamtkonzept Elbe" für die Binnenschifffahrt und die geplante Trassenpreisermäßigung für den Verkehrsträger Schiene Indikatoren für eine Ausweitung der trimodalen Logistikstrukturen Deutschlands. Die geplante Trassenpreisreduzierung kann für das System Wasserstraße auch nachteilig sein, daher wird die Hafenbahn verstärkt in die Angebotspalette von TMHG einbezogen.

Grundsätzlich fungieren die Häfen mit den Systemvorteilen der Binnenschifffahrt vor allem in den Wachstumsbereichen Container-, Großraum-, Schwerlast- und Gefahrgutverkehr optimal als trimodale Schnittstellen.

2. Geschäftsverlauf

Wir können wieder auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken.

Zum 31.12.2016 ging der Gesamtumschlag in den Magdeburger Häfen im Vergleich zu dem außergewöhnlich starken Vorjahr um 452.744 t (= -11,2 %) zurück und belief sich auf 3.587.052 t. Davon entfielen 2.956.699 t auf die Anlieger (Vorjahr: 3.377.886 t) und 630.353 t auf die TMHG (Vorjahr: 661.910 t).

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtsjahr 1.344 T€ und es verteilte sich auf immaterielle Vermögensgegenstände (37,1 T€), Grundstücke und Bauten (669,7 T€), technische Anlagen und Maschinen (367,2 T€), und Betriebs- und Geschäftsausstattung (270,2 T€).

Die TMHG beschäftigte im Berichtsjahr im Durchschnitt 72 Mitarbeiter, davon waren 29 Angestellte und 43 gewerbliche Arbeitnehmer. Zusätzlich wurden zum Stichtag 7 Auszubildende beschäftigt.

3. Darstellung der Lage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Vermögenslage ist durch einen geringfügigen Rückgang der Bilanzsumme gekennzeichnet. Die Eigenkapitalquote ist auf 60,8 % der Bilanzsumme angestiegen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und anderen Darlehensgebern konnten planmäßig getilgt werden. Gemeinsam mit den Sonderposten und dem langfristigen Fremdkapital deckt das Eigenkapital vollständig das langfristig gebundene Vermögen ab. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sind durch das Umlaufvermögen gedeckt.

Finanzlage

Die Liquiditätslage kann nach wie vor als gut bezeichnet werden. Aus der Geschäftstätigkeit konnten Zahlungsmittelzuflüsse von 1.653 T€ erzielt werden. Aus der Investitionstätigkeit sind Mittelabflüsse von 1.231 T€ erfolgt und aus der Finanzierungstätigkeit sind insgesamt 654 T€ abgeflossen. Daraus ergibt sich ein negativer Cashflow in Höhe von 232 T€. Bestehende Kreditlinien wurden nur teilweise in Anspruch genommen.

In 2016 wurde ein Darlehen über 120.000,00 € zur Finanzierung der Dachsanierung an einer Lagerhalle aufgenommen. Die Finanzierung der übrigen Investitionen erfolgte ausschließlich aus eigenen Finanzmitteln.

Die Zahlungsmoral unserer Kunden ist durchgehend positiv; Außenstände, die über den Fälligkeitstermin hinaus bestehen, resultieren fast ausschließlich aus Insolvenzen der Vorjahre.

Damit war das Unternehmen stets in der Lage, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

Ertragslage

Die Umsatzerlöse fielen gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 113,8 T€ (-1,1 %) geringer aus, aber sie liegen mit 10.401,8 T€ um 1.036,7 T€ über dem Plan (+11,1 %).

Erlössteigerungen konnten gegenüber dem Vorjahr in den Bereichen Hafenbahn und Vermietung und Verpachtung erzielt werden; in den anderen Bereichen gingen die Umsatzzahlen zurück.

Der Materialaufwand ist mit 1.495 T€ gegenüber dem Vorjahr um 193 T€ (-11 %) gesunken. Die Fremdleistungen wurden durch weiteren Selbsteintritt der Gesellschaft gesenkt.

Das Rohergebnis liegt mit 8.907 T€ um 79 T€ (+ 1%) über dem Vorjahr.

Der Personalaufwand ist durch Personaleinstellungen und tarifliche Entgeltanpassungen mit 3.842 T€ um 327 T€ über dem Niveau des Vorjahres (+ 9 %).

Durch die realisierten Investitionen sind die Abschreibungen mit 2.723 T€ um 52,6 T€ höher ausgefallen als geplant. Gegenüber dem Vorjahr haben sie sich um 84 T€ erhöht (+3 %). Die Abweichungen beruhen auf der tatsächlich umgesetzten Investitionstätigkeit.

Die sonstigen Steuern liegen mit 103 T€ um 16 T€ über dem Vorjahreswert (+18 %). Die Änderung ist wesentlich durch höhere Aufwendungen von Grundsteuer (11 T€) begründet.

Das außerordentliche Ergebnis wird im Berichtsjahr nicht mehr gesondert ausgewiesen. In den anderen Erträgen von 6.287 T€ sind im Wesentlichen sonstige Erträge (Fördermittel) zur Beseitigung der Hochwasserschäden in Höhe von 4.577,0 T€ enthalten.

Die anderen Aufwendungen mit 6.975 T€ beinhalten im Wesentlichen sonstige Aufwendungen in Höhe von 4.488,1 T€ zur Beseitigung der Hochwasserschäden.

Das Betriebsergebnis liegt mit 1.551 T€ um 533 T€ unter dem Vorjahr.

Die Finanzerträge mit 10 T€ korrespondieren mit dem allgemeinen Zinsniveau und liegen um 5 T€ unter Vorjahr. Wesentlich sind die Zinserträge in Höhe von 10 T€ von SHG.

Beteiligungserträge fielen im Berichtsjahr nicht an.

Der Finanzaufwand konnte durch planmäßige Tilgungen reduziert werden und liegt mit 335 T€ um 13T€ unter dem Vorjahr.

Das Finanz-/Beteiligungsergebnis hat sich von -333 T€ um 8T€ auf -325 T€ erhöht.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern liegt mit 1.226 T€ um 525 T€ unter dem außergewöhnlich starken Vorjahr.

Die Ertragsteuern mit 24 T€ beinhalten im Wesentlichen Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer.

Der geplante und in den Haushalt der Landeshauptstadt Magdeburg eingestellte Betriebskostenzuschuss in Höhe von 200,0 T€ ist nicht in Anspruch genommen worden.

Per 31.12.2016 konnte ein positives Ergebnis in Höhe von 1.202,4 T€ erzielt werden. Geplant war ein positives Ergebnis von 1.269,0 T€ (inkl. Betriebskostenzuschüsse).

Gegenüber dem außergewöhnlich starken Vorjahr ist das Ergebnis um 463,0 T€ geringer ausgefallen.

4. Finanzielle Leistungsindikatoren

Für die interne Unternehmenssteuerung werden die Kennzahlen Rohertrag, Umsatzrendite und cash flow herangezogen. Diese Kennzahlen zeigen alle einen leichten Abstieg, der im Wesentlichen auf den außergewöhnlich starken Umsatz des Vorjahres zurückzuführen ist.

III. Prognosebericht

Mit der Fertigstellung der Niedrigwasserschleuse wurden die meisten der derzeit betriebenen Hafenanlagen ganzjährig unabhängig vom Wasserstand der Elbe nutzbar, was die Vermarktung des „Systems Wasserstraße“ erheblich erleichtert. Magdeburg ist damit der einzige wasserstandsunabhängige Hafen an der Mittel- und Oberelbe. Hinzu kommt, dass auf der Elbe auch zukünftig verstärkt mit längeren Niedrigwasserperioden zu rechnen sein wird, so dass die wasserstandsunabhängige Anbindung an das europäische Kanalnetz eine große strategische Bedeutung hat. Aus diesem Grunde planen wir, auch den letzten schiffbaren Hafenteil, den Industriehafen, wasserstandsunabhängig von der Elbe zu machen. Dieses Projekt, das ein Volumen von etwa 40 Mio. € hat, soll in den nächsten drei Jahren realisiert werden. Einige Vorleistungen – wie die Notifizierung des Vorhabens durch die EU-Kommission – wurden bereits erbracht. Derzeit wird die Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet.

Das in 2014 mit einem neuen Großkunden begonnene Umschlags- und Lagergeschäft für Primäraluminium und Aluminiumschrott wird fortgeführt und entwickelte sich im Berichtsjahr zu einem bedeutenden Umsatzfaktor. Mit der Fertigstellung und der Inbetriebnahme des Recyclingwerks für Aluminiumschrott hat sich der durchschnittliche Lagerbestand auf hohem Niveau eingependelt.

Die Vermarktungsaktivitäten für die noch verfügbaren Ansiedlungsflächen verliefen sehr erfolgreich. Dadurch und durch die bisher erzielten Vermarktungserfolge konnte das Geschäftsfeld Vermietung und Verpachtung erheblich ausgebaut und auf diesem Niveau stabilisiert werden. Durch die Übernahme von Logistikdienstleistungen für die neuen Ansiedler werden auch im Umschlags- und im Speditionsbereich Mehrerlöse generiert.

Da die bestehenden Ansiedlungsflächen weitestgehend vermarktet sind, wird eine weitere strategische Aufgabe darin liegen, neue Ansiedlungs- und Umschlagsflächen zu schaffen, um den absehbaren Mehrbedarf decken und das Eigengeschäft ausbauen zu können. In 2016 wurde aus strategischen Gründen ein Grundstück mit ca. 36.000 m² Fläche erworben. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Hochwasserschutz für die nördlichen Hafenteile und die Ortslage Rothensee wesentlich zu verbessern.

Unter dieser Prämisse wurde auch der Wirtschaftsplan für 2017 aufgestellt und für die Folgejahre fortgeschrieben. Danach wird für den Planungszeitraum (bis 2020) mit deutlich positiven Ergebnissen gerechnet.

Bei den finanziellen Leistungsindikatoren wird durch weitere Investitionen von einem gleichbleibenden Niveau bis einem leichten Abstieg ausgegangen.

Alles in allem hat das Unternehmen Grund genug, erwartungsvoll und optimistisch in die Zukunft zu blicken.

IV. Chancen- und Risikobericht

1. Risikobericht

Dadurch, dass die Magdeburger Hafen GmbH mit ihren unterschiedlichen Geschäftsfeldern relativ breit aufgestellt ist, schlagen witterungs- und konjunkturell bedingte Einflüsse nur partiell auf das Unternehmen durch. Hinzu kommt, dass durch den Branchenmix innerhalb unserer Kundschaft Schwankungen auftreten, die sich sehr unterschiedlich und teilweise auch kompensierend auf die Geschäftstätigkeit auswirken. Dennoch darf nicht unterschätzt werden, dass die Umsatzsteigerungen in den letzten zwei Geschäftsjahren vorrangig auf der Zusammenarbeit mit zwei Großkunden beruhen. Risiken, die den Bestand des Unternehmens als Ganzes gefährden, sind derzeit jedoch nicht erkennbar.

Gleichwohl gibt es Risiken, die bei ihrem Eintritt erhebliche Auswirkungen auf die Ergebnis- und/oder die Liquiditätslage des Unternehmens haben könnten. Hierzu zählen wir das Risiko der Geschäftsbeziehungen mit zwei strategisch wichtigen Großkunden. Aber selbst das Hochwasser im Juni 2013 hat nicht zu einer Bestandsgefährdung des Unternehmens geführt. Das ist jedoch nur durch das Aufbauhilfe-Programm des Bundes möglich geworden, wodurch die Schadensbeseitigung das Unternehmen finanziell nicht über Gebühr belastet hat. Obwohl an den geschädigten Anlagen insbesondere auf dem Trennungsdamm wegen der z.T. erheblichen Sanierungsarbeiten im Berichtsjahr nur eingeschränkt gearbeitet werden konnte, ist das Umschlags- und Lagereigeschäft insgesamt nur leicht rückläufig gewesen.

Durch die Niedrigwasserschleuse sind auch die Risiken, die sich aus den zum Teil sehr niedrigen Wasserständen der Elbe ergeben, nicht mehr so gravierend wie bei den weiter flussaufwärts liegenden Binnenhäfen.

2. Chancenbericht

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Unternehmens basieren vorrangig auf dem Vorhandensein hafenaffiner Ansiedlungsflächen. So ist die TMHG seit Jahren bemüht, entsprechende Objekte zu entwickeln. Nach der Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse sind drei von vier Hafenteilen wasserstandsunabhängig vom jeweiligen Pegel der Elbe geworden, weil die Schleuse dafür sorgt, dass diese Hafenteile nicht „leerlaufen“, indem die Schleusentore geschlossen werden, wenn der Pegel der Elbe sinkt. Dadurch wird in den Hafenteilen ganzjährig ein Wasserstand von mindestens 4 m über der Hafenbeckensohle gehalten. Nun ist vorgesehen, auch den letzten Hafenteil, den Industriehafen, wasser-

standsunabhängig auszubauen, indem eine Verbindung zum Kanalhafen hergestellt und der Zugang zur Elbe geschlossen wird. Dieses Projekt wird der TMHG perspektivisch neue Ansiedlungs- und Nutzungsmöglichkeiten eröffnen und ihr damit auch eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit ermöglichen.

3. Gesamtaussage

Die TMHG wird durch weitere strategische Investitionen und konsequente Weiterführung der erfolgreichen Unternehmenspolitik weiterhin nach Hamburg der bedeutendste deutsche Binnenhafen an der Elbe sein.

Magdeburg, im Juni 2017

Ehrhardt

Geschäftsführer