

TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

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 verladen, gegebenenfalls zwischengelagert und von oder auf andere Verkehrsträger (Kombinierter Verkehr) vom jeweiligen Verkehrsträger (Binnenschiff, Bahn, 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. Die logistischen Dienstleistungen, die wir um das Umschlagsgeschäft herum anbieten, bilden schließlich die dritte Säule des Unternehmens. Hier geht es darum, Kunden spezifische Angebote zu unterbreiten, um deren Logistikanforderungen und Transportwünsche optimal zu erfüllen. Alle drei Säulen im Kontext sind Voraussetzung für ein erfolgreiches Hafengeschäft

2. Forschung und Entwicklung

Im F + E-Bereich unterhält die TMHG abhängig von den Forschungsprojekten anteilige Kapazitäten. Wir arbeiten eng mit örtlichen Forschungseinrichtungen zusammen und wirken bei regionalen und internationalen Forschungsprojekten mit.

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 Abfederung des Guttaufkommens auf die Schiene und Wasserstraße entgegengewirkt werden. Durch die EU-Osterweiterung ist neben dem Anstieg des schienengebundenen Verkehrs 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, die Trassenpreisermäßigung für den Verkehrsträger Schiene und ein Wegfall der innerdeutschen Schifffahrtsgebühren Indikatoren für eine Ausweitung der trimodalen Logistikstrukturen Deutschlands. Die 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 Break Bulk, Stückgut, Container-, Großraum-, Schwerlast- und Gefahrgutverkehr optimal als trimodale Schnittstellen.

2. Geschäftsverlauf

Wir können wiederholt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken.

Zum 31.12.2018 sank der Gesamtumschlag in den Magdeburger Hafenbetriebsteilen im Vergleich zum Vorjahr um 15,7 % und belief sich auf 3.193.956 t. Davon entfielen ca. 2.317.206 t auf die Anlieger (- 15,3 %) und 876.750 t auf die TMHG (- 16,9 %).

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtsjahr 1.613 T€ und es verteilte sich auf immaterielle Vermögensgegenstände (1,3 T€), Grundstücke und Bauten (79,0 T€), technische Anlagen und Maschinen (1.383 T€), Betriebs- und Geschäftsausstattung (128,2 T€) und geleistete Anzahlungen (21,7 T€).

Die TMHG beschäftigte im Berichtsjahr im Durchschnitt 72 Mitarbeiter, davon waren 33 Angestellte und 39 gewerbliche Arbeitnehmer. Zusätzlich wurden zum Stichtag 7 Auszubildende beschäftigt.

3. Darstellung der Lage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Vermögenslage ist durch eine geringfügige Absenkung der Bilanzsumme auf 61.145 T€ gekennzeichnet. Die Eigenkapitalquote ist unter Einbeziehung des Eigenkapitalanteils des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen auf 79 % der Bilanzsumme angestiegen, die Fremdkapitalquote konnte auf 21 % gesenkt werden. 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 2.897 T€ erzielt werden. Aus der Investitionstätigkeit sind Mittelabflüsse von 548 T€ erfolgt und aus der Finanzierungstätigkeit sind insgesamt 933 T€ abgeflossen. Daraus ergibt sich ein positiver Cashflow in Höhe von 1.416 T€. Bestehende Kreditlinien wurden nur teilweise in Anspruch genommen.

In 2018 wurde ein Darlehen zur Refinanzierung auslaufender Darlehen aufgenommen. Die Finanzierung der Investitionen erfolgte ausschließlich aus eigenen Finanzmitteln.

Die Zahlungsmoral unserer Kunden ist überwiegend 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 sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 1.408 T€ (- 12,0 %) gesunken und sie liegen mit 10.361 T€ um 161 T€ über dem Plan (+ 1,6 %).

Erlössteigerungen konnten gegenüber dem Vorjahr in dem Bereich Vermietung erzielt werden, in den anderen Bereichen jedoch gingen die Umsatzzahlen zurück.

Der Materialaufwand ist mit 1.645 T€ gegenüber dem Vorjahr um 93 T€ (- 5,3 %) geringer ausgefallen. Die im Materialaufwand enthaltenen Fremdleistungen sind durch die geringeren Umschlagserlöse auf 1.295 T€ gesunken.

Das Rohergebnis liegt mit 8.716 T€ um 1.335 T€ (- 13,1 %) unter dem Vorjahr.

Der Personalaufwand ist durch Personaländerungen mit 3.811 T€ um 156 T€ unter dem Niveau des Vorjahres (- 3,9 %).

Durch die realisierten Investitionen sind die Abschreibungen mit 2.730 T€ um 328 T€ geringer ausgefallen als geplant. Gegenüber dem Vorjahr sind sie um 37 T€ (- 1,3 %) gesunken. Die Abweichungen beruhen auf der tatsächlich umgesetzten Investitionstätigkeit.

Die sonstigen Steuern liegen mit 99 T€ auf Vorjahresniveau (+ 1,1 %).

Das außerordentliche Ergebnis wird nicht mehr gesondert ausgewiesen. In den sonstigen betrieblichen Erträgen von 3.697 T€ sind im Wesentlichen sonstige Erträge (Fördermittel) zur Beseitigung der Hochwasserschäden in Höhe von 1.724 T€ enthalten.

Die anderen Aufwendungen mit 5.202 T€ beinhalten im Wesentlichen sonstige Aufwendungen in Höhe von 1.499 T€ zur Beseitigung der Hochwasserschäden, Reparaturaufwendungen für Krane und Loks in Höhe von 609 T€ und Anlagenabgänge in Höhe von 440 T€.

Das Betriebsergebnis liegt mit 571 T€ um 1.891 T€ unter dem Vorjahr.

Die Finanzerträge mit 9 T€ korrespondieren mit dem allgemeinen Zinsniveau und liegen um 6 T€ unter Vorjahr. Wesentlich sind die Zinserträge in Höhe von 9 T€ von SHG.

Beteiligungserträge fielen im Berichtsjahr nicht an.

Der Finanzaufwand konnte durch planmäßige Tilgungen und bessere Finanzierungsbedingungen reduziert werden und liegt mit 231 T€ um 81 T€ unter dem Vorjahr.

Das Finanz-/Beteiligungsergebnis hat sich von - 297 T€ um 75 T€ auf - 222 T€ erhöht.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern liegt mit 349 T€ um 1.816 T€ unter dem Vorjahr (- 83,9 %).

Die Ertragsteuern beinhalten im Wesentlichen Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer und fielen durch bestehende Verlustvorträge nicht an.

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

Per 31.12.2018 konnte ein positives Ergebnis in Höhe von 349 T€ erzielt werden. Geplant war ein positives Ergebnis von 1.269 T€ (inkl. Betriebskostenzuschüsse).

Gegenüber dem sehr starken Vorjahr ist das Ergebnis um 1.732 T€ geringer ausgefallen.

4. Finanzielle Leistungsindikatoren

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

5. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die Kundenbeziehungen werden zielgerichtet weiter intensiviert und fortgeführt. Es konnten erfolgreich Neukunden gewonnen werden, um eine Abhängigkeit von wenigen Großkunden zu verringern. Die Kennziffern entsprechen im Wesentlichen den Vorjahresdaten.

Die TMHG ist als Arbeitgeber sehr gut in der Region Magdeburg eingeführt. Die Mitarbeiterfluktuation bezog sich überwiegend auf die natürliche Fluktuation durch den Eintritt der Mitarbeiter in den Ruhestand und einen Umzug in andere Bundesländer. Der Indikator entspricht im Wesentlichen dem Vorjahr.

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 wird geplant, auch den letzten schiffbaren Hafenteil, den Industriehafen, wasserstandsunabhängig von der Elbe zu machen. Dieses Projekt, das ein Volumen von etwa 40 Mio. € hat, wird in den nächsten Jahren durch die Landeshauptstadt Magdeburg als Trägerin des Vorhabens realisiert. Einige Vorleistungen – wie die Notifizierung des Vorhabens durch die EU-Kommission, die Ausschreibung und Vergabe der Projektsteuerleistungen und Planungsleistungen – wurden bereits erbracht.

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 zukünftigen Marktentwicklungen aufgrund der Erhebung von Strafzöllen durch führende Wirtschaftsmächte sind derzeit noch nicht absehbar.

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. 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 2019 aufgestellt und für die Folgejahre fortgeschrieben. Danach wird für den Planungszeitraum (bis 2023) mit deutlich positiven Ergebnissen gerechnet.

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

Den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren wird unter dem Aspekt der partnerschaftlichen Kundenbeziehungen und der Verringerung von Abhängigkeiten von wenigen Großkunden weiterhin besondere Bedeutung beigemessen.

Dem demografischen Wandel und sich abzeichnendem Fachkräftemangel wird mit einer aktiven Personalpolitik entgegengewirkt, um die Mitarbeiterfluktuation auf dem derzeitigen Niveau möglichst zu begrenzen.

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 **TRANSPORTWERK** 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 drei 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 Liquiditätsslage 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. 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 hafenauffiner Ansiedlungsflächen. So entwickelt die TMHG seit Jahren entsprechende Objekte. Nach der Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse sind zwei von drei Hafenteilen wasserstandsunabhängig vom jeweiligen Pegel der Elbe geworden, weil die Schleuse dafür sorgt, dass die Hafenteile dauerhaft einen Minimalwasserstand haben, indem die Schleusentore geschlossen werden, wenn der Pegel der Elbe auf ein für die Schifffahrt kritisches Maß fällt. Dadurch wird in den Hafenteilen ganzjährig ein Wasserstand von mindestens 4 m über der Hafenbeckensohle gehalten. Nun ist vorgesehen, auch den letzten Hafenteil, den Industriefafen, wasserstandsunabhängig auszubauen, indem eine Verbindung zum Kanalhafen hergestellt und der Zugang zur Elbe geschlossen wird. Dieses Projekt wird der TMHG perspektivisch neue wasserseitige 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 2019

Dr. Heiko Maly

Geschäftsführer