

TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

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 Gутаufkommens 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 -insbesondere die Digitalisierung- 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, da die Bahn somit direkter Konkurrent der Angebotspalette ist.

Ein gravierender Nachteil für die Binnenschifffahrt im Elbstromgebiet ist die Verschärfung der Vorschriften, welche eine Beeinträchtigung insbesondere in den Bereichen Containerschifffahrt und Anlagentransport nach sich ziehen. So wurden bei der Umsetzung von EU-Verordnungen schärfere Vorschriften für den maximalen Sichtschatten vor dem Bug der Schiffe erlassen. Während im Rhein/Main/Mosel/Donau-Gebiet 350 m ausreichen, sind für die Wasserstraßen im Geltungsbereich der Binnenschifffahrts-Straßenverordnung 250 m vorgeschrieben. Im Gegensatz zu den vorgenannten Wasserstraßen ist der Einsatz technischer Hilfsmittel wie Radar und Video nicht zulässig. Das führt zu einer massiven Einschränkung des Schiffsangebotes, die extrem hochfahrbare Steuerhäuser besitzen müssten. Diese sind im Fahrtgebiet kaum vorhanden.

Grundsätzlich fungieren trimodale Häfen mit dem Systemvorteil einer Kreuzungsfunktion zwischen Binnenschifffahrt, Bahn und LKW 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, da die TMHG trotz Sperrung der Schleuse Rothensee einen höheren Überschuss gegenüber dem Vorjahr erzielt werden konnte. Die Sperrung der Sparschleuse Rothensee begründete sich auf Wartungsarbeiten. Durch das anhaltende Niedrigwasser war der Schiffsverkehr in der Zeit der Sperrung (März bis Mai 2019) wesentlich beeinträchtigt.

Zum 31.12.2019 sank der Gesamtumschlag in den Magdeburger Hafenbetriebsteilen im Vergleich zum Vorjahr um 4,6 % und belief sich auf 3.048.050 t. Davon entfielen ca. 2.189.413 t auf die Anlieger (- 5,5 %) und 858.637 t auf die TMHG (- 2,1 %).

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtsjahr 314,3 T€ und es verteilte sich auf immaterielle Vermögensgegenstände (1,7 T€), Grundstücke und Bauten (124,7 T€), technische Anlagen und Maschinen (112,8 T€), Betriebs- und Geschäftsausstattung (58,8 T€) und geleistete Anzahlungen (16,3 T€).

Die TMHG beschäftigte im Berichtsjahr im Durchschnitt 74 Mitarbeiter, davon waren 33 Angestellte und 41 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 58.660 T€ gekennzeichnet. Die Eigenkapitalquote ist unter Einbeziehung des Eigenkapitalanteils des Sonderpostens für Zuschüsse (70 %) auf 82 % der Bilanzsumme angestiegen, die Fremdkapitalquote konnte auf 18 % 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 1.648 T€ (Vorjahr 2.897 T€) erzielt werden. Aus der Investitionstätigkeit sind Mittelabflüsse von 297 T€ (Vorjahr 548 T€) erfolgt und aus der Finanzierungstätigkeit sind insgesamt 868 T€ (Vorjahr 933 T€) abgeflossen. Daraus ergibt sich ein positiver Cashflow in Höhe von 483 T€. Bestehende Kreditlinien wurden nur teilweise in Anspruch genommen.

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 583 T€ (- 5,6 %) gesunken und sie liegen mit 9.778 T€ um 22 T€ unter dem Plan (- 0,2 %).

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

Der Materialaufwand ist mit 1.570 T€ gegenüber dem Vorjahr um 76 T€ (- 4,6 %) geringer ausgefallen. Die im Materialaufwand enthaltenen Fremdleistungen sind durch die geringeren Umschlagserlöse auf 1.254 T€ gesunken.

Das Rohergebnis liegt mit 8.208 T€ um 508 T€ (- 6,0 %) unter dem Vorjahr.

Der Personalaufwand ist durch Personaländerungen mit 4.001 T€ um 190 T€ über dem Niveau des Vorjahres (+ 4,9 %).

Durch die realisierten Investitionen sind die Abschreibungen mit 3.021 T€ um 121 T€ höher ausgefallen als geplant. Gegenüber dem Vorjahr sind sie um 290 T€ (+ 10,6 %) gestiegen. Die Abweichungen beruhen auf der tatsächlich umgesetzten Investitionstätigkeit und auf einer außerplanmäßigen Abschreibung in Höhe von 331 T€ für eine Spundwand und eines Grundstücks.

Die sonstigen Steuern liegen mit 96 T€ unter dem Vorjahresniveau (- 3,3 %).

Das außerordentliche Ergebnis wird nicht mehr gesondert ausgewiesen. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind durch den Abschluss der Maßnahmen keine Fördermittel mehr zur Beseitigung der Hochwasserschäden enthalten.

Die anderen Aufwendungen beinhalten durch den Abschluss der Maßnahmen keine Aufwendungen mehr zur Beseitigung der Hochwasserschäden. Im Wesentlichen sind Reparaturaufwendungen für Krane und Loks in Höhe von 236 T€, Instandhaltungen von Gebäuden in Höhe von 146 T€ und Anlagenabgänge in Höhe von 22 T€ enthalten.

Das Betriebsergebnis liegt mit 853 T€ um 282 T€ über dem Vorjahr.

Die Finanzerträge mit 9 T€ korrespondieren mit dem allgemeinen Zinsniveau und liegen um 0,7 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 155 T€ um 76 T€ unter dem Vorjahr.

Das Finanz-/Beteiligungsergebnis hat sich von - 222 T€ um 76 T€ auf - 146 T€ verbessert.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern liegt mit 706 T€ um 357 T€ über dem Vorjahr (+ 102,3 %).

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 158 T€ in Anspruch genommen worden.

Per 31.12.2019 konnte ein positives Ergebnis in Höhe von 711 T€ erzielt werden. Geplant war ein positives Ergebnis von 1.190 T€ (inkl. Betriebskostenzuschüsse).

Gegenüber dem Vorjahr ist das Ergebnis um 362 T€ höher ausgefallen.

4. Finanzielle Leistungsindikatoren

Für die interne Unternehmenssteuerung werden die Kennzahlen Umsatz, Rohertrag, Jahresüberschuss, Umsatzrendite und cash flow herangezogen. Die Kennzahlen Umsatz und Rohertrag verzeichnen einen Abstieg, der im Wesentlichen auf den stärkeren Umsatz des Vorjahres zurückzuführen ist. Der Jahresüberschuss und die Umsatzrendite konnten wesentlich verbessert werden. Der cash flow liegt mit 483 T€ unter dem Vorjahreswert (1.416 T€).

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 Fluktuation im Personalbestand der TMHG ist niedrig und entspricht dem Vorjahr. Die Mitarbeiterfluktuation bezog sich überwiegend auf die natürliche Fluktuation durch den Eintritt der Mitarbeiter in den Ruhestand. 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 44 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 und Auswirkungen der CORONA-Krise 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 2020 aufgestellt und für die Folgejahre fortgeschrieben. Danach wird für den Planungszeitraum (bis 2024) mit 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 eine anspruchsvolle Zukunft mit neuen Herausforderungen 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 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. Diese Maßnahmen wurden in 2018 erfolgreich beendet. 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.

Auswirkung der CORONA – Krise 2020 / Sperrung der Schleuse Rothensee

Die Auswirkungen der CORONA – Krise lassen sich derzeit für die TMHG nach gewissenhafter und kaufmännischer Beurteilung hinsichtlich des zeitlichen, inhaltlichen oder quantitativen Umfanges noch nicht abschließend bewerten. Die quantitativen Angaben im Jahresabschluss und Lagebericht sind hiervon unberührt. Die vorgeschriebenen und umgesetzten Schutzmaßnahmen für die Belegschaft und die Geschäftspartner erhöhen im Geschäftsjahr 2020 die Personal- und Sachkosten. Darüber hinaus ist zum Zeitpunkt der Aufstellung die TMHG nicht wesentlich von der Krise betroffen.

Die aktuell bekannten Umsatzverschiebungen aus mehreren Projekten werden mit ca. 500 T€ bewertet. Wir sind optimistisch, einen Großteil dieser Projekte im zweiten Halbjahr 2020 umzusetzen.

Da die Sparschleuse Rothensee von der WSV wiederum für ca. 3 Monate wegen Wartungs- und Reparaturarbeiten gesperrt wurde und der Wasserstand der Elbe wiederholt die Binnenschifffahrt beeinträchtigt, sind für den Zeitraum 03 – 05/2020 deutlich weniger Schiffsanläufe zu verzeichnen. Der geplante, aber nicht umgesetzte Umschlag von ca. 8.000 t wird voraussichtlich im Zeitraum 06 – 08/2020 realisiert.

Die öffentliche Hafeninfrastruktur sollte nach aktuellen Baumaßnahmen somit für einen längeren Zeitraum ohne Einschränkungen für die Wirtschaft nutzbar sein.

Infrastruktur / Suprastruktur

Bei der permanenten technischen Überwachung stellt sich für das Unternehmen ein erhöhter Investitionsbedarf im Bereich der Infrastruktur dar. So sind Teile einer Spundwand im Hafenbecken II dringend sanierungsbedürftig. Die notwendigen Planungsarbeiten sind beauftragt und ein zügiger Baubeginn lässt den Abschluss des Projektes in 2021 erwarten. Weitere Sanierungsmaßnahmen von Ufer- und Verladeanlagen werden strategisch geplant und in den nächsten Jahren umgesetzt. In dem Bereich der Suprastruktur sind in den nächsten Jahren umfangreiche Investitionsmaßnahmen geplant, um die Maschinen- und Anlagentechnik zu modernisieren und den aktuellen Erfordernissen des Marktes gerecht zu werden. Den Risiken der umfangreichen Investitionen und Modernisierungen wird durch eine umfangreiche strategische Planungs-, Beschaffungs- und Finanzierungsstrategie begegnet. Nach Bedarf wird hierzu auf externe Leistungen zurückgegriffen.

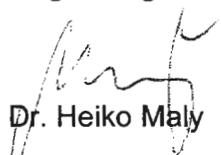
2. Chancenbericht

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Unternehmens basieren vorrangig auf dem Vorhandensein hafenaffiner 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 Industriebinnenhafen, 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 Mai 2020


Dr. Heiko Maly
Geschäftsführer