

TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Magdeburg

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

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 Gutaufkommens 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 Trassenpreissenkung kann für das System Wasserstraße auch nachteilig sein, daher wird die Hafeneisenbahn 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 trotz der weltweiten CORONA-Krise und einer Verringerung der Umschlagsmengen wiederholt auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken.

Zum 31.12.2020 sank der Gesamtumschlag in den Magdeburger Hafenbetriebsteilen im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 % und belief sich auf 2.880.300 t. Davon entfielen ca. 2.507.757 t auf die Anlieger (+ 14,5 %) und 372.543 t auf die TMHG (- 56,6 %).

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtsjahr 1.294,7 T€ und es verteilte sich auf Grundstücke und Bauten (726,4 T€), technische Anlagen und Maschinen (96,9 T€), Betriebs- und Geschäftsausstattung (180,7 T€) und geleistete Anzahlungen (290,7 T€).

Die TMHG beschäftigte im Berichtsjahr im Durchschnitt 68 Mitarbeiter, davon waren 27 Angestellte und 41 gewerbliche Arbeitnehmer. Zusätzlich wurden zum Stichtag 4 Auszubildende beschäftigt.

3. Darstellung der Lage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Vermögenslage ist durch eine Verminderung der Bilanzsumme auf 56.884 T€ gekennzeichnet. Die Eigenkapitalquote ist unter Einbeziehung des Eigenkapitalanteils des Sonderpostens (70%) für Zuschüsse auf 86 % der Bilanzsumme angestiegen, die Fremdkapitalquote konnte auf 14 % gesenkt werden. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und anderen Darlehensgebern konnten planmäßig und mit einer weiteren Sonderzahlung überplanmäßig 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 2.958 T€ (Vorjahr 1.648 T€) erzielt werden. Aus der Investitionstätigkeit sind Mittelabflüsse von 1.240 T€ (Vorjahr 297 T€) erfolgt und aus der Finanzierungstätigkeit sind insgesamt 2.154 T€ (Vorjahr 868 T€) abgeflossen. Daraus ergibt sich ein Cashflow in Höhe von - 436 T€ (Vorjahr 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 420 T€ (- 4,3 %) gesunken und sie liegen mit 9.358 T€ um 599 T€ über dem Plan (+ 6,8 %).

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

Der Materialaufwand ist mit 1.357 T€ gegenüber dem Vorjahr um 213 T€ (- 13,6 %) geringer ausgefallen. Die im Materialaufwand enthaltenen Fremdleistungen sind durch die höheren Umschlagserlöse auf 1.084 T€ gestiegen.

Das Rohergebnis liegt mit 8.001 T€ um 208 T€ (- 2,5 %) unter dem Vorjahr.

Der Personalaufwand ist durch Personaländerungen mit 3.809 T€ um 191 T€ unter dem Niveau des Vorjahres (- 4,8 %).

Durch die realisierten Investitionen sind die Abschreibungen mit 2.518 T€ um 102 T€ geringer ausgefallen als geplant. Gegenüber dem Vorjahr sind sie um 502 T€ (- 16,6 %) gesunken. Die Abweichungen beruhen auf der tatsächlich umgesetzten Investitionstätigkeit.

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 70 T€ und von Gleisen in Höhe von 109 T€ enthalten.

Das Betriebsergebnis liegt mit 1.573 T€ um 720 T€ über dem Vorjahr.

Die Finanzerträge mit 9 T€ korrespondieren mit dem allgemeinen Zinsniveau und liegen auf Vorjahresniveau. Wesentlich sind die Zinserträge in Höhe von 9 T€ von SHG.

Einer Reduktion des Finanzaufwandes durch planmäßige Tilgungen von Darlehen steht eine vorsorgliche Erhöhung durch einen Rückstellungsbetrag aus einer Rechtsstreitigkeit gegenüber. Der Finanzaufwand erhöht sich dadurch auf 276 T€ und liegt um 121 T€ über dem Vorjahr.

Das Finanz-/Beteiligungsergebnis hat sich aus diesem Grund von - 147 T€ um 121 T€ auf - 268 T€ erhöht.

Beteiligungserträge fielen im Berichtsjahr nicht an.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern liegt mit 1.401 T€ um 599 T€ über dem Vorjahr (+75,0 %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag beinhalten Körperschaftssteuer / Solidaritätszuschlag (14 T€) und Gewerbesteuer (11 T€).

Die sonstigen Steuern liegen mit 95 T€ auf Vorjahresniveau.

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

Per 31.12.2020 konnte ein positives Ergebnis in Höhe von 1.281 T€ erzielt werden. Geplant war ein positives Ergebnis von 315 T€ (inkl. Betriebskostenzuschüsse).

Gegenüber dem Vorjahr ist das Ergebnis um 571 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 ist hauptsächlich durch die Darlehenstilgungen mit - 436 T€ unter dem Vorjahreswert.

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. Gemäß der Berechnung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA-Formel) beträgt die Fluktuation 0. 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 Industriefafen, wasserstandsunabhängig von der Elbe zu machen. Dieses Projekt, das ein Volumen von etwa 45 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 Aluminiumschrott wird fortgeführt, entwickelte sich im Berichtsjahr bedingt durch die weltweite CORONA-Krise aber deutlich schwächer. Mit der Fertigstellung und der Inbetriebnahme des Recyclingwerks für Aluminiumschrott hat sich der durchschnittliche Lagerbestand auf geringerem Niveau eingependelt, die zukünftigen Marktentwicklungen aufgrund der Erhebung von Strafzöllen durch führende Wirtschaftsmächte und die weiteren 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 weiter ausgebaut und auf diesem Niveau stabilisiert werden. Durch die Übernahme von Logistkdienstleistungen 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 2021 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 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 - 2021 /Sperrung der Schleuse Rothensee

Die Auswirkungen der CORONA – Krise lassen sich derzeit für die TMHG noch nicht abschließend bewerten. Es waren Umsatzverschiebungen und teilweise Umsatzausfälle aus mehreren Projekten zu verzeichnen, welche aber durch neue und nicht planbare Marktchancen sehr erfolgreich kompensiert werden konnten. Die vorgeschriebenen und umgesetzten Schutzmaßnahmen für die Belegschaft und die Geschäftspartner erhöhen im Geschäftsjahr 2020 die Personal- und Sachkosten.

Da die Sparschleuse Rothensee von der WSV wiederum für ca. 2 Monate wegen Wartungs- und Reparaturarbeiten gesperrt wurde und der Wasserstand der Elbe wiederholt die Binnenschifffahrt beeinträchtigt, waren für den Zeitraum 03 - 05/2020 deutlich weniger Schiffsanläufe zu verzeichnen. In den Folgemonaten erfolgte teilweise eine Kompensation der verringerten Schiffanläufe.

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 stellte sich in 2019 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 teilweise veraltete 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 Planung-, Beschaffungs- und Finanzierungsstrategie begegnet. Nach Bedarf wird hierzu auf externe Leistungen zurückgegriffen.


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 Industriehafen, 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 2021


Dr. Heiko Maly
Geschäftsführer