

Magdeburger Hafen GmbH

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

Das Geschäft der Magdeburger Hafen GmbH (MHG) 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 MHG 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, daher wird die Hafenbahn verstärkt in die Angebotspalette von MHG einbezogen.

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

2. Geschäftsverlauf

Wir können trotz der weltweiten CORONA-Krise und des Konfliktes zwischen Russland und der Ukraine wiederholt auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr mit einer Erhöhung der Umschlagsmengen zurückblicken.

Zum 31.12.2022 erhöhte sich der Gesamtumschlag in den Magdeburger Hafenbetriebsteilen im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 % und belief sich auf 3.133.706 t. Davon entfielen auf die Anlieger 2.225.579 t (- 14,2 %) und 908.127 t auf die MHG (+ 84,3 %).

Das Investitionsvolumen betrug im Berichtsjahr 18.853,1 T€ und es verteilte sich auf Software (4,1 T€), Grundstücke und Bauten (12.935,7 T€), technische Anlagen und Maschinen (5.557,6 T€), Betriebs- und Geschäftsausstattung (183,4 T€) und geleistete Anzahlungen (172,3 T€).

Die MHG beschäftigte im Berichtsjahr im Durchschnitt 70 Mitarbeiter, davon waren 27 Angestellte und 43 gewerbliche Arbeitnehmer. Zum Stichtag wurden keine Auszubildende beschäftigt.

3. Darstellung der Lage der Gesellschaft

Vermögenslage

Die Vermögenslage ist durch einen Anstieg der Bilanzsumme auf 69.083 T€ gekennzeichnet. Die Eigenkapitalquote ist unter Einbeziehung des Eigenkapitalanteils des Sonderpostens (70%) für Zuschüsse bei 70 % der Bilanzsumme erwartungsgemäß gesunken, die Fremdkapitalquote stieg aufgrund der Darlehensaufnahmen auf 30 %. 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 4.013 T€ (Vorjahr 2.710 T€) erzielt werden. Aus der Investitionstätigkeit sind Mittelabflüsse von 18.760 T€ (Vorjahr 2.103 T€) erfolgt und aus der Finanzierungstätigkeit sind insgesamt 12.607 T€ zugeflossen (Vorjahr 506 T€ abgeflossen). Daraus ergibt sich ein Cashflow in Höhe von - 2.140 T€ (Vorjahr 101 T€). Bestehende Kreditlinien wurden nur teilweise in Anspruch genommen.

Die Finanzierung der Investitionen erfolgte aus eigenen Finanzmitteln und Bankdarlehen.

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 1.846 T€ (+ 19,2 %) gestiegen und sie liegen mit 11.446 T€ um 2.306 T€ über dem Plan.

Erlössteigerungen konnten gegenüber dem Vorjahr in den Bereichen Umschlag (+T€ 984), Hafenterrain (+T€ 267), Lager (+T€ 964) und Vermietung erzielt werden, in den anderen Bereichen jedoch gingen die Umsatzzahlen zurück.

Der Materialaufwand ist mit 972 T€ gegenüber dem Vorjahr um 147 T€ (17,8 %) höher ausgefallen. Die im Materialaufwand enthaltenen Kosten für Treibstoffe haben sich durch die stark angestiegenen Preise um T€ 183 erhöht.

Das Rohergebnis liegt mit 10.474 T€ um 1.699 T€ (+ 19,4 %) über dem Vorjahr.

Der Personalaufwand ist im Wesentlichen durch eine Abfindung in Höhe von 70 T€ und Tarifanpassungen mit 4.081 T€ um 224 T€ gestiegen (+ 5,8 %).

Die Abschreibungen mit 4.554 T€ sind um 2.488 T€ höher ausgefallen als geplant. Gegenüber dem Vorjahr sind sie durch den Erwerb der Infra- und Superstruktur sowie außerplanmäßige Abschreibungen um 2.129 T€ (87,8 %) erheblich gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von T€ 1.913 sind geprägt durch die Auflösung des Sonderpostens (T€ 1.085) und der Auflösung der aktiven Rechnungsabgrenzung für die Nutzung der Hafenterrainbrücke (T€ 391).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vorjahresvergleich um T€ 147 gestiegen. Im Wesentlichen sind erhöhte Aufwendungen für Versicherungen (+T€ 49) sowie Miet- und Leasingkosten (+ 109) T€, bei geringeren Planungsleistungen (-T€ 74) die Ursache.

Das Betriebsergebnis liegt mit 910 T€ um 574 T€ unter dem Vorjahr.

Die Finanzerträge mit 9 T€ korrespondieren mit dem allgemeinen Zinsniveau und liegen auf Vorjahresniveau. Wesentlich sind die Zinserträge in Höhe von 8 T€ von SHG.

Eine Erhöhung des Finanzaufwandes ergibt sich aus der Darlehensaufnahme von 14.000 T€. Der Finanzaufwand erhöhte sich auf 183 T€ und liegt um 92 T€ über dem Vorjahr.

Das Finanz-/Beteiligungsergebnis hat sich von -83 T€ auf -174 T€ verringert.

Beteiligungserträge fielen im Berichtsjahr nicht an.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern liegt mit 736 T€ um 665 T€ unter dem Vorjahr (- 47,5 %). Die Steuern vom Einkommen und Ertrag beinhalten Körperschaftsteuer / Solidaritätszuschlag (6 T€) und Gewerbesteuer (95 T€).

Die sonstigen Steuern liegen mit 159 T€ über Vorjahresniveau.

Per 31.12.2022 konnte ein positives Ergebnis in Höhe von 635 T€ erzielt werden. Geplant war ein positives Ergebnis von 206 T€.

Gegenüber dem Vorjahr ist das Ergebnis um 564 T€ gesunken.

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 Anstieg, der im Wesentlichen auf den gestiegenen Umsatz, trotz gestiegenen Materialaufwand zurückzuführen ist. Die Umsatzrendite und der Jahresüberschuss sind dagegen rückläufig. Der cash flow ist hauptsächlich durch die Kreditaufnahme und den damit zusammenhängenden Investitionen mit 2.140 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 MHG 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 1,4 %.

IV. 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 gegenwärtig der Industriehafen ausgebaut. Nach Beendigung der Arbeiten ist der gesamte Magdeburger Hafen wasserstandsunabhängig. 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 trotz der weltweiten CORONA-Krise aber deutlich stärker. Mit der Fertigstellung und der Inbetriebnahme des Recyclingwerks für Aluminiumschrott hat sich der durchschnittliche Lagerbestand auf höherem Niveau eingependelt, die zukünftigen Marktentwicklungen aufgrund der Erhebung von Strafzöllen durch führende Wirtschaftsmächte, den Russland-Ukraine Konflikt mit unterschiedlichen Sanktionen 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 teilweise Übernahme von Logistikdienstleistungen für die neuen Ansiedler werden auch im Umschlagsbereich Mehrerlöse generiert.

Da die bestehenden Ansiedlungsflächen weitestgehend vermarktet sind, wird eine weitere strategische Aufgabe darin liegen, neue attraktive Ansiedlungs- und Umschlagsflächen zu schaffen, um den absehbaren Mehrbedarf decken und das Eigengeschäft ausbauen zu können. Hierzu bedarf es hoher Investitionen. 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 2022 aufgestellt und für die Folgejahre fortgeschrieben. Danach wird für den Planungszeitraum (bis 2025) 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.

V. 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 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. Weiterhin sind die stark steigenden Personalkosten aufgrund der aktuellen Tarifabschlüsse risikobehaftet. 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 - 2022

Die Auswirkungen der CORONA – Krise lassen sich derzeit für die MHG 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 2022 die Personal- und Sachkosten. Die Handlungsfähigkeit des Unternehmens war jederzeit gewährleistet.

Russland-Ukraine-Konflikt 2022

Der Konflikt in der Ukraine wird zukünftig die internationalen Wirtschaftsbeziehungen extrem beeinflussen. Es sind für die MHG Umsatzverschiebungen zu erwarten, welche aber durch neue und nicht planbare Marktchancen erfolgreich kompensiert werden müssen. Weiterhin ist von einer erheblichen finanziellen Belastung in der Versorgung mit notwendigen Energieträgern auszugehen. Das Unternehmen wird durch optimiertes Verbrauchs- und Beschaffungsmanagement den Risiken begegnen.

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 der Spundwand IV im Hafenbecken II dringend sanierungsbedürftig. Diese Baumaßnahme wird im Jahr 2023 abgeschlossen. 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.

3. Chancenbericht

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Unternehmens basieren vorrangig auf dem Vorhandensein hafenauffiner Ansiedlungsflächen. So entwickelt die MHG 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 MHG perspektivisch neue wasserseitige Nutzungsmöglichkeiten eröffnen und ihr damit auch eine Ausweitung der Geschäftstätigkeit ermöglichen.

4. Gesamtaussage

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

Magdeburg, 18. August 2023

Dr. Heiko Maly
Geschäftsführer