

HALBJAHRESBERICHT 2021

HAFEN VON ROTTERDAM ERHOLT SICH NACH CORONA-RÜCKGÄNGEN

HAFEN KANN ERHEBLICHEN BEITRAG ZU NIEDERLÄNDISCHER CO₂-REDUKTION UND ZUM WOHLSTAND LEISTEN

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 betrug der Umschlag im Rotterdamer Hafen 231,6 Millionen Tonnen, ein Wachstum von 5,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Trotz dieses Anstiegs hat sich das Umschlagsvolumen von der letztjährigen Corona-Delle noch nicht vollständig erholt. In der ersten Jahreshälfte stieg der Umschlag von Eisenerz, Kohle und Containern. Die finanziellen Ergebnisse des Hafens betriebs waren gut.

Die wichtigsten Punkte des ersten Halbjahres:

- Gesamtumschlag: 231,6 Millionen Tonnen (+5,8 %).
- Starker Anstieg beim Umschlag von Eisenerz (+34,4 %), Kohle (+35,8 %), Breakbulk (+10,1 %) und Containern (+8,7 % in TEU); Rückgang beim Umschlag von Agribulk (-8,9 %) und LNG (-4,7 %).
- Erfolgreicher Umgang mit der Post-Suez-Seeblockade.
- Konkrete Fortschritte bei der Energiewende, u.a. dank finanzieller Unterstützung (SDE++) für Unternehmen, die CO₂ über Porthos abscheiden und speichern wollen und zusätzlicher Produktionskapazitäten für Biodiesel.
- Steigerung des Umsatzes des Hafens betriebs um 7,5 % auf 387,6 Mio. € und des Betriebsergebnisses um 16,4 % auf 174,9 Mio. €.

Allard Castelein, CEO des Hafens betriebs Rotterdam: "Es ist ermutigend zu sehen, dass das Gesamtumschlagsvolumen von Quartal zu Quartal steigt. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Rotterdamer Hafen die Corona-Delle des letzten Jahres bereits wieder wettgemacht hat. Die finanziellen Ergebnisse des Hafens betriebs waren zufriedenstellend. Dies ermöglicht es uns, weiterhin in den Hafen der Zukunft, in den Übergang zu sauberer Energie und in gute Erreichbarkeit zu investieren, damit wir unseren Kunden helfen können, mehr Ladung nach Rotterdam zu bringen. Wir glauben, dass unsere Investitionen einen bedeutenden Einfluss auf Beschäftigung, Nachhaltigkeit und Gesellschaft haben."

UMSCHLAGSENTWICKLUNG NACH GÜTERARTEN

TROCKENES MASSENGUT

Der Umschlag von trockenem Massengut belief sich auf 37,7 Millionen Tonnen, ein Wachstum von 22,5 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020. Insbesondere die Wiederbelebung der deutschen Stahlproduktion führte zu einer erhöhten Nachfrage nach Eisenerz und Schrott (+34,4 %). Folglich stieg auch die Nachfrage nach Koks- und Hochofenschrott. Auch die Nachfrage nach Energiekohle für die Stromerzeugung war in dieser Zeit deutlich höher. Dies ist auf den Aufschwung der Wirtschaft und die enttäuschende Stromproduktion aus Wind zurückzuführen.

Hohe Gaspreise machten die Kohleverstromung wettbewerbsfähig, trotz der gestiegenen Preise für CO₂-Emissionszertifikate. Der Gesamtkohledurchsatz stieg im ersten Halbjahr um +35,8 %. Aber die Menge an Kohle ist über mehrere Jahre hinweg rückläufig: Im Zeitraum 2015-2020 sank sie um 44 %.

Der Umschlag von Agribulk sank um 8,9 %. Im vergangenen Jahr war der Umschlag von Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln trotz der Corona-Krise auf hohem Niveau. Die Ungewissheit über mögliche Störungen in der Versorgung mit Lebensmitteln veranlasste damals Händler und Importeure, viel Agribulk einzukaufen. Ab Oktober letzten Jahres sanken die Umschläge jedoch, da sich im Laufe des Jahres große Lagerbestände aufbauten, unter anderem von Soja und Mais.

FLÜSSIGES MASSENGUT

Innerhalb der größten Umschlagskategorie, dem flüssigen Massengut, war das Wachstum weniger stark als beim trockenen Massengut. Der Gesamtumschlag von flüssigem Massengut stieg um 1,1 % auf 100,9 Mio. Tonnen. Leichte Steigerungen gab es beim Umschlag von Mineralölprodukten (+3,7 %) und Rohöl (+0,4 %). LNG hingegen verzeichnete einen leichten Rückgang (-4,7 %). In Bezug auf

Rohöl war der Grund, dass die Raffinerieaktivität in den Niederlanden und in Deutschland seit Beginn des zweiten Quartals über dem des Jahres 2020 lag. Im vergangenen Jahr war aufgrund des Beginns der Covid-19-Krise ein Abwärtstrend zu verzeichnen.

Der Umschlag von Ölprodukten war im ersten Quartal höher als im Jahr 2020 und im zweiten Quartal niedriger, was per Saldo zu einem Anstieg des Umschlages insgesamt führte. Der höhere Durchsatz wurde vor allem durch die verstärkte Lieferung von Heizöl und Naphtha verursacht. Es kam mehr Heizöl aus Russland nach Rotterdam, was vor allem auf die geringeren Direktexporte aus Russland in die USA zurückzuführen ist. Naphtha ist ein typisches Importprodukt. In diesem Fall führte die höhere Nachfrage der chemischen Industrie zu mehr Importen.

Beim Umschlag von Gasöl/Diesel gab es weniger Importe und mehr Exporte. Mehr wurde in die Vereinigten Staaten transportiert, unter anderem wegen der extremen Kälte dort. Der Paraffinumschlag ging aufgrund der geringen Nachfrage stark zurück. Innerhalb der Kategorie "Sonstige flüssige Güter" gab es einen Anstieg bei den Biokraftstoffen und einen leichten Rückgang beim Umschlag von Chemikalien.

CONTAINER UND BREAKBULK

Gemessen in Tonnen stieg der Containerumschlag um 4,4 % und gemessen im Standardformat TEU sogar um 8,7 %. Dieser Unterschied zwischen Tonnen und TEU hat zwei Ursachen. Erstens wurden im ersten Quartal mehr Leercontainer umgeschlagen als im gleichen Zeitraum 2020. Die zweite Ursache ist, dass das durchschnittliche Gewicht der vollen Container bereits seit einiger Zeit einen Abwärtstrend zeigt. Die gestiegene Nachfrage nach Konsumgütern in Verbindung mit Störungen in den Logistikketten (u. a. die Blockade des Suezkanals, der Corona-Ausbruch und die Sperrung der Häfen in Shenzhen) führten weltweit zu Verzögerungen und hohen Frachtraten. Die Abwicklung der Containerströme lief in Rotterdam gut.

Der Roll-on-roll-off-Umschlag erholte sich im zweiten Quartal gut, nachdem er kurz nach dem Brexit Anfang 2021 stark zurückgegangen war. Das zweite Quartal war sogar etwas besser als 2019. Die Mengen liegen deutlich (+8,8 %) über denen von 2020. Dabei ist zu beachten, dass das Halbjahresvolumen des letzten Jahres durch die erste Corona-Sperre im zweiten Quartal stark beeinträchtigt wurde. Der Umschlag von sonstigem Stückgut nahm um 14,7 % zu, was vor allem auf eine Zunahme von Nichteisenmetallen und Stahl zurückzuführen ist.

GUTES FINANZERGEBNIS DER HAFENBEHÖRDE

Die finanziellen Ergebnisse des Hafens Rotterdam waren in den vergangenen sechs Monaten gut. Der Umsatz wuchs um 7,5 % auf 387,6 Mio. € (2020H1: 360,4 Mio. €). Die Vertragserlöse aus der Grundstücksvermietung stiegen vor allem deshalb, weil einige bestehende Verträge an den aktuellen Marktpreis angepasst wurden. Die Umsatzerlöse aus Seehafengebühren stiegen aufgrund des höheren Umschlagvolumens. Die betrieblichen Aufwendungen gingen im Vergleich zum ersten Halbjahr

des Vorjahres um 4 % zurück, was hauptsächlich auf geringere Ausgaben während der Covid-19-Pandemie und ein hohes Kostenbewusstsein zurückzuführen ist.

Das operative Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern stieg auf 153,1 Mio.€ (2020H1: 128,4 Mio.€). Das Ergebnis nach Steuern betrug 116,7 Mio.€ (2020H1: 98,1 Mio.€). Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr betragen 97,6 Mio. € (2020H1: 136,4 Mio. €). Die Gesamtinvestitionen für 2021 werden voraussichtlich auf dem Investitionsniveau des Vorjahres liegen (2020: 265,7 Mio. €).

SCHRITTE NACH VORN IN DER ENERGIEWENDE

In den vergangenen sechs Monaten wurden wieder wichtige Schritte bei der Energiewende gemacht. So wurde im Mai bekannt, dass die niederländische Regierung ca. 2 Mrd. € reserviert hat für die vier Unternehmen, die CO₂ abscheiden wollen, und für die Speicherung im Porthos-Projekt. Hier soll ab 2024 erstmals in den Niederlanden CO₂ in großem Umfang in leeren Gasfeldern unter der Nordsee gespeichert werden. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der niederländischen Klimaziele. Ein weiteres wichtiges Thema der Energiewende ist Wasserstoff. Es gibt eine Reihe von Projekten, die eine groß angelegte lokale Produktion, den Import von Wasserstoff aus Übersee und die Anwendung im Verkehrssektor und in der Industrie vorsehen. Es wird eine Investitionsentscheidung für den Bau einer Wasserstoff-Pipeline im Hafengebiet getroffen. Der Bau von Pipelines zwischen Rotterdam, Chemelot und Nordrhein-Westfalen für verschiedene Stoffe, darunter Wasserstoff und CO₂, wird untersucht. Diese Art von Infrastruktur ist eine Voraussetzung für viele Industrien, um von fossilen Brennstoffen auf grünen Wasserstoff umzusteigen.

FORTSCHRITT BEI DIGITALISIERUNG IM HAFEN

Die Tatsache, dass der Brexit keine größeren Probleme in der Logistik in Rotterdam verursacht hat, zeigt, dass die Systeme von Portbase von hoher Qualität sind und sowohl den Transportsektor als auch die Regierung gut unterstützen. Es macht auch deutlich, wie wichtig die Digitalisierung ist. Aus diesem Grund wurde im letzten halben Jahr weiter an der Digitalisierung verschiedener Aktivitäten gearbeitet. So wurden zum Beispiel mehrere Prozesse für die Schifffahrt weiter digitalisiert, darunter die Benachrichtigungen der Lotsen, und die Digitalisierung der Gesundheitserklärungen für die Schifffahrt. Jedes Jahr treffen mehr als 30.000 dieser "Gesundheitserklärungen", die die Schiffsbesatzung betreffen, im Hafenkoordinationszentrum ein. Ebenfalls in den letzten sechs Monaten wurde das 100. Unternehmen an Routescanner angeschlossen, eine Plattform, die auf Basis der Daten von Containerbetreibern einen globalen Einblick in die Transportwege von Containern bietet. Auf diese Weise erhöht Routescanner die Transparenz in der Logistik. Neben dem intelligenten Austausch und der Nutzung dieser Art von Informationen stattet der Hafenbetrieb auch immer mehr die physischen Infrastruktur mit Sensoren aus. Der erste "intelligente" Poller wurde jetzt installiert. Die Daten dieser Sensoren ermöglichen es der Hafenbehörde, ihre Anlagen optimal einzusetzen und zu warten.

AUSBLICK

Die Wirtschaft zieht an, ebenso der Welthandel. Dies sind positive Triebkräfte für eine weitere Erholung des Umschlagvolumens im Rotterdamer Hafen. Gleichzeitig gibt es Herausforderungen und Unsicherheiten, insbesondere hinsichtlich des weiteren Verlaufs der Pandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum des Umschlagvolumens in der zweiten Jahreshälfte 2021 fortsetzen wird. Der Hafenbetrieb Rotterdam möchte die (neue) Regierung bei der Erreichung der Klimaziele unterstützen. Dazu muss das neue Kabinett aber helfen, große Investitionen in die Infrastruktur zu ermöglichen. Auch der Rotterdamer Hafen benötigt schnell mehr Stickstoff-Speicherplatz für verschiedene Energiewendeprojekte. Geschieht dies nicht, können unsere Ambitionen nicht rechtzeitig realisiert werden und die Nachhaltigkeit der Branche wird stagnieren.

BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

UMSCHLAG UND ENTWICKLUNGEN IM HAFEN

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 betrug der Umschlag im Rotterdamer Hafen 231,6 Millionen Tonnen, ein Wachstum von 5,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Trotz dieses Anstiegs hat sich das Umschlagvolumen noch nicht von der Corona-Delle des letzten Jahres erholt. In der ersten Jahreshälfte stieg das Umschlagsvolumen von Eisenerz, Kohle und Containern. Die finanziellen Ergebnisse der Hafentrieb waren gut.

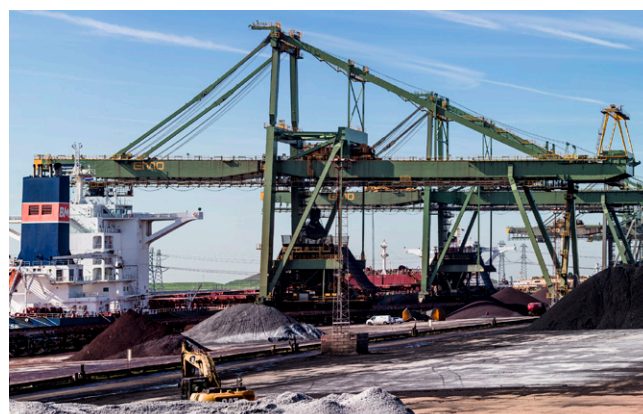
GÜTERUMSCHLAG (GROSS ROTTERDAM)	JAN-JUN 2021	JAN-JUN 2020	DIFFERENZ IN %
(IN TAUSENDEN TONNEN)			
Agribulk	4.542	4.988	-8,9%
Eisenerz und Schrott	15.011	11.168	34,4%
Kohle	11.226	8.265	35,8%
Biomasse	965	812	18,9%
Sonstiges Massengut, trocken	5.969	5.551	7,5%
GESAMT MASSENGUT, TROCKEN	37.713	30.783	22,5%
Rohöl	50.373	50.151	0,4%
Mineralölprodukte	30.715	29.618	3,7%
LNG	3.713	3.898	-4,7%
Sonstiges Massengut, flüssig	16.058	16.121	-0,4%
GESAMT MASSENGUT, FLÜSSIG	100.859	99.788	1,1%
CONTAINER	77.999	74.691	4,4%
Roll-on/Roll-off	11.777	10.821	8,8%
Sonstiges Stückgut	3.282	2.862	14,7%
GESAMT BREAKBULK	15.059	13.683	10,1%
GESAMTUMSCHLAG (IN TAUSENDEN TONNEN)	231.631	218.945	5,8%
CONTAINERUMSLAG (ANZAHL TEU X 1.000)	7.612	7.002	8,7%

Allard Castelein, CEO des Hafentriebs Rotterdam: "Es ist ermutigend zu sehen, dass das Gesamtumschlagsvolumen von Quartal zu Quartal steigt. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Rotterdamer Hafen die Corona-Delle des letzten Jahres bereits wieder wettgemacht hat. Die finanziellen Ergebnisse des Hafentriebs waren zufriedenstellend. Dies ermöglicht es uns, weiterhin in den Hafen der Zukunft, in den Übergang zu sauberer Energie und in gute Erreichbarkeit zu investieren, damit wir unseren Kunden helfen können, mehr Ladung nach Rotterdam zu bringen. Wir glauben, dass unsere Investitionen einen bedeutenden Einfluss auf Beschäftigung, Nachhaltigkeit und Gesellschaft haben."

UMSCHLAGSENTWICKLUNG NACH GÜTERARTEN

TROCKENES MASSENGUT

Der Umschlag von trockenem Massengut belief sich auf 37,7 Millionen Tonnen, ein Wachstum von 22,5 % im Vergleich zum ersten Halbjahr



2020. Besonders Die Wiederbelebung der deutschen Stahlproduktion führte zu einer erhöhten Nachfrage nach Eisenerz und Schrott (+34,4 %). Folglich stieg auch die Nachfrage nach Kokskohle für Hochöfen. Auch die Nachfrage nach Energiekohle für die Stromerzeugung war in dieser Zeit deutlich höher. Grund dafür war

die Wiederbelebung der Wirtschaft und die enttäuschende Stromproduktion aus Wind. Hohe Gaspreise machten die Kohleverstromung wettbewerbsfähig, trotz der gestiegenen Preise für CO₂-Emissionszertifikate. Der Gesamtkohledurchsatz stieg im ersten Halbjahr um +35,8 %. Aber die Menge an Kohle ist über mehrere Jahre hinweg rückläufig: Im Zeitraum 2015-2020 sank sie um 44 %. Der Umschlag von Agribulk sank um 8,9 %. Im vergangenen Jahr war

Beim Umschlag von Gasöl/Diesel gab es weniger Importe und mehr Exporte. Mehr wurde in die Vereinigten Staaten transportiert, unter anderem wegen der extremen Kälte dort. Der Paraffinumschlag ging aufgrund der geringen Nachfrage stark zurück.

Innerhalb der Kategorie "Sonstige flüssige Güter" gab es einen Anstieg bei den Biokraftstoffen und einen leichten Rückgang beim Umschlag von Chemikalien.



der Umschlag von Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln trotz der Corona-Krise auf hohem Niveau. Die Ungewissheit über mögliche Störungen in der Versorgung mit Lebensmitteln veranlasste damals Händler und Importeure, viel Agribulk einzukaufen. Ab Oktober letzten Jahres sanken die Umladungen jedoch, da sich im Laufe des Jahres große Lagerbestände aufbauten, unter anderem von Soja und Mais.

FLÜSSIGES MASSENGUT

Innerhalb der größten Umschlagskategorie, dem flüssigen Massengut, war das Wachstum weniger üppig als beim Trockenmassengut. Der Gesamtumschlag von flüssigem Massengut stieg um 1,1 % auf 100,9 Mio. Tonnen. Leichte Steigerungen gab es beim Umschlag von Mineralölprodukten (+3,7 %) und Rohöl (+0,4 %). LNG hingegen verzeichnete einen leichten Rückgang (-4,7 %). In Bezug auf Rohöl überstieg die Raffinerieaktivität in den Niederlanden und Deutschland seit Beginn des zweiten Quartals die von 2020. Im vergangenen Jahr war aufgrund des Beginns der Covid-19-Krise ein Abwärtstrend zu verzeichnen.

Der Umschlag von Ölprodukten war im ersten Quartal höher als im Jahr 2020 und im zweiten Quartal niedriger, was per Saldo zu einem Anstieg des Umschlags insgesamt führte. Der höhere Durchsatz wurde vor allem durch die verstärkte Lieferung von Heizöl und Naphtha verursacht. Es kam mehr Heizöl aus Russland nach Rotterdam, was vor allem auf die geringeren Direktexporte aus Russland in die USA zurückzuführen ist. Naphtha ist ein typisches Importprodukt. In diesem Fall führte die höhere Nachfrage der chemischen Industrie zu mehr Importen.

CONTAINER UND BREAKBULK

Gemessen in Tonnen stieg der Containerumschlag um 4,4 % und gemessen im Standardformat TEU sogar um 8,7 %.

Dieser Unterschied zwischen Tonnen und TEU hat zwei Ursachen. Erstens wurden im ersten Quartal mehr Leercontainer umgeschlagen als im gleichen Zeitraum 2020. Die zweite Ursache ist, dass das durchschnittliche Gewicht der vollen Container seit einiger Zeit einen Abwärtstrend aufweist. Die gestiegene Nachfrage nach Konsumgütern in Kombination mit Störungen in den Logistikketten (z. B. Blockade des Suezkanals, Corona-Ausbruch und Abriegelung des Hafens in Shenzen) führte weltweit zu Verzögerungen und hohen Frachtraten. Die Abwicklung der Containerströme lief in Rotterdam recht gut. Der Roll-on-roll-off-Umschlag erholte sich im zweiten Quartal gut, nachdem er kurz nach dem Brexit Anfang 2021 stark zurückgegangen war. Das zweite Quartal war sogar etwas besser als 2019. Die Mengen liegen deutlich (+8,8 %) über denen von 2020. Dabei ist zu beachten, dass das Halbjahresvolumen des letzten Jahres durch die erste Corona-Sperre im zweiten Quartal stark beeinträchtigt wurde. Der Umschlag von sonstigem Stückgut nahm um 14,7 % zu, was vor allem auf eine Zunahme von Nichteisenmetallen und Stahl zurückzuführen ist.

SCHRITTE NACH VORN IN DER ENERGIEWENDE

In den vergangenen sechs Monaten wurden wieder wichtige Schritte bei der Energiewende gemacht. So wurde im Mai bekannt gegeben, dass die niederländische Regierung ca. 2 Mrd. € reserviert hat für

die vier Unternehmen, die CO₂ auffangen, und zur Speicherung an das Porthos-Projekt liefern. Hier soll ab 2024 erstmals in den Niederlanden CO₂ in großem Umfang in leeren Gasfeldern unter der Nordsee gespeichert werden. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der niederländischen Klimaziele. Ein weiteres wichtiges Thema der Energiewende ist Wasserstoff. Es gibt eine Reihe von Projekten, die eine groß angelegte lokale Produktion, den Import von Wasserstoff aus Übersee und die Anwendung im Verkehrssektor und in der Industrie vorsehen. Es wird eine Investitionsentscheidung für den Bau einer Wasserstoff-Pipeline im Hafengebiet getroffen. Bau von Pipelines zwischen Rotterdam, Chemelot und Nordrhein-Westfalen für verschiedene Stoffe, unter anderem Wasserstoff und CO₂, wird untersucht. Diese Art von Infrastruktur ist eine Voraussetzung für viele Industrien, um von fossilen Brennstoffen auf grünen Wasserstoff umzusteigen.

FORTSCHRITT HAFEN-DIGITALISIERUNG

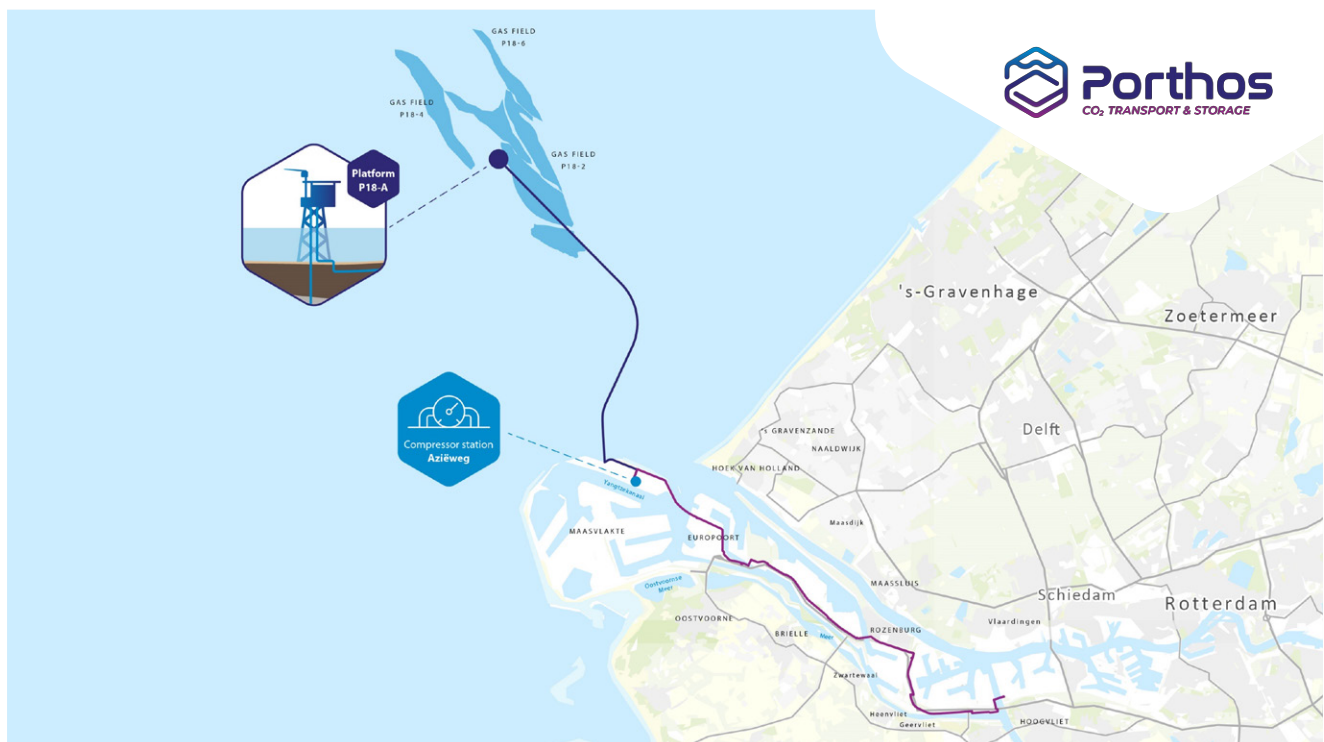
Die Tatsache, dass der Brexit keine größeren Probleme in der Logistik in Rotterdam verursacht hat, zeigt, dass die Systeme von Portbase von hoher Qualität sind und sowohl den Transportsektor als auch die Regierung gut unterstützen. Es macht auch deutlich, wie wichtig die Digitalisierung ist. Aus diesem Grund wurde im letzten halben Jahr weiter an der Digitalisierung verschiedener Aktivitäten gearbeitet. So wurden zum Beispiel mehrere Prozesse für die Schifffahrt weiter digitalisiert, darunter die Benachrichtigungen der Lotsen, und die Digitalisierung der Gesundheitserklärungen für die Schifffahrt. Jährlich erreichen über 30.000 dieser "Gesundheitserklärungen" bezüglich der Schiffsbesatzungen das Hafenkoordinationszentrum.

Ebenfalls in den letzten sechs Monaten wurde das 100. Unternehmen an Routescanner angeschlossen. Das ist eine Plattform, die auf Basis der Daten von Containerbetreibern einen globalen Einblick in die Transportwege von Containern bietet. Auf diese Weise erhöht Routescanner die Transparenz in der Logistik. Neben dem intelligenten Austausch und der Nutzung dieser Art von Informationen stattet die Hafenbetrieb auch immer mehr der physischen Infrastruktur mit Sensoren aus. Der erste "intelligente" Poller wurde jetzt installiert. Die Daten dieser Sensoren ermöglichen es der Hafenbehörde, ihre Anlagen optimal einzusetzen und zu warten.

AUSBLICK

Die Wirtschaft zieht an, ebenso der Welthandel. Dies sind positive Triebkräfte für eine weitere Erholung des Umschlagvolumens im Rotterdamer Hafen. Gleichzeitig gibt es Herausforderungen und Unsicherheiten, insbesondere hinsichtlich des weiteren Verlaufs der Pandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum des Umschlagvolumens in der zweiten Jahreshälfte 2021 fortsetzen wird.

Der Hafenbetrieb Rotterdam möchte die (neue) Regierung bei der Erreichung der Klimaziele unterstützen. Dazu muss das neue Kabinett aber helfen, große Investitionen in die Infrastruktur zu ermöglichen. Auch der Rotterdamer Hafen benötigt schnell mehr Stickstoff-Speicherplatz für verschiedene Energiewendeprojekte. Geschieht dies nicht, können unsere Ambitionen nicht rechtzeitig realisiert werden und die rechtzeitig realisiert werden und die Nachhaltigkeit der Branche wird stagnieren.



FINANZEN

Im ersten Halbjahr 2021 wurde ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 116,7 Mio. € erzielt. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern für das erste Halbjahr 2021 beträgt 153,1 Mio. €. Ein Anstieg von 19,2 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 (128,4 Mio. €).

Der Umsatz im ersten Halbjahr 2021 stieg im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 um 7,5 % (27,2 Mio. €). Dies ist auf einen Anstieg der Vertragserlöse in Höhe von 19,8 Mio. € aufgrund von neuen Verträgen, Preisrevisionen und Indexierungen zurückzuführen. Die im Jahr 2020 aufgrund von COVID-19 vereinbarten Zahlungsvereinbarungen sind ausgelaufen und werden abbezahlt. Die Seehafengebühren stiegen um 4,8 Mio. € aufgrund eines Anstiegs des Frachtumschlags um 5,8 %. Der Anstieg des Frachtumschlags zeigt eine zaghafte Erholung nach dem Einbruch der Umschlagszahlen aufgrund der COVID-19-Pandemie. Der Umsatzanstieg durch den Warenumsatz wird durch den negativen Preiseffekt innerhalb des Containersegments gedämpft, da die Schiffe stärker beladen waren.

Die betrieblichen Aufwendungen im ersten Halbjahr 2021 sind um 4,0 % (5,3 Mio. €) niedriger als im ersten Halbjahr 2020. Der Rückgang ist auf geringere Belastungen während der COVID-19-Pandemie zurückzuführen, deren Auswirkungen im Jahr 2021 sechs Monate lang sichtbar sein werden, verglichen mit einem Quartal im Jahr 2020. Darüber hinaus sind die Wartungskosten durch das Insourcing von Aktivitäten gesunken. Die Abschreibungen stiegen um 10,2 % (7,9 Mio. €), hauptsächlich aufgrund einer Abschreibung auf das Projekt Container Exchange Route (CER) in Höhe von 5,8 Mio. € als Folge der Entscheidung, den unbemannten Transport nicht fortzusetzen.

Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2021 belaufen sich auf 97,6 Mio. € inklusive Kapitaleinlagen in assoziierte Unternehmen (1. Halbjahr 2020: 136,4 Mio. €). Die wichtigsten Investitionen für das erste Halbjahr 2021 sind der Bau der Theemswegtracé und der Bau der CER.

Per Saldo hat sich der Bestand an liquiden Mitteln gegenüber dem Geschäftsjahresende 2020 um 45,5 Mio. € erhöht. Im Rahmen des finanziellen Risikomanagements hat der Hafenbetrieb Rotterdam das Management des Zinsrisikos optimiert. Dies führt zu einem einmaligen Rückgang des operativen Cashflows auf 13,1 Mio. € (2020: 154,2 Mio. €). Die gezahlten Investitionen in Höhe von 98,7 Mio. € haben den größten Anteil am Investitions-Cashflow im ersten Halbjahr 2021. Der Finanzierungs-Cashflow erhöhte sich um 95,3 Mio. €, da 255,0 Mio. € an Fremdkapital aufgenommen wurden. Davon ist die Laufzeit länger als ein Jahr. Dem steht eine Rückzahlung in Höhe von 60,0 Mio. € auf eine im Jahr 2018 aufgenommene Finanzierung gegenüber. Darüber hinaus wurde die erste Tranche der Dividende in Höhe von 55,5 Mio. € ausgezahlt. Damit steht dem Hafenbetrieb Rotterdam ein ausreichender Cashflow zur Verfügung, um seinen Verpflichtungen nachzukommen und weiterhin in die physische Infrastruktur und die Digitalisierung des Hafens zu investieren.



HALBJAHRESZAHLEN 2021

BILANZ ZUM 30. JUNI 2021

(Vor Ergebnisverwendung)

AKTIVA	30-6-2021	31-12-2020
(BETRÄGE X 1.000 €)		
Anlagevermögen		
Immaterielles Anlagevermögen	70.813	72.596
Sachanlagevermögen	3.950.123	3.938.420
Finanzielles Anlagevermögen	1.692.048	1.377.751
	5.712.984	5.388.767
Umlaufvermögen		
Lagerbestände	629	628
Forderungen	215.562	181.321
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	252.381	206.836
	468.572	388.785
AKTIVA INSGESAMT	6.181.556	5.777.552
VERBINDLICHKEITEN		
(BETRÄGE X 1.000 €)		
Eigenkapital	4.183.107	4.180.696
Einrichtungen	55.318	57.018
Langfristige Verbindlichkeiten	1.676.348	1.353.694
Kurzfristige Verbindlichkeiten	266.783	186.144
GESAMTVERBINDLICHKEITEN	6.181.556	5.777.552

VERKÜRZTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG ERSTES HALBJAHR 2021

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	JAN-JUN 2021	JAN-JUN 2020
(BETRÄGE X 1.000 €)		
Summe der Betriebseinnahmen	387.629	360.430
Summe der Betriebskosten	127.513	132.843
ERGEBNIS VOR ZINSEN UND ABSCHREIBUNGEN	260.116	227.587
Abschreibungen und Wertminderungen auf Anlagevermögen	85.257	77.399
BETRIEBSERGEBNIS	174.859	150.188
Finanzielle Erträge und Aufwendungen	-21.776	-21.794
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT VOR STEUERN	153.083	128.394
Steuern	-37.511	-30.137
Ergebnisse der Beteiligungen	1.145	-157
ERGEBNIS NACH STEUERN	116.717	98.100

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG ERSTES HALBJAHR 2021

KAPITALFLUSSRECHNUNG	JAN-JUN 2021	JAN-JUN 2020
(BETRÄGE X 1.000 €)		
BETRIEBSERGEBNIS	174.859	150.188
Abschreibungen, Veränderungen der Rückstellungen etc.	85.547	82.098
Veränderungen im Betriebskapital	16.277	-50.594
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHER TÄTIGKEIT	276.683	181.692
Erhaltene und gezahlte Zinsen	-221.806	-18.709
Gezahlte Körperschaftssteuer	-41.748	-8.746
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHER TÄTIGKEIT	13.129	154.237
Brutto-Investitions-Cashflow	-98.704	-139.418
Zuschüsse und andere Änderungen	4.070	5.893
Desinvestitionen	686	331
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT	-93.948	-133.194
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT	126.364	31.082
SALDO DES CASHFLOWS	45.545	52.125
Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten zum 1. Januar	206.836	136.093
Kassenbestand zum 30. Juni	252.381	188.218
KASSENBEWEGUNG	45.545	52.125

GRUNDSÄTZE ZUR BEWERTUNG UND ERGEBNISERMITTLUNG

AKTIVITÄTEN DES UNTERNEHMENS

Der Hafendienstbetrieb Rotterdam verwaltet, betreibt und entwickelt das Hafen- und Industriegebiet von Rotterdam. Als Aktiengesellschaft hat der Hafendienstbetrieb Rotterdam zwei Anteilseigner: die Gemeinde Rotterdam (70,83 %) und den Staat (29,17 %).

Die satzungsgemäßen Ziele/Kernaktivitäten des Hafendienstbetriebs Rotterdam sind:

- die Entwicklung, der Bau, die Verwaltung und der Betrieb des Hafen- und Industriegebiets in Rotterdam;
- die Förderung einer effektiven, sicheren und effizienten Schifffahrt im Hafen von Rotterdam und im Küstengebiet.

Der Hafendienstbetrieb Rotterdam schafft wirtschaftlichen und sozialen Mehrwert, indem er gemeinsam mit Kunden und Interessengruppen ein nachhaltiges Wachstum im Hafen erzielt.



Der Hafendienstbetrieb Rotterdam investiert in die Erschließung von Grundstücksflächen und in die Hafeninfrastruktur, wie Kaimauern, Stege, (Wasser-)Straßen sowie Kabel- und Leitungsvorrichtungen. Diese Infrastruktur macht den Standort zugänglich und ermöglicht den Umschlag von Gütern. Die Gelände und die Infrastruktur im Hafen sind an Unternehmen vermietet oder verpachtet, was eine unserer wichtigsten Einnahmequellen ist. Ein weitere wichtige Einnahmequelle sind die Hafengebühren. Hafengebühren werden von (internationalen) Reedereien erhoben, wenn ihre Schiffe unsere nautische Infrastruktur im Hafen nutzen.

GRUNDSÄTZE FÜR DIE ERSTELLUNG DES HALBJAHRESBERICHTS

Der Halbjahresbericht wurde in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen von Teil 9 von Buch 2 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches und den Aussagen in den Richtlinien für die jährliche Berichterstattung des Niederländischen Rates für die Jahresberichtlegung erstellt. Wie nach RJ 394 "Interim Reporting" zulässig, enthält dieser Zwischenbericht nicht alle Pflichtangaben eines vollständigen Abschlusses und sollte daher zusammen mit dem Jahresabschluss 2020 gelesen werden. Für die Halbjahreszahlen gelten die gleichen Grundsätze wie für die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden sowie für die Ermittlung des Ergebnisses wie für den

Jahresabschluss 2020. Aufgrund des gesonderten Ausweises des immateriellen Anlagevermögens, siehe auch "Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden", wird die Bilanzierungs- und Bewertungsmethode für immaterielles Anlagevermögen im Folgenden dargestellt.

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN

Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden zum Anschaffungs- oder Herstellungspreis abzüglich der kumulierten Abschreibungen und ggf. der kumulierten Wertminderungen bewertet.

Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens werden systematisch auf der Grundlage ihrer geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer mit einem Maximum von zehn Jahren abgeschrieben. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer und die Abschreibungsmethode werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres neu festgelegt.

BEFREIUNG VON DER KONSOLIDIERUNGSPFLICHT

Der Hafendienstbetrieb Rotterdam macht von der Befreiung von der Konsolidierungspflicht von Beteiligungen Gebrauch, wenn die in die Konsolidierung einzubeziehenden Gesellschaften gemeinsam eine finanzielle Bedeutung haben, die für den gesamten Hafendienstbetrieb Rotterdam vernachlässigbar ist (RJ 217.304).

SYSTEM-ÄNDERUNGEN

Im ersten Halbjahr 2021 gab es keine Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die das Eigenkapital oder das Ergebnis beeinflussen würden. Im Jahr 2021 wurde jedoch beschlossen, den Posten Immaterielles Anlagevermögen aus Gründen des besseren Einblicks und aufgrund der Erwartung, dass die Größe dieses Postens in Zukunft weiter zunehmen wird, als separaten Posten darzustellen.

ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN UND SCHÄTZUNGEN

In Anwendung der Grundlagen und Regeln für die Erstellung des Halbjahresberichts fasst der Vorstand des Hafendienstbetriebs Rotterdam verschiedene Beurteilungen und Schätzungen. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 gibt es keine wesentlichen Änderungen in der Beurteilungs- und Schätzungsmethode.

SAISONALE EINFLÜSSE

Die Umschlagmengen sind in begrenztem Umfang saisonalen Einflüssen wie einem Anstieg des Kohleumschlags in den Wintermonaten und dem Einfluss des chinesischen Neujahrs (Februar) auf den Containerumschlag ausgesetzt. Die Einnahmen aus Miet- und Pachtverträgen sowie die Betriebsaufwendungen und liegen kaum oder keinen Saisonaleinflüssen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR VERKÜRZTEN BILANZ UND GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN

IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN	IMMATERIELLES ANLAGEVERMÖGEN	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE	GESAMT
(BETRÄGE X 1.000 €)			
Einkaufspreis	124.239	23.542	147.781
Kumulierte Abschreibungen	-75.185	-	-75.185
BUCHWERT 31. DEZEMBER 2020	49.054	23.542	72.596
Bruttoinvestitionen	-	6.208	6.208
Abgänge (Anschaffungswert)	-	-	-
Abgänge (kum. Abschreibungen)	-	-	-
Zuschüsse	-	-	-
(Staatliche) Beiträge	-	-	-
Abschreibung/Amortisation/Wertminderung	-7.963	-28	-7.991
Inbetriebnahme	5.460	-5.460	-
MUTATIONEN 2021	-2.503	720	-1.783
BUCHWERT 30. JUNI 2021	46.551	24.262	70.813
Einkaufspreis	129.699	24.290	153.989
Kumulierte Abschreibungen	-83.148	-28	-83.176
BUCHWERT 30. JUNI 2021	46.551	24.262	70.813
Abschreibungszeiträume in Jahren	3 bis 10 Jahre	-	-

* Ab dem Geschäftsjahr 2021 wird das immaterielle Anlagevermögen separat ausgewiesen. Infolgedessen wurden die Vergleichszahlen für 2020 angepasst.

Die immateriellen Vermögenswerte verringerten sich im ersten Halbjahr 2021 um 1,8 Mio. € aufgrund von Abschreibungen (8,0 Mio. €) und erhöhten sich durch Nettoinvestitionen (6,2 Mio. €).

SACHANLAGEVERMÖGEN

SACHANLAGEVERMÖGEN *)	LAND UND INFRAPLUS	ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR, HAFENBECKEN UND WASSERSTRASSEN	KAIMAUERN, STEINBEFESTIGUNGEN, STEGANLAGEN UND ANDERE ANLEGER	SACHANLAGEN IM AUFBAU	ANLAGEVERMÖGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE	GESAMT
(BETRÄGE X 1.000 €)						
Anschaffungskosten	1.622.865	1.259.760	1.927.789	289.996	696.514	5.796.924
Kumulierte Abschreibungen	-339.747	-524.882	-656.808	-	-337.067	-1.858.504
BUCHWERT 31. DEZEMBER 2020	1.283.118	734.878	1.270.981	289.996	359.447	3.938.420
Bruttoinvestition	-	-	-	90.072	-	90.072
Technische Beratung	-	-	-	2.967	-	2.967
Abgänge (Anschaffungswert)	-	-	-	-	-9.539	-9.539
Abgänge (kum. Abschreibung)	-	-	-	-	9.539	9.539
Subventionen	-	-	-	-1.685	-	-1.685
(staatliche) Beiträge	-	-	-	-2.385	-	-2.385
Abschreibung/Amortisation/Wertminderung	-11.502	-19.936	-25.191	-5.930	-14.707	-77.266
Inbetriebnahme	716	2.797	7.749	-23.586	12.324	-
MUTATIONEN 2021	-10.786	-17.139	-17.442	59.453	-2.383	11.703
BUCHWERT 30. JUNI 2021	1.272.332	717.739	1.253.539	349.449	357.064	3.950.123
Anschaffungskosten	1.623.581	1.262.557	1.935.538	349.449	699.299	5.870.424
Kumulierte Abschreibungen	-351.249	-544.818	-681.999	-	-342.235	-1.920.301
BUCHWERT 30. JUNI 2021	1.272.332	717.739	1.253.539	349.449	357.064	3.950.123
Abschreibungsdauer in Jahren	0 bis 30 Jahre	25 bis 50 Jahre	25 bis 75 Jahre	n. z.	5 bis 50 Jahre	

* Ab dem Geschäftsjahr 2021 wird das immaterielle Anlagevermögen separat ausgewiesen. Infolgedessen wurden die Vergleichszahlen für 2020 angepasst.

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich im ersten Halbjahr 2021 um 11,7 Mio. € aufgrund von Nettoinvestitionen (86,0 Mio. €), Ausgaben für Projekte in der Entwicklungsphase (3,0 Mio. €) und verringerte sich durch Abschreibungen (-/- 71,3 Mio. €) und Wertminderungen (-/- 5,9 Mio. €). Die größten Investitionen in der ersten Hälfte des Jahres 2021 sind: der Bau der Theemswegtracé und der Bau der Container Exchange Route (CER). Die technische Beratung betrifft die Kosten für Projekte in der Entwicklungsphase.

Im ersten Halbjahr 2021 wurden 7,2 Mio. € an internen Personalkosten aktiviert (erstes Halbjahr 2020: 6,7 Mio. €). Dabei handelt es sich um Personalaufwendungen, die direkt der Herstellung einer Sachanlage zugeordnet werden können.

Der Hafenbetrieb Rotterdam prüft alle sechs Monate, ob es Anzeichen für eine Wertminderung gibt. Im Mai 2021 wurde beschlossen, die Realisierung des unbemannten Transports am CER nicht weiter zu verfolgen. Diese Entscheidung gilt als Hinweis auf eine mögliche Abschreibung speziell auf den unbemannten Transportteil innerhalb des CER-Projekts. Es wurde eine Bewertung der anfallenden Projektkosten vorgenommen, wobei zwischen den Kosten für den unbemannten Transport, die ICT-Systeme für den Transport (bemannt oder unbemannt) und die physische Strecke unterschieden wurde. In Bezug auf die Kosten, die speziell für den unbemannten Transport angefallen sind, ist der Hafenbetrieb Rotterdam zu dem Schluss gekommen, dass der erzielbare Betrag gleich null ist, und diese Kosten wurden daher vollständig abgeschrieben (5,8 Mio. €).

Die restlichen Kosten beziehen sich auf die ICT-Systeme für den Transport (bemannt oder unbemannt) und die physische Strecke. In Bezug auf die ICT-Systeme für den Transport hat der Hafenbetrieb Rotterdam gemäß der geltenden Vereinbarung mit den betroffenen Terminals Konsultationen über eine gemeinsame Lösung aufgenommen. In der zweiten Hälfte des Jahres 2021 werden diese Beratungen abgeschlossen sein und mit diesem Wissen wird die Bewertung der Investitionen in ICT-Systeme für den Verkehr neu bewertet.

Die Entscheidung hat keinen Einfluss auf die Realisierung und damit auf die Investitionen in die bauliche Anlage. Und so ist die Maßnahme auch kein Hinweis auf eine mögliche Wertveränderung des gesamten Port Industrial Complexes als zahlungsmittelgenerierende Einheit.

FINANZIELLES ANLAGEVERMÖGEN

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im ersten Halbjahr 2021 um 314,3 Mio. €, hauptsächlich aufgrund der Restrukturierung des Zinsswaps, wobei der negative Marktwert des Zinsswaps aktiviert wurde. Für eine weitere Erläuterung zur Restrukturierung des Zinsswaps verweisen wir auf den Abschnitt "Finanzinstrumente".

Die sonstigen Bewegungen im Finanzanlagevermögen betreffen die Auflösung des latenten Steueranspruchs für das erste Halbjahr 2021 in Höhe von 16,0 Mio. € und die Erhöhung des Beteiligungswerts in Höhe von 7,4 Mio. €, hauptsächlich aufgrund von Währungsumrechnungsdifferenzen zum 30. Juni 2021. Hinsichtlich der Beteiligungen wurde für jede Beteiligung eine Einschätzung vorgenommen, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Daraus sind keine Indikatoren abgeleitet worden.

ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente bestehen aus Bank- und Kontokorrentguthaben in Höhe von 252,4 Mio. €. Die Änderungen in den flüssigen Mitteln sind in der Cashflowübersicht enthalten.

EIGENKAPITAL

EIGENKAPITAL	AUSGEBENES AKTIENKAPITAL	AGIO	RECHTSRESERVEN	RÜCKLAGE FÜR UMRECHNUNGSDIFFERENZEN	SONSTIGE RÜCKLAGEN	ZU VERWENDENDEN ERGEBNIS	GESAMT
(BETRÄGE X 1.000 €)							
31. DEZEMBER 2020	900.000	391.200	69.240	-19.669	2.488.207	351.718	4.180.696
Ergebnis Jan-Jun 2021	-	-	-	-	-	116.717	116.717
Gezahlte Dividende 2020	-	-	-	-	-	-120.536	-120.536
Ergebnisverwendung 2020	-	-	-	-	231.182	-231.182	-
Rücklage aus der Währungsumrechnung	-	-	-	6.230	-	-	6.230
Rücklage für Aktienbesitz	-	-	7.056	-	-7.056	-	-
GESAMTÄNDERUNGEN 2021	-	-	7.056	6.230	224.126	-235.001	2.411
30. JUNI 2021	900.000	391.200	76.296	-13.439	2.712.333	116.717	4.183.107

Das Nettoergebnis beträgt 116,7 Mio. € (erstes Halbjahr 2020: 98,1 Mio. €).

EINRICHTUNGEN

Der Rückstellungsposten setzt sich zusammen aus der Rückstellung für zukünftige Bodensanierungen in Höhe von 37,9 Mio. € (31.12.20: 38,9 Mio. €) und der Rückstellung für Mitarbeiterprogramme in Höhe von 17,4 Mio. € (31.12.20: 18,1 Mio. €).

LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	30 JUN 2021	31 DEC 2020
(BETRÄGE X 1.000 €)		
Schulden bei Kreditinstituten	1.020.392	945.641
Schulden Kapitalmarktfinanzierung	232.159	125.000
KREISPORTFOLIO	1.252.551	1.070.641
Ablösung des Erbpachtrechts	123.483	125.253
Sonstige langfristige Posten	300.314	157.800
SONSTIGE LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	423.797	283.053
GESAMT	1.676.348	1.353.694

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch die Aufnahme neuer Finanzmittel gestiegen. Der Hafenbetrieb Rotterdam hält 80,0 Mio. € in Darlehen mit einem festen Zinssatz und einer Laufzeit von 4-5 Jahren. Darüber hinaus wurde eine Kapitalmarktfinanzierung mit festem Zinssatz für einen Nominalbetrag von 175,0 Mio. € mit einer Laufzeit von 30 Jahren aufgenommen. Dem steht die vorzeitige Rückzahlung der im Jahr 2018 aufgenommenen Kapitalmarktfinanzierung in Höhe von 60,0 Mio. € gegenüber.

Der Zinssatz für die bestehenden Darlehen von Kreditinstituten basiert auf dem 3-Monats-Euribortarif + Aufschlag. Dieser variable Zinssatz wird durch einen Zinsswap in einen festen Zinssatz (Basisbetrag von 375 Mio. €) maximiert. Für die langfristigen Verbindlichkeiten wurden keine Sicherheiten gestellt. Die Konditionen wurden mit den Kreditgebern vereinbart. Zum Jahresende 2020 hat der Hafenbetrieb Rotterdam die vereinbarten Standards mehr als erfüllt.

Die Ablösung von Erbpachtrechten hat sich aufgrund von Abgängen infolge der Umsatzrealisierung verringert.

Die sonstigen langfristigen Posten erhöhten sich insbesondere durch die Abwertung des negativen Marktwerts des restrukturierten Zinsswaps in Höhe von 150 Mio. €. Für weitere Informationen zur Restrukturierung des Zinsswaps verweisen wir auf den Abschnitt "Finanzinstrumente".

AUSSERBILANZIELLE VEREINBARUNGEN

Der Hafenbetrieb Rotterdam hat mit Kommunen, externen Parteien und Beteiligungen bedingte Vereinbarungen und langfristige finanzielle Rechte und Verpflichtungen getroffen. Diese Vereinbarungen und Verpflichtungen betreffen hauptsächlich die Entwicklung und Instandhaltung des Port Industrial Complex Rotterdam, die Stadthäfen von Rotterdam und interne Geschäftsabläufe. Für eine detaillierte Erläuterung verweisen wir auf den Jahresabschluss 2020. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 wurden zwei neue bedingte Vereinbarungen getroffen. Über den Hafenumweltfonds stellt der Hafenbetrieb Rotterdam maximal 5,0 Mio. € über einen Zeitraum von 5 Jahren für die Durchführung von Projekten in der direkten Umgebung des Rotterdamer Hafengebiets zur Verfügung, die zur Qualität des Lebensumfelds beitragen. Darüber hinaus wurde eine bedingte Vereinbarung mit einem Düngerverarbeitungsunternehmen über den Kauf von Stickstoffzertifikaten getroffen. Die erwartete finanzielle Auswirkung hat eine Spanne von 4,5 - 8,3 Mio. €, abhängig von der Menge an Stickstoffzertifikaten, die verfügbar werden.

STEUERLICHE EINHEIT

Der Hafenbetrieb Rotterdam N.V. ist Teil einer steuerlichen Einheit für die Körperschaftsteuer mit den folgenden Beteiligungen:

- Mainport Holding Rotterdam N.V.
- Cruise Port Rotterdam B.V.
- Portshuttle Rotterdam B.V.
- Blockchain Fieldlab B.V.
- Nextlogic B.V.
- PortXchange Products B.V.
- Mainport Foreign Investments B.V.
- Port of Pecém Participations B.V.
- MHR Commanditaire Venoot B.V.
- MHR Silent Partner B.V.
- The Green Near Future 4 B.V.
- HbR CCS B.V.
- PXP Global Services B.V.

Der Hafenbetrieb Rotterdam haftet daher gesamtschuldnerisch für die Steuerschuld der gesamten steuerlichen Einheit. Die geschuldete Körperschaftsteuer wird über die Havenbedrijf Rotterdam N.V. abgeführt.

FINANZINSTRUMENTE

Der Hafenbetrieb Rotterdam hat ausstehende Zinsswapverträge bei Kreditinstituten. Die Zinsswaps sollen das Zinsänderungsrisiko des Hafenbetriebs Rotterdam für die variablen Kredite sowie den langfristigen Finanzierungsbedarf aus den strategischen Ambitionen des Hafenbetriebs Rotterdam abdecken.

Im März 2021 führte der Hafenbetrieb Rotterdam eine Umstrukturierung des bestehenden Zinsswaps durch, wobei der Zinsswap teilweise verlängert und teilweise aufgekauft wurde. Der Kapitalbetrag wurde von 750 Mio. € auf 375 Mio. € reduziert und die Laufzeit wurde bis zum ersten Quartal 2038 verlängert. Der Zinsswap ist voll wirksam und der gesamte Marktwert von -/- 361,0 Mio. € (einschließlich Transaktionskosten) wurde aktiviert und über die Restlaufzeit des alten Swaps (11 Jahre) abgeschrieben. Der kurzfristige Teil ist unter den kurzfristigen Forderungen bilanziert. Bis zum 30. Juni 2021 wurden 9,6 Mio. € abgeschrieben. Diese Kosten wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung als Zinsaufwand verbucht.

Von dem negativen Marktwert in Höhe von -/- € 361,0 Mio. sind -/- € 150 Mio. in dem neuen erweiterten Swap enthalten. Diese 150,0 Mio. € wurden in der Bilanz gutgeschrieben und werden über die Restlaufzeit des verlängerten Swaps (17 Jahre) aufgelöst. Bis 30. Juni 2021 wurden 2,2 Mio. € abgeschrieben. Der kurzfristige Anteil wird unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Der errechnete Marktwert der Zinsswaps beträgt zum 30.06.2021 - 145,4 Mio. € (31.12.2020: - 388,5 Mio. €). Der Anstieg ist auf die Umstrukturierung des Zinsswaps zurückzuführen. Der Hafbetrieb Rotterdam beabsichtigt nicht, die gesamte Swap-Position vorzeitig zu beenden, da das Zinsrisiko durch die Zinsswaps abgesichert ist.

Der Hafbetrieb Rotterdam wendet das Cost Price Hedge Accounting an. Für eine detaillierte Erläuterung verweisen wir auf den Jahresabschluss 2020.

RISIKOMANAGEMENT

Der Hafbetrieb Rotterdam wendet ein Risikomanagement- und Kontrollsystem zur Identifizierung, Steuerung und Berichterstattung von Risiken an. Das System basiert auf den international anerkannten Standards des Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (COSO) und ist im Geschäftsbericht 2020 beschrieben. Die wesentlichen Risiken wurden zu Beginn dieses Jahres im Rahmen des strategischen Planungsprozesses aktualisiert. Sie sind im Vergleich zum 2020 gleich geblieben. Das "Brexit"-Risiko trat mit dem Ende der Übergangsfrist am 1. Januar 2021 ein. COVID-19 ist ebenfalls noch aktuell, führt aber vorerst zu keinen neuen besonderen Risiken.

SUMME DER BETRIEBSEINNAHMEN

SUMME DER BETRIEBSEINNAHMEN (BETRÄGE X 1.000 €)	JAN-JUN 2021	JAN-JUN 2020
Nettoumsatz		
Seehafengebühren	146.696	141.888
Gebühren für den Innenhafen	7.500	7.248
Erträge aus Verträgen	213.230	193.441
GESAMTNETTOUMSATZ	367.426	342.577
Sonstige betriebliche Erträge	20.203	17.853
GESAMT	387.629	360.430

Die Einnahmen aus Seehafengebühren stiegen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 aufgrund eines Anstiegs des Frachturnschlags um 5,8 %. Auf der anderen Seite gibt es einen negativen Preiseffekt auf den Bruttopreis pro Tonne, da die Schiffe im Jahr 2021 stärker beladen sind. Die Erträge aus Verträgen (einschließlich Mieten, Pacht und Kaibenutzungsgebühren) stiegen aufgrund von Neuverträgen, Indexierungen und Preisrevisionen. Es handelt sich um langfristige Verträge.

Die sonstigen betrieblichen Erträge bestehen hauptsächlich aus Erträgen aus dem Verkauf von Sand, Baggerarbeiten für Dritte, Schlamm Lagerung für Dritte und dem Beitrag für das Verkehrsleitsystem.

Das Betriebsergebnis wird vollständig in den Niederlanden erwirtschaftet.

SUMME DER BETRIEBSKOSTEN

SUMME DER BETRIEBSKOSTEN (BETRÄGE X 1.000 €)	JAN-JUN 2021	JAN-JUN 2020
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	61.021	57.979
Betriebliche Aufwendungen	64.306	71.882
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.186	2.982
GESAMT	127.513	132.843

Die Gesamtkosten sanken um 5,3 Mio. €. Der Rückgang erklärt sich zum einen durch geringere Betriebskosten aufgrund der COVID-19-Pandemie. Demgegenüber steht eine Reduzierung der Wartungskosten.

FINANZIELLE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

FINANZIELLE ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN (BETRÄGE X 1.000 €)	JAN-JUN 2021	JAN-JUN 2020
Zinserträge aus langfristigen Forderungen	90	671
Sonstige Zinserträge	1.435	721
FINANZERTRÄGE INSGESAMT	1.525	1.392
Zinsaufwendungen für Finanzierung	24.762	23.531
Zinsaufwand für Rückstellungen (Mitarbeiterbeteiligung und Bodensanierung)	-676	323
Aktivierete Zinsen für im Bau befindliche Sachanlagen	-2.058	-1.557
Sonstige Zinsaufwendungen	1.273	889
FINANZIELLE GESAMTBELASTUNG	23.301	23.186
FINANZIELLE GESAMTBELASTUNG	21.776	21.794

Der Rückgang der Zinserträge aus langfristigen Forderungen ist auf die Umwandlung des Darlehens an eine in den Niederlanden ansässige Holdinggesellschaft in Höhe von 75,3 Mio. € für den Erwerb der Anteile am Hafen von Pecém in Brasilien in eine Kapitaleinlage zurückzuführen; diese Umstrukturierung erfolgte Anfang 2020. Zinsen werden für materielle Sachanlagen im Aufbau (Bauzinsen) in der Periode, in der die Anlage gebaut wird, aktiviert. Die Bauzinsen werden auf der Grundlage des gewichteten durchschnittlichen Zinssatzes des Fremdkapitals vom Hafenbetrieb Rotterdam berechnet. Der angewandte Satz im Jahr 2021 beträgt 1,19 % (2020: 1,28 %).

ERGEBNIS AUS BETEILIGUNGEN

Das Ergebnis aus Beteiligungen für das erste Halbjahr 2021 beträgt 1,1 Mio. € (erstes Halbjahr 2020: - 0,2 Mio. €). Der Anstieg ist hauptsächlich auf die Erholung von der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

STEUERN

Die Steuern in der Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2021 setzen sich aus latenten und laufenden Steuern zusammen. Die latenten Steuern betreffen im Wesentlichen die Auflösung der aktiven latenten Steuern für das erste Halbjahr 2021 (- 16,0 Mio. €). Die akuten Steuern betreffen die akute Körperschaftsteuer für das erste Halbjahr 2021 (-22,0 Mio. €). Für die akute Steuerbelastung für 2021 wurde ein Körperschaftsteuersatz von 25 % angesetzt.

STEUERN (BETRÄGE X 1.000 €)	JAN-JUN 2021
Latente Steuern	
Auflösung von aktiven latenten Steuern Jan-Jun 2021	-15.969
Anpassung der aktiven latenten Steuern für immaterielle Vermögenswerte	349
Korrektur steuerliche Abschreibung Gebäude 2021	149
	-15.471
Akute Belastungen	
Schätzung der akuten Körperschaftssteuer Jan-Jun 2021	-22.040
	-22.040
GESAMT	-37.511

Zum 30. Juni 2021 beträgt der latente Steueranspruch 1.076,9 Mio. €. Die Auflösung der latenten Steuerforderung erfolgt in den folgenden Raten:

AUFLÖSUNG VON LATENTEN STEUERN (BETRÄGE X 1.000 €)	1 JAHR	1 - 5 JAHRE	5 - 10 JAHRE	> 10 JAHRE	GESAMT
	30.940	125.430	159.500	761.053	1.076.923
30 JUN 2021	30.940	125.430	159.500	761.053	1.076.923

Der Hafendienstbetrieb Rotterdam trägt die gesamte Steuerlast für die steuerliche Einheit. Die effektive Gesamtsteuerlast betrifft die Steuern (laufende und latente) dividiert durch das Ergebnis vor Steuern. Daraus ergibt sich ein effektiver Steuersatz von 25,0 %.

EFFEKTIVE STEUERLAST (BETRÄGE X 1.000 €)	HBR	STEUERBETEILIGUNGEN	GESAMT
Ergebnis der steuerlichen Organschaft VPB vor Steuern	153.083	-3.075	150.008
Steuern	38.280	-769	37.511
EFFEKTIVE STEUERLAST	25,0%	25,0%	25,0%

GESCHÄFTE MIT VERBUNDENEN PARTEIEN

Alle Beteiligungen sowie Vorstände, Aufsichtsräte und Aktionäre (die Stadt Rotterdam und der Staat) gelten als verbundene Partei. Alle Transaktionen mit verbundenen Parteien wurden zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

ERGEBNISAUFBEREITUNG

Das Ergebnis nach Steuern für das erste Halbjahr 2021 beläuft sich auf 116,7 Mio. €. Dies wurde in den Halbjahreszahlen 2021 berücksichtigt als „zu verwendendes Ergebnis“, als Teil des Eigenkapitals. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern beträgt im ersten Halbjahr 2021 153,1 Mio. € (erstes Halbjahr 2020: 128,4 Mio. €).

Mit Beschluss der Hauptversammlung im März 2021 wurde die Dividende 2020 (120,5 Mio. € inkl. Dividendensteuer) im April 2021 teilweise ausgezahlt (37,5 Mio. €), auch die Dividendensteuer wurde in voller Höhe ausgezahlt (18,0 Mio. €). Der verbleibende Teil (65,0 Mio. €) wird im Juli und Oktober 2021 ausgezahlt. Der Rest des Nettoergebnisses aus dem Jahr 2020 (231,2 Mio. €) wurde den anderen Rücklagen zugeführt.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Ereignisse eingetreten, die weitere Informationen über die tatsächliche Situation zum Bilanzstichtag liefern oder für die Beurteilung der Nutzer des Zwischenberichts von Bedeutung sind.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

19. Juli 2021

General Management

Drs. A.S. (Allard) Castelein	- Generaldirektor (CEO)
Drs. V.D.I.V. (Vivienne) de Leeuw	- Director Finance & Information (CFO)
Ir. B. (Boudewijn) Siemons	- Direktor Infrastruktur & Maritime Angelegenheiten (COO)