

HALBJAHRESBERICHT 2017



UMSCHLAG HAFEN ROTTERDAM STEIGT UM 3,9%

- Wachstum vor allem durch Container (+9,3 % in TEU)
- Ankündigung verschiedener großer Investitionen von Wirtschaft und Hafenbetrieb
- Umsatz Hafenbetrieb Rotterdam leicht gestiegen, Netto-Ergebnis gleichbleibend
- Konkurrenzposition des Hafens bleibt Sorgenkind

Mit einer Steigerung beim Umschlag um 3,9 % kann der Rotterdamer Hafen auf ein gutes erstes Halbjahr 2017 zurückblicken. Acht der zehn Marktsegmente weisen eine Steigerung auf. Nur bei Mineralölprodukten und sonstigem flüssigem Massengut sind die Mengen gesunken. Vor allem der Container-Umschlag (+9,3 % in TEU, 10,4 % in Tonnen) war für das Gesamtwachstum beim Umschlag entscheidend. Zunahme beim trockenen Massengut (+5,2 %), geringer Rückgang beim flüssigen Massengut (-1,0 %) und starke Steigerung beim Stückgut (+10,8 %). Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2017 238,0 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen. Der Marktanteil von Rotterdam im Vergleich zu anderen, zwischen Hamburg und Le Havre befindlichen Häfen ist bezüglich des Containersektors von 29,0 % (Q1 2016) auf 30,9 % (Q1 2017) gestiegen.

Verschiedene Unternehmen haben in diesem Halbjahr umfangreiche Investitionen angekündigt. Dies zeigt, dass die Wirtschaft Vertrauen in den Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex hat. Diese Investitionen konsolidieren die Bedeutung des Komplexes für die niederländische Wirtschaft.

Die Seehafengebühren sanken um 0,4 % (€ 0,6 Millionen) auf € 146,0 Millionen, während der Umschlag um 3,9 % stieg. Das ergibt sich dadurch, dass der Durchschnittspreis pro Tonne in manchen Marktsegmenten, infolge der geltenden Preisstruktur, gesunken ist. Die Einnahmen stiegen um 1,3 % (€ 2,2 Millionen) auf € 173,8 Millionen. Der Posten ‚sonstige betriebliche Erträge‘ erhöhte sich infolge einer buchhalterischen Verschiebung, so dass der Umsatz insgesamt um € 8,3 Millionen auf € 342,3 Millionen stieg. Wegen der Körperschaftsteuerpflicht zum 01.01.2017 ist eine Rückstellung in Höhe von 25 % (€ 31,4 Millionen) des Betriebsergebnisses gebildet worden. Dies führt zu einem Betriebsergebnis nach Steuern von € 97,8 Millionen. Dies ist mit dem Ergebnis des Vorjahres für den gleichen Zeitraum vergleichbar, als ein Teil des Zinsswap für € 32,0 Millionen zurückgekauft wurde. Das Ergebnis entspricht den Erwartungen.

Häfen in Nachbarländern erhalten von ihren nationalen Behörden strukturell wesentlich mehr Unterstützung als die niederländischen. So gibt es in Deutschland jetzt die Absicht, die Gebühren für die Schienennutzung zu halbieren, während niederländische Häfen vorläufig die einzigen sind, die von der EU-Kommission dazu verpflichtet sind, Körperschaftssteuern zu zahlen. Zudem wurde die europäische Grenze für staatliche Beihilfen auf 150 Millionen Euro angehoben. Angesichts der Bedeutung des Rotterdamer Hafens und der Herausforderungen, vor denen der Hafen- und Industriekomplex sich befindet, ist eine vergleichbare Unterstützung wie in den Nachbarländern erforderlich.

BERICHT DES VORSTANDS

UMSCHLAG UND ENTWICKLUNGEN IM HAFEN

Im Rotterdamer Hafen wurde im ersten Halbjahr 2017 3,9 % mehr Güter umgeschlagen.

TROCKENES MASSENGUT

Die Erz- und Schrottmengen stiegen durch eine geringe Steigerung bei der deutschen Stahlindustrie um 1,9 %. Dies führt zu der Annahme, dass die von der Europäischen Union gegen das Stahldumping auf dem europäischen Markt getroffenen Maßnahmen Früchte tragen. Der Kohle-Umschlag ist um 9,8 % gestiegen. Vor allem Kraftwerkskohle wurde zusätzlich angeliefert, und die Vorräte in den Terminals sind gestiegen. Der Umschlag von Agrarmassengut stieg um 7,7 %. Die

zwei wichtigsten Ursachen waren die gestiegene Anlieferung von Mais als Ausgangsmaterial für die Herstellung von Biokraftstoffen sowie der gestiegene Import von Sojabohnen vor allem für die Viehfutterindustrie. Der Umschlag von sonstigem trockenem Massengut stieg um 1,5 %. Dieses Marktsegment setzt sich unter anderem aus Rohmaterialien für die Metallindustrie und die Chemie zusammen.

Insgesamt wurden 41,3 Millionen Tonnen an trockenem Massengut umgeschlagen, 5,2 % mehr als in der ersten Jahreshälfte von 2016. Das trockene Massengut steht für 18 % des Gesamtumschlags in Rotterdam. Die Kraftwerkskohle steht für 3 % des Gesamtumschlags.



FLÜSSIGES MASSENGUT

Die Rohölmenge stieg um 9,0 % und befindet sich damit auf dem historisch hohen Niveau von 54,9 Millionen Tonnen. Die Ursache dafür liegt dem niedrigen Ölpreis zugrunde, wodurch die Raffinerien beträchtliche Gewinnspannen erzielen können. Daher war der Auslastungsgrad im vergangenen Halbjahr hoch. Das gilt sowohl für die Rotterdamer Raffinerien als auch für die in Deutschland, Antwerpen und Vlissingen, die von Rotterdam aus mit Rohöl bevorratet werden. Es wurden 8,5 % weniger Mineralölprodukte umgeschlagen, was beinahe vollständig durch einen starken Rückgang der Durchfuhr von russischem Heizöl verursacht wurde. Russland hat den Export von Heizöl mit einer Steuer belegt, wodurch die Modernisierung der

GÜTERUMSCHLAG (GROSS ROTTERDAM) (IN TAUSENDEN TONNEN)	JAN.-JUN. 2017	JAN.-JUN. 2016	UNTERSCHIED IN %
Eisenerz und Schrott	15.696	15.401	1,9%
Kohle	13.993	12.750	9,8%
Agribulk	5.619	5.217	7,7%
Sonstiges Massengut, trocken	5.960	5.913	0,8%
GESAMT MASSENGUT, TROCKEN	41.342	39.313	5,2%
Rohöl	54.877	50.335	9,0%
Mineralölprodukte	42.323	46.241	-8,5%
LNG	878	861	2,0%
Sonstiges Massengut, flüssig	13.763	15.583	-11,7%
GESAMT MASSENGUT, FLÜSSIG	111.841	113.020	-1,0%
CONTAINER	69.553	63.026	10,4%
Roll-on/Roll-off	11.729	11.118	5,5%
Sonstiges Stückgut	3.517	2.643	33,1%
GESAMT BREAKBULK	15.246	13.760	10,8%
GESAMTUMSCHLAG (IN TAUSENDEN TONNEN)	237.982	229.120	3,9%
CONTAINERUMSLAG (ANZAHL TEU x 1.000)	6.662	6.094	9,3%

Raffinerien stimuliert wird und diese weniger Heizöl produzieren. Gut ein Viertel der Mineralölproduktemenge besteht derzeit aus russischem Heizöl, das häufig über Rotterdam nach Singapur exportiert wird. Die LNG-Menge stieg um 2,0 %. Die Kategorie sonstiges flüssiges Massengut sank um 11,7 %. Dies ist die Addition einer Reihe verschiedener Entwicklungen, zu denen eine Senkung bei den chemischen Produkten sowie eine Steigerung bei den Biokraftstoffen gehört.

Insgesamt wurden 111,8 Millionen Tonnen an flüssigem Massengut umgeschlagen, das sind 1,0 % weniger als in der ersten Jahreshälfte von 2016. Das flüssige Massengut steht für 47 % des Gesamtumschlags in Rotterdam.

Derzeit wird in Rotterdam stark in dieses Marktsegment investiert. ExxonMobil, Shell und Gunvor investieren gemeinsam ungefähr € 2 Milliarden in die Modernisierung ihrer Raffinerien. Verschiedene Tankterminals erhöhen oder modernisieren ihre Kapazität. Neu war in diesem Halbjahr die Ankündigung seitens HES International, dass das Unternehmen auf dem Hartelstrook ein Tankterminal bauen wird, mit BP als Großkunden. Das bedeutet, dass BP seine Aktivitäten auf Rotterdam konzentriert. Auf dem Gelände sind 52 Tanks mit einer Gesamtkapazität von ca. 1,3 Millionen Kubikmeter geplant. Der Hafenbetrieb baut hier eine 1.100 Meter lange Kaianlage für Seeschiffe. Im Hudsonhaven entstehen neun Anlegeplätze für die Binnenschifffahrt. AkzoNobel hat angekündigt, für seine Chlorprodukte in die Technologie mit dem Namen ‚zero gap technology‘ im Botlek-Gebiet zu investieren. Durch diese Technologie sinkt der Energieverbrauch um 10 %. Huntsman und Evides haben die Verlegung einer Fernwärmeleitung beschlossen, um die Restwärme von Huntsman nutzbringend einsetzen zu können.

CONTAINER UND STÜCKGUT

Der Containerumschlag hat sich, mit einer Steigerung von 9,3 % in TEU (Einheitsmaß für Container) und 10,4 % in Tonnen im ersten Halbjahr sehr positiv entwickelt. Insgesamt wurden 6,7 Millionen Tonnen TEU mit einem Gesamtgewicht von 69,6 Millionen Tonnen

umgeschlagen. Rotterdam hat in diesem Marktsegment ein schnelleres Wachstum als die umliegenden Häfen zu verzeichnen. Die Produktivität der zwei Terminals auf der 2. Maasvlakte hat sich stark erhöht. Hierdurch sind sie - gemeinsam mit den Terminals auf der 1. Maasvlakte - in der Lage, Ladung von anderswo aufzunehmen. Das äußert sich unter anderem in den neuen Fahrplänen der Reederei-Allianzen, die im April in Kraft getreten sind. Rotterdam ist darin häufig als erster oder letzter Anlaufhafen vertreten, da Schiffe hier, im Gegensatz zu manchen anderen Häfen, vollständig beladen ein- oder auslaufen können. Letzteres hängt mit der sich noch immer weiter fortsetzenden Skaleneffekten in der Container-Schifffahrt zusammen. Rotterdam ist, durch seine Lage direkt an der Nordsee und seine hervorragende Infrastruktur, für die größten Schiffe besser, als dies für andere Häfen gilt, zugänglich. Das hat für eine starke Zunahme beim Feeder-Verkehr (+22,6 %) gesorgt, womit die interkontinentale, in Rotterdam ankommende Ladung (Deepsea: + 6,3 %) zu kleineren Häfen in Nordwesteuropa transportiert wird und andersherum. Ungefähr ein Drittel der so genannten ‚moves‘ an den Terminals betrifft diese Transshipment-Container. Dass sich die europäische Wirtschaft im Aufwind befindet, zeigt sich in der Tatsache, dass das Exportvolumen in diesem Halbjahr etwas schneller als der Import gestiegen ist. Der Shortsea-Verkehr stieg um 9,7 %. Es handelt sich hierbei um einen intra-europäischen Transport. Vor allem die Mengen von und nach Skandinavien sowie zu und von den Ländern rund um die Ostsee verzeichneten eine Steigerung. Der Transport in das Vereinigte Königreich und von da aus blieb, trotz der Brexit-Gegebenheiten, bislang auf einem stabilen Niveau. Der Marktanteil von Rotterdam im Vergleich zu den zwischen Hamburg und Le Havre befindlichen Häfen ist bezüglich des Containersektors von 29,0 % (Q1 2016) auf 30,9 % (Q1 2017) gestiegen. Das ist der höchste Marktanteil in den vergangenen fünfzehn Jahren. Ende Juni wurde der Sektor durch ein Computervirus in Alarmbereitschaft versetzt, das zwei Terminals mehrere Tage lahmlegte. Der Zwischenfall ist ein Beleg dafür, wie wichtig die Sicherung von Computersystemen und Netzwerken ist - gerade jetzt, wo Automatisierung und Digitalisierung eine immer größere Rolle spielen. Dies gilt übrigens nicht nur für den Logistik-Sektor,



sondern auch die für Industrie. Die Plattform mit dem Namen FERM, zu welcher der Hafenbetrieb Rotterdam, Deltalinqs, die Stadt Rotterdam und die Polizei gehören, arbeitet in diesem Bereich an Bewusstseinsvergrößerung und Wissensaustausch. Für den Containersektor liegen die größten Herausforderungen, abgesehen von der stetigen Sorge dafür, dass die Systeme gegen Hackerangriffe immun sind, in der Optimierung der Hinterland-Logistik: der Marktanteilerhöhung des Schienenverkehrs vor allem von und nach Deutschland, in der effizienten Abwicklung der Binnenschifffahrt und der Digitalisierung der Logistikketten.

Der Roll-on/Roll-off-Verkehr stieg um 5,5 % auf 11,7 Millionen Tonnen. Die Anzahl der Zielorte und die Frequenz von Liniendiensten nach Portugal, ins Vereinigte Königreich, nach Skandinavien und Island hat sich erhöht. Der Verkehr in das Vereinigte Königreich und von da aus stieg leicht. Das sonstige Stückgut konnte sogar eine Erhöhung von 33,1 % auf 3,5 Millionen Tonnen verzeichnen. Die wichtigste Ursache dafür ist der Transport einer großen Menge von Stahlbrammen aus Brasilien.

ENERGIEWENDE

Eine der größten Herausforderungen für den Rotterdamer Industrie-Cluster stellt die Energiewende dar. Der Hafenbetrieb setzt einerseits durch die Nutzung von Restwärme sowie durch Abscheidung und Speicherung von CO₂ (CCS) auf die Senkung der CO₂-Bilanz der gegebenen Rotterdamer Industrie und andererseits mit erneuerbaren Energien, biobasierter Produktion und Kreislaufinitiativen auf die Entwicklung neuer nachhaltiger industrieller Aktivitäten. Vor allem im Hintergrund waren bei den verschiedenen Projekten Fortschritte zu verbuchen. Der niedrige Preis von CO₂-Emissionsrechten ist einer der wichtigsten Bremsfaktoren bei der schnellen Umsetzung von Projekten.

Im Juni ist klargeworden, dass ROAD, das Demonstrationsprojekt für Abscheidung und Speicherung von CO₂ bei einem der Kohlekraftwerke, stoppt. CCS ist nämlich hervorragend dazu geeignet, den Ausstoß von CO₂ in die Atmosphäre schnell zu senken. Der Hafenbetrieb untersucht aus diesem Grunde die Anlegung einer CO₂-Pipeline durch das gesamte Hafengebiet, in Kombination mit einer Institution, welche die Speicherung des Treibhausgases organisiert. Den Unternehmen wird damit dann diese Sorge abgenommen und die Abscheidung kann da beginnen, wo sie am einfachsten und schnellsten zu organisieren ist.

Die VNPI (Branchenorganisation der Raffinerie-Industrie) hat eine Studie zur Verfügbarkeit von Restwärme bei den Raffinerien durchgeführt. Diese hat ergeben, dass in den kommenden Jahren für 230.000 bis 420.000 Haushalte Wärme zur Verfügung gestellt werden kann. Zur Nutzung von industrieller Restwärme in der Region arbeiten die Provinz Südholland, Eneco, Heizungsgesellschaft Rotterdam, Gasunie und der Hafenbetrieb unter dem Namen Warmtealliantie Zuid-Holland (Wärme-Allianz Südholland) gemeinsam an der Schaffung der Infrastruktur und der dazugehörigen Ordnungspolitik.

Die Sif Group hat Anfang dieses Jahres die ersten Monopiles (Einzelmasten) für Windturbinen auf See geliefert. Im zweiten Quartal hat der Hafenbetrieb den letzten Teil der Kai-Anlage für dieses Unternehmen übergeben. Es ist zu erwarten, dass die Anlegung von

Windparks auf der Nordsee in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Das bietet Möglichkeiten für den Offshore-Sektor. Im Hinblick hierauf sowie für die Demontage von Bohrplattformen hat der Hafenbetrieb den Entschluss gefasst, 70 Hektar auf der 2. Maasvlakte aufzuwerfen und 1.600 Meter Kai anzulegen. Die damit verbundenen Arbeiten werden im 3. Quartal 2017 beginnen.

INTERNATIONALE KONKURRENZPOSITION

Während die Niederlande (laut dem Weltwirtschaftsforum) über die beste Hafeninfrastruktur weltweit verfügt und eine optimale Lage an der Rheinmündung aufweist, werden Häfen in den umliegenden Ländern auf verschiedene Weise finanziell unterstützt, so dass sie ihre weniger günstige geografisch-infrastrukturelle Position im Vergleich zu Rotterdam kompensieren können. Die Konkurrenzposition von Rotterdam bleibt daher ein Sorgenkind. So ist der Hafenbetrieb seit diesem Jahr körperschaftsteuerpflichtig, während das für konkurrierende Hafenbetriebe in den umliegenden Ländern nicht gilt oder sie ihre Verluste kompensiert bekommen. Auf lange Sicht setzt dies die Investitionskapazität des Hafenbetriebs unter Druck. Die europäische Untersuchung von Finanzströmen zwischen Behörden und Hafenbetreibern macht nur wenige Fortschritte, wohingegen die Europäische Kommission die ‚Grenze für staatliche Unterstützungen‘ im Hinblick auf Investitionen seitens Behörden in Häfen auf € 150 Millionen erhöht hat. Gleichzeitig wird die Erstattung für die Nutzung der Schiene in Deutschland halbiert, was für die norddeutschen Häfen günstig ist. Angesichts der Bedeutung für Wirtschaft und Arbeitsplätze sowie der Herausforderungen (vor allem die Energiewende), denen sich der Hafen- und Industriekomplex gegenüber sieht, ist es erforderlich, dass der Hafen von den nationalen Behörden eine vergleichbare Unterstützung wie die konkurrierenden Häfen erhält.

PROGNOSE

Für das trockene Massengut ist keine strukturelle Verbesserung zu erwarten. Beim flüssigen Massengut sind Wartungsstopps der Raffinerien vorgesehen. Für Container gilt, dass das zweite Halbjahr 2016 besser als das erste war. Das Wachstum für das gesamte Jahr wird sich daher erwartungsgemäß zwischen 1 und 2 Prozent liegen.



FINANZEN

Im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2016 ist der Umsatz im ersten Halbjahr 2017 um € 8,3 Millionen gestiegen. Dies ist vor allem eine Folge einer Verschiebung bei den Erträgen aus Sandverkauf, Arbeiten von Dritten und Strömen der betrieblichen Aufwendungen hin zu den sonstigen betrieblichen Erträgen (insgesamt € 6,9 Millionen für 2017). Die Seehafengebühr ist durch einen Rückgang beim Preis pro Tonne und einer Steigung bei den Nachlässen etwas gesunken. Dem steht eine Steigerung des Umschlags um 3,9 % gegenüber - vor allem im Container-Segment. Die Einkünfte aus Verträgen sind vor allem durch neue Verträge und Indexierungen gestiegen.

Durch die Verschiebung bei den Erträgen der betrieblichen Aufwendungen zu den sonstigen betrieblichen Erträgen sind die betrieblichen Aufwendungen in der ersten Hälfte 2017 € 8,2 Millionen höher als in der ersten Hälfte 2016. Zudem haben wir mehr in strategische Themen investiert; Digitalisierung, Innovation und Energiewende. Zum Schluss wurde 2017 ein einmaliger Betrag in Höhe von € 4,6 Millionen für den Beitrag des Hafensbetriebs Rotterdam zum sozialen Dialog mit dem Containersektor aufgeführt.

Die finanzielle Belastung ist durch den partiellen Rückkauf des Zinsswaps im ersten Halbjahr 2016 gesunken. Hierfür wurden im vorigen Jahr € 59,4 Millionen gezahlt, von denen 32,0 Millionen im Ergebnis des ersten Halbjahrs 2016 als Zinsbelastung erfasst werden.

Die vorstehenden Entwicklungen haben im Vergleich zum ersten Halbjahr 2016 in der ersten Jahreshälfte 2017 zu einer Zunahme beim Ergebnis vor Steuern in Höhe von € 31,7 Millionen geführt. Aufgrund

der Körperschaftsteuerpflicht ab dem 1. Januar 2017 hat der Hafensbetrieb Rotterdam eine Rückstellung von 25 % (€ 31,4 Millionen) vom Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit gebildet. Dies führt zu einem Betriebsergebnis nach Steuern von € 97,8 Millionen. Die Ergebnisentwicklung verläuft parallel zu den Erwartungen und sorgt für eine solide Basis, die für die Umsetzung der Investitionsambitionen erforderlich ist.

Die wichtigsten Investitionen für das erste Halbjahr 2017 sind die Kaimauern für die Sif Group und die StenaLine, der Bau von neuen Liegeplätzen im Calandkanaal, der LKW-Parkplatz Maasvlakte Plaza sowie der Beginn der Trassenanlegung des Theemsweg. Unter anderem mit dem geplanten Bau eines Offshore-Centers auf der 2. Maasvlakte, von Kaimauern für das HES Hartel Tank Terminal und der Botlek-Vertiefung hält der Hafensbetrieb Rotterdam das zwischen € 150 Millionen und € 200 Millionen pro Jahr liegende Investitionsniveau in den kommenden Jahren aufrecht.

Zur Einhaltung von Verpflichtungen und zur kontinuierlichen Investition in die Infrastruktur des Hafens ist ein gesunder Cashflow erforderlich. Der betriebliche Cashflow in Höhe von € 168,8 Millionen ist im ersten Halbjahr 2017 um € 52,0 Millionen höher als in der ersten Hälfte 2016. Dies wird vor allem durch den Rückkauf des Zinsswaps im Jahr 2016 verursacht. Die Investitionen (€ 75,4 Millionen) und die Dividende (€ 92,8 Millionen) stellen in der ersten Jahreshälfte 2017 den Großteil des Investitions- und Finanzierungscashflows dar. Unter dem Strich hat sich die Gesamtheit der flüssigen Mittel im Vergleich zum Beginn des Geschäftsjahrs um € 5,1 Millionen verringert.



HALBJAHRESZAHLEN 2017

VERKÜRZTE DARSTELLUNG DER BILANZ ZUM 30. JUNI 2017

(Vor Gewinnverwendung)

AKTIVA	30.6.2017	31.12.2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
Anlagevermögen		
Sachanlagen	3.684.325	3.679.246
Finanzanlagen	94.829	99.416
	3.779.154	3.778.662
Umlaufvermögen		
Vorräte	622	597
Forderungen	174.212	166.981
Flüssige Mittel	265.009	270.103
	439.843	437.681
AKTIVA INSGESAMT	4.218.997	4.216.343
PASSIVA		
(BETRÄGE x € 1.000)		
Eigenkapital	2.601.393	2.602.893
Rückstellungen	58.781	62.609
Langfristige Verbindlichkeiten	1.152.109	1.163.248
Kurzfristige Verbindlichkeiten	406.714	387.593
PASSIVA INSGESAMT	4.218.997	4.216.343

VERKÜRZTE DARSTELLUNG DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS ERSTE HALBJAHR 2017

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	JAN.-JUN. 2017	JAN.-JUN. 2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
Summe der betrieblichen Erträge	342.316	333.983
Summe der betrieblichen Aufwendungen	-119.786	-111.612
ERGEBNIS VOR ZINSEN UND ABSCHREIBUNGEN	222.530	222.371
Abschreibungen auf Sachanlagen	-70.159	-68.447
GESCHÄFTSERGEBNIS	152.371	153.924
Finanzielle Aufwendungen und Erträge	-26.650	-59.972
ERGEBNIS AUS NORMALER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT VOR STEUERN	125.721	93.952
Steuern auf das Ergebnis aus normaler Geschäftstätigkeit	-31.430	-
Ergebnis Beteiligungen	3.531	3.550
ERGEBNIS NACH STEUERN	97.822	97.502

VERKÜRZTE DARSTELLUNG DES CASHFLOW-ÜBERBLICKS FÜR DAS ERSTE HALBJAHR 2017

CASHFLOW-ÜBERBLICKS	JAN.-JUN. 2017	JAN.-JUN. 2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
GESCHÄFTSERGEBNIS	152.371	153.924
Abschreibungen, Änderungen bei Rückstellungen, u.a.	62.106	72.591
Änderungen beim Betriebskapital	-19.255	-49.393
CASHFLOW AUS GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	195.222	177.122
Erhaltene und gezahlte Zinsen	-26.413	-60.360
CASHFLOW AUS BETRIEBLICHEN TÄTIGKEITEN	168.809	116.762
Investitionscashflow brutto	-87.477	-58.214
Subventionen und sonstige Änderungen	12.098	2.022
Verkäufe	1.596	568
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEITEN	-73.783	-55.624
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEITEN	-100.120	-99.456
CASHFLOW-SALDO	-5.094	-38.318
Geldmittel-Saldo zum 1. Januar	270.103	101.985
Geldmittel-Saldo zum 30. Juni	265.009	63.667
GELDMITTEL-ÄNDERUNG	-5.094	-38.318

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

AKTIVITÄTEN DER GESELLSCHAFT

Der Hafenbetrieb Rotterdam ist Verwalter, Betreiber und Entwickler des Rotterdamer Hafen- und Industriegebiets. Als Aktiengesellschaft hat der Hafenbetrieb Rotterdam zwei Aktionäre: die Stadt Rotterdam (70,83 %) und den niederländischen Staat (29,17 %).

Der Gesellschaftszweck des Hafenbetriebs Rotterdam lautet:

- Entwicklung, Anlegung, Verwaltung und Betrieb des Hafen- und Industriegebiets Rotterdam;
- die Förderung einer effektiven, sicheren und effizienten Abwicklung der Schifffahrt im Rotterdamer Hafen und dem vor der Küste liegenden Vorbereitungsgebiet.

Der Hafenbetrieb Rotterdam schafft wirtschaftliche und gesellschaftliche Werte, indem er in neue Hafengebiete, in öffentliche Infrastruktur wie Straßen im Hafengebiet sowie in kundenspezifische Infrastruktur wie Kaimauern und Anlegestellen investiert. Zur optimalen Abwicklung der Schifffahrt investiert der Hafenbetrieb Rotterdam in ein Verkehrsüberwachungssystem, Patrouille-Fahrzeuge und Zwischenfallbekämpfung. Die wichtigsten Einnahmequellen des Hafenbetriebs Rotterdam stellen Miet- und Erbpachtverträge sowie Hafengebühren dar. Der Hafenbetrieb Rotterdam vergibt Hafengelände an die Hafenvirtschaft, beispielsweise an Lager- und Umschlagsbetriebe sowie die chemische Industrie. Von internationalen Reedereien werden Hafengebühren in Empfang genommen, wenn deren Schiffe von unserer nautischen Infrastruktur im Hafen Gebrauch machen.

GRUNDSÄTZE FÜR DIE ERSTELLUNG DES HALBJAHRESBERICHTS

Der Halbjahresbericht wird in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen von Buch 2, Titel 9 des Bürgerlichen Gesetzbuchs der Niederlande sowie mit den vom niederländischen Raad voor de Jaarverslaglegging (RJ - Rechnungslegungsrat) getroffenen Entscheidungen über die Richtlinien der Rechnungslegung erarbeitet. Wie laut Rechnungslegungsrat (RJ) 394 ‚Zwischenzeitliche Berichterstattung‘ zulässig, enthält dieser Halbjahresbericht nicht alle obligatorischen Informationen eines vollständigen Jahresabschlusses. Daher muss dieser gemeinsam mit dem Jahresabschluss 2016 gelesen werden. Für die Halbjahreszahlen gelten dieselben Grundsätze für die Bewertung von Aktiva und Passiva und für die Erfolgsermittlung wie für den Jahresabschluss 2016 mit Ausnahme der Bewertung des Erbpacht-Rückkaufs (siehe System- und Schätzungsänderungen).

FREISTELLUNG VON DER KONSOLIDIERUNGSPFLICHT

Der Hafenbetrieb Rotterdam bedient sich der Freistellung von der Pflicht zur Datenkonsolidierung von Beteiligungen, wenn die an der Konsolidierung zu beteiligenden Gesellschaften eine finanzielle Bedeutung aufweisen, die im Hinblick auf die Gesamtheit des Hafenbetriebs Rotterdams außer Acht gelassen werden kann (RJ 217.304).

SYSTEM- UND SCHÄTZUNGSÄNDERUNGEN

Zum 1. Januar 2017 hat sich die Zurechnungsmethode im Hinblick auf die Verarbeitung des ‚Erbpacht-Rückkaufs‘ geändert. Für Mieter



von Grundstücken besteht die Möglichkeit, die Erbpacht auf einmal, für die gesamte Vertragslaufzeit, zum Gegenwartswert zurückzukaufen. Die erhaltenen Rückkaufsummen werden unter den langfristigen Verbindlichkeiten als im Voraus erhaltene Erbpacht geführt. Bis einschließlich 2016 wurden jedes Jahr kalkulatorische Zinsen zum verbleibenden Saldo an im Voraus erhaltener Erbpacht hinzugefügt und wurde jährlich die brutto im Voraus erhaltene Erbpacht zugunsten der Erträge linear verantwortlich. Zudem wurden die kalkulatorischen Zinsen bezüglich der im Voraus erhaltenen Erbpacht als Teil der Zinsbelastung verantwortlich.

Ab 2017 wird die Leasing-Richtlinie strenger angewendet. Die netto im Voraus erhaltene Erbpacht wird linear über die Vertragslaufzeit zugunsten des Betriebsergebnisses verantwortlich. Diese Änderung beim angewendeten System wurde im Halbjahresbericht 2017 retroaktiv durchgeführt.

Die Auswirkungen der Veränderung bei der Zurechnungsmethode auf das Eigenkapital beläuft sich zum 31. Dezember 2016 auf plus € 29,3 Millionen. Dieser Effekt wurde zum 1. Januar 2017 als direkte Vermögensänderung zugunsten der sonstigen Eigenkapitalreserven verantwortlich. Zwecks der Vergleichbarkeit wurden die komparativen Zahlen angepasst. Daraus ergibt sich die Auswirkung, dass die Einkünfte aus Verträgen und die Zinslasten für das erste Halbjahr 2016 im Halbjahresbericht 2017 € 2,9 Millionen bzw. € 3,8 Millionen niedriger sind als im Halbjahresbericht 2016. Hiermit liegt das Ergebnis für das erste Halbjahr 2016 im Halbjahresbericht 2017 € 0,9 Millionen höher als das Ergebnis für das erste Halbjahr 2016 im Halbjahresbericht 2016.

SYSTEMÄNDERUNGS-AUSWIRKUNGEN IN VERGLEICHSAZAHLEN 2016 EINGEARBEITET (BETRÄGE x € 1.000)	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		BILANZ	
	SOLL	HABEN	SOLL	HABEN
BESCHREIBUNG				
Eigenkapital (sonstige Rücklagen)	-	-	-	29.280
Langfristige Verbindlichkeiten für Erbpacht-Rückkauf	-	-	29.280	-
Einkünfte aus Verträgen	2.913	-	-	-
Zinsaufwendungen (kalkulatorische Zinsen für Erbpacht-Rückkauf)	-	3.839	-	-
GESAMTSUMME	2.913	3.839	29.280	29.280
(POSITIVE) AUSWIRKUNG AUF ERGEBNIS		926		

BEURTEILUNGEN UND SCHÄTZUNGEN

Bei der Anwendung der Grundsätze und Regeln zur Erstellung des Halbjahresberichts bildet sich die Führung des Hafensbetriebs Rotterdam verschiedene Urteile und führt diese Schätzungen aus. 2017 sind keine beträchtlichen Änderungen in der Beurteilungs- und Einschätzungsweise zu verzeichnen, die Einfluss auf das Vermögen und das Ergebnis haben.

SAISONALE EINFLÜSSE

Die Umschlagsmengen unterliegen in beschränktem Maße saisonalen Einflüssen, wie einer Steigerung des Kohle-Umschlags in den Wintermonaten sowie die Auswirkungen des chinesischen Neujahrs (Februar) auf den Containerumschlag. Die Erträge aus Miet- und Erbpachtverträgen sowie die Nutzungskosten unterliegen kaum saisonalen Einflüssen oder gar nicht.

KÖRPERSCHAFTSTEUER

Ab dem 1. Januar 2017 hat der Hafensbetrieb Rotterdam niederländische Körperschaftsteuer (vennootschapsbelasting - VPB) zu entrichten. Der Hafensbetrieb Rotterdam beschäftigt sich bereits seit längerer Zeit mit den Vorbereitungen zur Einführung der Körperschaftsteuer. Die Steuergesetzgebung gibt beim Start der Steuerpflicht zwingend vor, dass alle Bilanzpositionen zum so genannten ‚fair value‘ zu bewerten sind.

Der Hafensbetrieb Rotterdam hat eine Einschätzung der steuerlichen Bewertung vorgenommen und ist mit dem Finanzamt im Gespräch. Derzeit gibt es noch keine Einigung mit dem Finanzamt über die steuerliche Bewertung von Aktiva und Passiva. Anhand der Eröffnungsbilanz können die finanziellen Auswirkungen, wozu der zu zahlende Betrag an Körperschaftsteuer und die zu bildende Steuerrückstellung zählt, festgelegt werden. Angesichts der vorstehenden Ausführungen kann derzeit noch nicht zuverlässig festgestellt werden, was für ein Ausmaß die finanziellen Auswirkungen haben werden. Sobald eine reale Schätzung für die steuerliche Eröffnungsbilanz vorliegt, wird für die Differenz zwischen dem steuerlichen Kapital und dem gewerblichen Kapital, sofern es sich um einen vorübergehenden Charakter handelt, eine Steuerrückstellung gebildet. Für 2017 wurde eine Steuerbelastung von 25 % aufgeführt.

ERLÄUTERUNG ZUR VERKÜRZTEN DARSTELLUNG DER BILANZ SOWIE DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

SACHANLAGEN

SACHANLAGEN (BETRÄGE x € 1.000)	BUCHWERT 31.12.2016	INBETRIEBNAHME 2017	ABSCHREIBUNGEN 2017	VERKÄUFE	BUCHWERT 30.06.2017
Gelände und Infraplus	1.338.296	1.974	-11.354	-	1.328.916
Öffentliche Infrastruktur, Hafenecken usw.	733.589	16.347	-19.270	-	730.666
Kaimauern, Steinschichtungen usw.	1.144.014	65.140	-23.489	-	1.185.665
Sachanlagen und sonstige	337.960	16.395	-16.046	-	338.309
ANLAGEVERMÖGEN	3.553.859	99.856	-70.159	-	3.583.556
		INBETRIEBNAHME	INVESTITIONEN	BAUZINSEN	
Im Bau befindliche Aktiva	125.387	-99.856	73.945	1.293	100.769
GESAMTSUMME	3.679.246				3.684.325

Die Sachanlagen sind in der ersten Jahreshälfte 2017 durch Investitionen um € 5,1 Millionen (€ 75,2 Millionen einschließlich Bauzinsen) und Abschreibungen (-/- € 70,2 Millionen) gestiegen. Die größten Investitionen für 2017 lauten: die Anlegung der Trasse vom Theemsweg, die Anlegung neuer Liegeplätze im Calandkanaal, LKW-Parkplätze auf dem Maasvlakte Plaza sowie die Kaimauern für die Sif Group und die StenaLine. In der ersten Jahreshälfte 2017 wurden € 3,4 Millionen an internen Personalaufwendungen aktiviert (erstes Halbjahr 2016: € 2,3 Millionen). Hierbei handelt es sich um einen angemessenen Teil der direkt an der Herstellung eines aktiv zurechenbaren ... Personalaufwendungen.

Zum 30. Juni 2017 wurde ein Beeinträchtigungstest durchgeführt. Der Test wurde positiv abgeschlossen, wodurch es sich nicht um eine besondere Wertminderung handelt.

FINANZANLAGEN

Die Finanzanlagen sind in der ersten Jahreshälfte 2017 um € 4,6 Millionen gesunken. Dies wurde durch einen Rückgang des Werts der Beteiligungen (-/- € 3,0 Millionen) sowie einen Rückgang aufgrund erhaltener regulärer Tilgungen von langfristigen Forderungen (-/- € 1,6 Millionen) verursacht. Die Senkung bei den Beteiligungen wird durch einen Fall der lokalen Währung im Vergleich zum Euro verursacht, wodurch der in Euro ausgedrückte Wert der Beteiligungen gesunken ist (-/- € 6,5 Millionen). Dem steht ein Ergebnis aus den Beteiligungen von plus € 3,5 Millionen gegenüber.

Im Mai 2017 hat der Hafenbetrieb Rotterdam die Aktien von Portshuttle für € 1 übernommen. Portshuttle ist ein neutraler Bahndienst, der alle Containerterminals im Rotterdamer Hafen über die Schiene verbindet.

FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel setzen sich aus Bank- und Girokontoguthaben zusammen, die vollständig zur freien Verfügung stehen. Die Veränderungen bei den liquiden Mitteln werden in der Cashflow-Übersicht erfasst.

EIGENKAPITAL

EIGENKAPITAL (BETRÄGE x € 1.000)	GEZEICHNETES AKTIENKAPITAL	AGIO	GESETZLICHE RÜCKLAGEN	SONSTIGE RÜCKLAGEN	VERFÜGBARES ERGEBNIS	GESAMTSUMME
31 DEZEMBER 2015	900.000	391.200	42.609	894.156	211.576	2.439.541
Ergebnis Jan.-Jun. 2016	-	-	-	-	96.575	96.575
Ausgeschüttete Dividende 2015	-	-	-	-	-90.959	-90.959
Verwendung Ergebnis 2015	-	-	-	120.617	-120.617	-
Rücklagen Umrechnungsdifferenzen	-	-	-718	-	-	-718
Rücklagen Beteiligungen	-	-	986	-986	-	-
Systemänderung Erbpacht- Rückkauf 2017	-	-	-	28.353	-	28.353
GESAMTSUMME ÄNDERUNGEN JAN.-JUN. 2016	-	-	268	147.984	-115.001	33.251
30 JUNI 2016	900.000	391.200	42.877	1.042.140	96.575	2.472.792
Ergebnis Jul.-Dez. 2016	-	-	-	-	125.673	125.673
Rücklagen Umrechnungsdifferenzen	-	-	3.509	-8	-	3.501
Rücklagen Beteiligungen	-	-	3.897	-3.897	-	-
Systemänderung Erbpacht- Rückkauf 2017	-	-	-	927	-	927
GESAMTSUMME ÄNDERUNGEN	-	-	7.406	-2.978	125.673	130.101
31 DEZEMBER 2016	900.000	391.200	50.283	1.039.162	222.248	2.602.893
Ergebnis 2017	-	-	-	-	97.822	97.822
Ausgeschüttete Dividende 2016	-	-	-	-	-92.779	-92.779
Verwendung Ergebnis 2016	-	-	-	131.323	-131.323	-
Rücklagen Umrechnungsdifferenzen	-	-	-6.543	-	-	-6.543
Rücklagen Beteiligungen	-	-	4.214	-4.214	-	-
GESAMTSUMME ÄNDERUNGEN	-	-	-2.329	127.109	-126.280	-1.500
30 JUNI 2017	900.000	391.200	47.954	1.164.417	97.822	2.601.393

Die Auswirkungen der Veränderung bei der Zurechnungsmethode, hinsichtlich der Verarbeitung des Erbpacht-Rückkaufs, auf das Eigenkapital belaufen sich zum 31. Dezember 2016 auf plus € 29,3 Millionen. Für weitere Erläuterungen wird auf die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze verwiesen.

RÜCKSTELLUNGEN

Der Posten Rückstellungen besteht aus der Rückstellung für zukünftige Bodensanierung in Höhe von € 40,1 Millionen und der Rückstellung für Personalvereinbarungen in Höhe von € 18,6 Millionen. Der Rückgang bei den Rückstellungen um € 3,8 Millionen wird vor allem durch ausgeführte Sanierungen verursacht (€ 2,9 Millionen).

LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN

LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	30.06.2017	31.12.2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
Darlehen Stadt Rotterdam	53.719	55.812
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinrichtungen	982.379	987.627
DARLEHENSPORTFOLIO	1.036.098	1.043.439
Erbpacht-Rückkauf	116.011	117.579
Rückkauf Übertragung Brücken und Schleusen	-	2.230
SONSTIGE LANGFRISTIGE VERBINDLICHKEITEN	116.011	119.809
GESAMTSUMME	1.152.109	1.163.248

Die langfristigen Verbindlichkeiten sind in der ersten Jahreshälfte 2017 um € 11,1 Millionen gesunken. Dies wurde hauptsächlich durch reguläre Tilgungen im vorhandenen Darlehensportfolio (€ 7,3 Millionen) sowie reguläre Tilgungen im Zusammenhang mit dem Rückkauf von Bedienung und Wartung von Brücken und Schleusen (€ 2,2 Millionen) verursacht. Der kurzfristige zu den langfristigen Verbindlichkeiten gehörende Teil (< 1 Jahr) beläuft sich auf € 25,0 Millionen.

Die jährlichen Zinsen für die Darlehen der Stadt Rotterdam weisen eine Bandbreite von 4,81 bis 5,99 % auf. Der Zinsertrag für das Darlehen bei Kreditinrichtungen basiert auf dem dreimonatigen Euribor-Tarif plus Marge. Dieser Zinssatz wurde mittels eines Zinsswaps zu einem festgelegten Zinssatz (siehe das Kapitel Finanzinstrumente und Risiko-Management) maximiert. Für die Fazilitäten wurden keine Sicherheiten geleistet. Mit den Financiers wurden Quoten vereinbart. Ebenso wie im Jahr 2016 entsprechen die Quoten auch 2017 voll und ganz den vereinbarten Normen.

NICHT IN DIE BILANZ AUFGENOMMENE VEREINBARUNGEN

Der Hafendienst Rotterdam hat mit Städten, externen Parteien und Beteiligungen an Bedingungen geknüpfte Vereinbarungen sowie mehrjährige finanzielle Verträge mit Rechten und Pflichten abgeschlossen. Diese Vereinbarungen und Verpflichtungen beziehen sich hauptsächlich auf die Entwicklung und die Wartung des Hafen- und Industriekomplexes Rotterdam, den Seehafen Dordrecht, die Stadthäfen von Rotterdam und deren interne Betriebsführung. Für eine umfangreiche Erläuterung wird auf den Jahresabschluss 2016 verwiesen. In der ersten Jahreshälfte 2017 wurden keine neuen, an Bedingungen geknüpfte Vereinbarungen oder materielle mehrjährige finanzielle Verträge mit Rechten und Pflichten abgeschlossen.

FINANZINSTRUMENTE

Der Hafendienst Rotterdam unterhält Zinsswap-Verträge mit Kreditunternehmen. Die Zinsswaps dienen zur Deckung des Zinsrisikos, das der Hafendienst Rotterdam bei variablen Darlehen eingeht, sowie zur Deckung des langfristigen Finanzierungsbedarfs, der sich aus den strategischen Ambitionen des Hafendienstes Rotterdam ergeben.

Der berechnete Marktwert der Zinsswaps zum 30.06.2017 beläuft sich auf minus € 435,1 Millionen (31.12.2016: minus € 481,7 Millionen). Der Rückgang beim negativen Wert wird hauptsächlich durch die Steigerung beim langfristigen variablen Zinssatz verursacht. Der Hafendienst Rotterdam hat nicht die Absicht, die gesamte Swap-Situation vorzeitig zu beenden, da die Zinsswaps das Zinsrisiko abdecken.

Der Hafendienst Rotterdam wendet das Cost-Price-Hedge-Accounting-Verfahren an. Für eine umfangreiche Erläuterung wird auf den Jahresabschluss 2016 verwiesen.

RISIKO-MANAGEMENT

Zwecks Identifikation, Management und Berichterstattung von Risiken bedient sich der Hafendienst Rotterdam eines Risiko-Management- und Kontrollsystems. Das System basiert auf den international akzeptierten Standards des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) und steht im Jahresbericht 2016 beschrieben. Die wichtigsten Risiken für 2017 sind als Bestandteil des strategischen Planungsprozesses zu Beginn dieses Jahres aktualisiert worden. Sie sind größtenteils dieselben geblieben wie 2016.

Das Risiko ‚Hafen Zielscheibe von Cyberattacke‘ hat sich in ersten Jahreshälfte 2017 manifestiert. Der Rotterdamer Hafen war dabei keine explizite Zielscheibe. Weltweit wurden Unternehmen und Einrichtungen durch den Erpresser-Software-Anfall mit dem Namen Petya getroffen. Der Hafendienst Rotterdam war davon nicht betroffen. Es wurde jedoch ein Containerterminal-Unternehmen im Rotterdamer Hafen getroffen. Die Evaluierung des Anfalls ist noch im Gange und wird mit den im Hafen ansässigen Unternehmen besprochen. Die Verantwortung für Cyber-Sicherheit liegt zwar bei den individuellen Unternehmen selbst, wobei jedoch der Hafendienst Rotterdam, gemeinsam mit der Stadt Rotterdam, der Polizei und Deltinqs, anhand des Programms FERM, Unterstützung bietet. Anhand von FERM wird unter anderem, zwecks der Erhöhung der digitalen Widerstandsfähigkeit im Hafen, Knowhow ausgetauscht und werden gemeinsame Übungen durchgeführt. Unternehmen werden ermutigt, Zwischenfälle zu melden und Erfahrungen zu teilen, so dass man gemeinsam stark ist.

SUMME DER BETRIEBLICHEN ERTRÄGE

SUMME DER BETRIEBLICHEN ERTRÄGE	JAN.-JUN. 2017	JAN.-JUN. 2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
Netto-Umsatz		
Seehafengebühren	145.994	146.587
Binnenhafengebühren	7.223	7.065
Einkünfte aus Verträgen	173.752	171.589
GESAMT-NETTO-UMSATZ	326.969	325.241
Sonstige Betriebserträge	15.347	8.742
GESAMTSUMME	342.316	333.983

Die Einkünfte aus der Seehafengebühr sind im Vergleich mit dem ersten Halbjahr 2016 durch einen Rückgang beim Preis pro Tonne und einer Steigerung bei den Nachlässen gesunken. Dem steht eine Steigerung beim Güterumschlag von 3,9 % gegenüber. Die Einkünfte aus Verträgen (unter anderem Miet-, Erbpacht und Kaigebühr-Verträgen) sind durch neue Verträge und Indexierungen gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich durch eine Verschiebung bei den Erträgen aus Sandverkauf, Arbeiten von Dritten und Strömen der betrieblichen Aufwendungen hin zu den sonstigen betrieblichen Erträgen erhöht.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen ist zudem der erhaltene Beitrag für das Verkehrssicherungssystem enthalten.

SUMME DER BETRIEBLICHEN AUFWENDUNGEN

SUMME DER BETRIEBLICHEN AUFWENDUNGEN	JAN.-JUN. 2017	JAN.-JUN. 2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
Löhne, Gehälter und Sozialversicherung	-50.859	-52.549
Betriebsaufwendungen	-62.395	-60.230
Sonstige Betriebsaufwendungen	-6.532	1.167
GESAMTSUMME	-119.786	-111.612

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen handelt es sich vor allem um gelegentlich entstehende Kosten und Erträge. 2017 wurde ein Betrag in Höhe von € 4,6 Millionen für den Beitrag des Hafenbetriebs Rotterdam zum sozialen Dialog mit dem Containersektor aufgeführt.

FINANZIELLE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE

FINANZIELLE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE	JAN.-JUN. 2017	JAN.-JUN. 2016
(BETRÄGE x € 1.000)		
Zinserträge langfristige Forderungen	172	144
Sonstige Zinserträge	159	84
GESAMTSUMME FINANZIELLE ERTRÄGE	331	228
Zinsaufwendungen Finanzierungen	-26.625	-60.655
Zinsaufwendungen - kalkulatorisch	-427	17
Aktivierter Zinsen auf im Bau befindliche Sachanlagen	1.293	886
Sonstige Zinsaufwendungen	-1.222	-448
GESAMTSUMME FINANZIELLE AUFWENDUNGEN	-26.981	-60.200
GESAMTSUMME	-26.650	-59.972

Die aktivierten Zinsen für die im Bau befindlichen Sachanlagen (Bauzinsen) werden während des Zeitraums der Erstellung des Anlageguts aktiviert. Die Bauzinsen werden auf der Grundlage des gewichteten durchschnittlichen Zinssatzes für Fremdkapital des Hafensbetriebs Rotterdam berechnet. Der für 2017 geltende Prozentsatz beläuft sich auf 2,01 % (2016: 2,09 %).

Die Zinslasten für Finanzierungen haben sich durch den Rückkauf des Zinsswaps im Jahr 2016 reduziert. Für den Rückkauf der nominellen € 100 Millionen für € 59,4 Millionen beziehen sich € 32,0 Millionen auf den Teil des Zinsswaps, der ohne den Rückkauf ineffektiv geworden wäre. Dieser Betrag ist 2016 als Zinsaufwand verbucht worden.

TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN PARTEIEN

Alle Beteiligungen sowie Unternehmensleiter, Mitglieder des Aufsichtsrats und Aktionäre (die Stadt Rotterdam und der niederländische Staat) werden als nahestehende Parteien definiert. Alle Transaktionen mit nahestehenden Parteien sind unter normalen Marktkonditionen abgeschlossen worden.

ERGEBNISVERARBEITUNG

Das Ergebnis nach Steuern für das erste Halbjahr 2017 beläuft sich auf € 97,8 Millionen. Das ist in die Halbjahreszahlen 2017 unter der Überschrift ‚Verfügbares Ergebnis‘, als Bestandteil des Eigenkapitals, aufgenommen worden. Mit dem Beschluss der Hauptversammlung der Aktionäre im März 2017 wurde die Dividende für 2016 (€ 92,8 Millionen einschließlich Dividendensteuer) im Mai 2017 ausgeschüttet und wurde der Restbetrag des Netto-Ergebnisses für 2016 (€ 131,3 Millionen) zu den sonstigen Rücklagen hinzugefügt.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Es hat nach dem Bilanzstichtag keine Ereignisse gegeben, die nähere Informationen über die tatsächliche Situation zum Bilanzstichtag vermitteln bzw. für die Beurteilung seitens der Nutzer des Halbjahresberichts wichtig sind.

Hafenbetrieb Rotterdam

19. Juli 2017

Vorstand

Drs. A.S. (Allard) Castelein	- Vorstandsvorsitzender (CEO)
Ing. R. (Ronald) Paul	- Direktor Infrastruktur & Maritime Angelegenheiten (COO)
Ir. P.R.J.M. (Paul) Smits CMA CTP	- Direktor Finanzen & Informationsmanagement (CFO)