

HALBJAHRESBERICHT 2024



Inhaltsverzeichnis

BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	3
FINANZEN	8
HALBJAHRESBILANZ 2024	10
Bilanz zum 30. Juni 2024	10
Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2024	11
Verkürzte Kapitalflussrechnung für das erste Halbjahr 2024	12
BEWERTUNGS- UND ERGEBNISERMITTLUNGSGRUNDSÄTZE	13
Aktivitäten der Gesellschaft	13
ERLÄUTERUNG ZUR VERKÜRZTEN BILANZ UND GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	15
Immaterielle Vermögensgegenstände	15
Sachanlagen	16
Finanzanlagen	17
Flüssige Mittel	17
Eigenkapital	18
Rückstellungen	18
Langfristige Verbindlichkeiten	18
Nicht in die Bilanz aufgenommene Vereinbarungen	19
Körperschaftsteuerliche Organschaft	19
Umsatzsteuerliche Organschaft	19
Finanzinstrumente	20
Risikomanagement	20
Summe der betrieblichen Erträge	21
Summe der betrieblichen Aufwendungen	22

Finanzielle Aufwendungen und Erträge	22
Ergebnis aus Beteiligungen	23
Steuern	23
Transaktionen mit nahestehenden Parteien	24
Ergebnisverwendung	24
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	24



Bericht der Geschäftsführung

Umschlag im Rotterdamer Hafen im ersten Halbjahr 2024 nahezu unverändert

- Warendurchsatz nahezu unverändert (-0,3 %)
- Wachstum des Containerumschlags hält an (+4,2 %)
- Solider Betriebsertrag Port of Rotterdam Authority
- Hohes Investitionsniveau der Port of Rotterdam Authority
- Bau von Porthos begonnen

Der Güterumschlag im Rotterdamer Hafen blieb im ersten Halbjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Der Umschlag erreichte 220,0 Mio. Tonnen. Das sind 0,3 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 2023 (220,7 Mio. Tonnen). Der Rückgang ist vor allem auf den geringeren Umschlag von Kohle, Rohöl und anderem flüssigen Massengut zurückzuführen. Dagegen nahm der Umschlag von Eisenerz und Schrott, sonstigem trockenem Massengut, Mineralölprodukten und Containern zu. Der Containerumschlag stieg um 4,2 % (in Tonnage) und 2,2 % (in TEU), was auf die steigende (Verbraucher-)Nachfrage und eine frühe Hochsaison zurückzuführen ist. Die Investitionen der Port of Rotterdam Authority verliefen im ersten Halbjahr planmäßig. So wurde beispielsweise mit dem Bau des CO₂-Transport- und -Speicherprojekts Porthos begonnen, der Auftrag für den Bau des Prinses Alexia-Viadukts erteilt, und investierte die Port of Rotterdam Authority in die Verbesserung der digitalen Widerstandsfähigkeit des Rotterdamer Hafens.

Boudewijn Siemons, CEO der Port of Rotterdam Authority: „Nach einer Zeit der wirtschaftlichen Unsicherheit sehen wir, dass die Nachfrage nach Rohstoffen und Konsumgütern wieder ansteigt. Dies führte im ersten Halbjahr zu einem Anstieg des Containerumschlags. Ob sich dieser Trend in anderen Segmenten fortsetzen wird, hängt zum Teil davon ab, wie schnell sich die europäische Industrie in den kommenden Monaten erholen wird. In der Zwischenzeit halten wir unseren Kurs, investieren weiter und führen Projekte durch, um die Energie- und Ressourcenwende zum Erfolg zu führen und die Infrastruktur des Hafen- und Industriekomplexes weiter zu verbessern.“

Wirtschaftliche Wertschöpfung

Finanzen Port of Rotterdam Authority

Die Port of Rotterdam Authority hat in der ersten Hälfte des Jahres 2024 ein solides Finanzergebnis erzielt. Die Einnahmen, vor allem aus Seehafengebühren sowie Miet- und Pachteinkünfte, stiegen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 um 23,0 Mio. € auf 439,6 Mio. €. Der Betriebsaufwand stieg um 13,3 Mio. € auf 147,9 Mio. €. Infolgedessen stieg das Ergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen um 9,7 Mio. € auf 291,7 Mio. €. Das Nettoergebnis steigt um 31,7 Mio. € auf 148,2 Mio. €. Der größere Anstieg des Nettogewinns ist auf zwei Posten aus dem Jahr 2023 in Höhe von insgesamt 15,3 Mio. € zurückzuführen, die in diesem Jahr nicht wiederkehren.

Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2024 beliefen sich auf 164,4 Mio. €, einschließlich Kapitaleinlagen in Beteiligungen (erstes Halbjahr 2023: 135,7 Mio. €). Die wichtigste Investition in der ersten Hälfte des Jahres 2024 ist die Verbreiterung des Yangtzekanals (15,8 Mio. €). Von den Kapitaleinlagen entfallen 20,4 Mio. € auf Porthos.

Umschlag

Trockenes Massengut

Der Umschlag von trockenem Massengut stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,1 %. Der Anstieg ist hauptsächlich auf den höheren Umschlag von Eisenerz und Schrott zurückzuführen. Dieses Segment stieg um 12,6 % auf 14,6 Mio. Tonnen, was auf eine höhere Stahl- und Eisenproduktion in Deutschland im ersten Halbjahr zurückzuführen ist. Der Kohleumschlag verringerte sich um 2,4 Mio. Tonnen (-19,7 %) aufgrund der geringen Nachfrage nach Energiekohle für die Stromerzeugung. Zunehmend werden Solar- und Windenergie als erneuerbare Quellen für die Stromerzeugung genutzt. Auch der Umschlag von Kokskohle ging zurück, obwohl die Stahlproduktion in Deutschland zunahm. Da im vergangenen Jahr ausreichend Lagerbestände aufgebaut wurden, ist das Angebot im ersten Halbjahr gesunken. Der Umschlag von Agrargütern ging um 1,2 Mio. Tonnen zurück, was auf die geringe Nachfrage nach Sojabohnen infolge der Verlagerung bestimmter Prozesse in die Vereinigten Staaten zurückzuführen ist. Das sonstige trockene Massengut (Rohstoffe für verschiedene industrielle Anwendungen und den Bausektor) verzeichnet einen Anstieg. Die Umschlagszahlen für Agribulk (-19,3 %) und sonstiges trockenes Massengut (80,7 %) weisen im Vergleich zu 2023 große Abweichungen auf. Aufgrund einer Korrektur im Jahr 2023 wegen einer fehlerhaften Meldung im System für die Seehafengebühren im Jahr 2022 zeigen diese Zahlen ein verzerrtes Bild. Ohne die Korrektur ergibt sich für Agribulk ein Rückgang von 5,1 % und für sonstiges trockenes Massengut ein Anstieg von 20,7 %.

Flüssiges Massengut

Im ersten Halbjahr wurde 3,1 % weniger flüssiges Massengut verladen. Der Umschlag von Rohöl ging aufgrund von Wartungsarbeiten in einigen Rotterdamer Raffinerien im ersten Quartal um 5,8 % zurück. Infolgedessen konnte weniger verarbeitet werden und es wurde entsprechend weniger importiert. Der Umschlag von Mineralölprodukten stieg im ersten Halbjahr um 4,7 % auf 28,6 Mio. Tonnen. Der Umschlag von LNG war mit 6,0 Mio. Tonnen (0,3 %) im ersten Halbjahr ähnlich hoch wie im Vorjahr. In beiden Segmenten wurden seit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine große Reserven angelegt, um die Energiesicherheit zu erhöhen. Das Segment der sonstigen flüssigen Massengüter ging um 7,9 % zurück.

Container und Stückgut

Im ersten Halbjahr stieg der Containerumschlag um 4,2 % auf 67,1 Mio. Tonnen und um 2,2 % auf 6,8 Mio. TEU. Bereits im ersten Quartal war eine leichte Erholung des Containerumschlags zu verzeichnen. Dieser Trend setzte sich auch im zweiten Quartal fort. Dies ist eine direkte Folge der gestiegenen Nachfrage nach Konsumgütern. Darüber hinaus gibt es eine frühe Hochsaison, da die Importeure ihre Produkte aufgrund längerer Fahrtzeiten und schwankender Fahrpläne früher als üblich bestellen. Der Suezkanal wird seit Ende 2023 wegen der Unruhen am Roten Meer nicht mehr von Schiffen durchfahren. Der Containermarkt ist noch dabei, sich auf diese neue Situation einzustellen. Aufgrund der längeren Fahrtzeit um das Kap der Guten Hoffnung ist es schwierig, genügend Schiffskapazität zu finden. Änderungen in den Fahrplänen, die gestiegene Nachfrage und schlechtes Wetter in Asien haben ebenfalls zu einer Überlastung der Häfen in Asien, im Nahen Osten und in Südeuropa geführt. Trotz der Tatsache, dass die Überlastung in Nordwesteuropa bisher begrenzt ist, gibt es Auswirkungen auf den Hafen- und Hinterlandbetrieb. Die Ankunft von Schiffen ist aufgrund von Fahrplanänderungen schwieriger zu planen. Auch die Anzahl der zu ladenden bzw. zu löschenden Container pro Schiffsbesuch (call size) ist seit Beginn der Krise am Roten Meer erheblich gestiegen. Infolgedessen sind Terminals und Hinterlandverkehr mit Spitzenbelastungen konfrontiert, was zu Verzögerungen beim Containerumschlag führt.

Der Roll-on-Roll-off-Verkehr (RoRo) ging aufgrund der schwachen britischen Wirtschaft um 4,1 % auf 12,8 Mio. Tonnen zurück. Das Segment der sonstigen Stückgüter sank um 10,5 % auf 3,1 Mio. Tonnen. Dies ist auf die Containerisierung des Stückguts und die Verlagerung verschiedener Frachtpakete in andere Häfen zurückzuführen.

Gesellschaftliche Wertschöpfung

Energie- und Ressourcenumstellung

Im Hafen wird zurzeit viel gebaut. Die Wasserstoffpipeline wird gelegt, das CO₂-Transport- und -Speicherprojekt Porthos errichtet, und im ersten Konversionspark entsteht die 200-MW-Wasserstoffanlage von Shell. Im zweiten Konversionspark, der Platz für eine 1-GW-Elektrolyse bietet, wird Zeevonk II einen Elektrolyseur bauen. Das Konsortium aus Vattenfall und CIP hat die Ausschreibung für den Windpark IJmuiden Ver, Los Beta, gewonnen. Die Wasserstoffwirtschaft scheint nun wirklich in Schwung gekommen zu sein. Zugleich gibt es aber auch Gegenwind. So wurde kürzlich bekannt gegeben, dass sich der Bau des Delta Rhine Corridor, zu dem auch die Wasserstoffpipeline zu anderen niederländischen und deutschen Industrieclustern gehört, um vier Jahre verzögern wird. Dies würde die Energiewende erheblich verlangsamen. Es muss alles für die Beschleunigung dieses Prozesses getan werden, um die Nachhaltigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Industriecluster in den Niederlanden und in Europa zu verbessern. Hohe Netzanschlusskosten, hohe Strompreise und Vorschriften, welche die Energiewende behindern, führen ebenfalls zu Verzögerungen. Die Entscheidung, in die Wasserstoffproduktion zu investieren, lässt noch auf sich warten. Es gibt jedoch Bewegung bei der Regulierung des Raffineriesektors, welche die Nachfrage nach grünem Wasserstoff ankurbeln wird. Die Port of Rotterdam Authority wird bei der Regierung weiterhin auf die Bedeutung eines guten Investitionsklimas hinweisen. In der Zwischenzeit wächst die Landstromkapazität im Hafen, vier Parteien beteiligen sich an der Ausschreibung für den schwimmenden Solarpark auf dem Slufter und es werden Möglichkeiten für eine weitere Zusammenarbeit im Bereich Wärme sowie bei der Nutzung von Dampf und der Entwicklung einer nachhaltigen Luftfahrt durch Biokraftstoffe und Wasserstoff geprüft.

Auch beim Übergang von fossilen Molekülen zu CO₂-neutralen Molekülen werden Schritte unternommen. Die Port of Rotterdam Authority entwickelt derzeit eine Vision und eine Strategie für ihre Rolle bei dieser Ressourcenumstellung. Dabei geht es nicht nur um die Rolle des Hafens bei der Produktion erneuerbarer Brennstoffe, sondern auch um kritische Rohstoffe. Diese sind für die Umsetzung der Energiewende unerlässlich und auch für die strategische Unabhängigkeit der Niederlande und Europas von großer Bedeutung.

Digitalisierung und Cyber-Resilienz

In einer Zeit der zunehmenden digitalen Bedrohungen ist die Widerstandsfähigkeit gegen gesellschaftsverändernde Bedrohungen eine Voraussetzung für das reibungslose Funktionieren der nautischen und logistischen Prozesse im Hafen. Im ersten Halbjahr 2024 wurden wichtige Maßnahmen im Bereich der Digitalisierung und der Cyber-Resilienz ergriffen.

So unterstützt die Port of Rotterdam Authority die Secure Chain. Diese Partnerschaft öffentlicher und privater Akteure zielt darauf ab, Logistikketten digital widerstandsfähiger zu machen, auch gegen Kriminalität und Diebstahl. Im Rahmen einer neuen digitalen Arbeitsweise tauschen die Parteien Informationen in einem geschlossenen System aus. Die Berechtigung zur Abholung eines Containers am Terminal kann dabei nur digital an autorisierte Frachtführer übermittelt werden. Durch die Secure Chain ist es nicht mehr möglich, einen Container unrechtmäßig abzuholen, wie auch die Seehafenpolizei bestätigt. Inzwischen laufen 43 % aller transportierten Importcontainer über die Secure Chain. Alle Importcontainer aus Lateinamerika und Nordamerika sind seit diesem Jahr Teil dieser Verfahrensweise. Derzeit wird an der Ausweitung auf andere Fahrtgebiete gearbeitet.

Außerdem gelang es im Mai dieses Jahres einem Konsortium bestehend aus der Port of Rotterdam Authority, Q*Bird, Single Quantum, Cisco, Eurofiber, Portbase, Intermax und InnovationQuarter weltweit zum ersten Mal, eine skalierbare Quantennetzverbindung aufzubauen. In einem Testfall hat sich die Sicherung sensibler Informationen mit Hilfe der Quantentechnologie als erfolgreich erwiesen. Dieses neue Kommunikationssystem kann künftig die Sicherheit der mehreren zehntausend Hochseeschiffe, die den Hafen jährlich anlaufen, verbessern und auch den damit verbundenen Wirtschaftsverkehr besser vor der Bedrohung durch Quantencomputer schützen. Derzeit sind zwei Endpunkte bei Portbase und der Port of Rotterdam Authority mit dem zentralen Knotenpunkt des Quantennetzes verbunden. Nach erfolgreichem Versuchsaufbau werden im Laufe dieses Jahres weitere Endpunkte beim Zoll und bei einer Reihe von nautischen Dienstleistern im Hafen an den zentralen Knotenpunkt angeschlossen.

Aussichten

Umschlag

Für das gesamte Jahr wird ein leichter Anstieg des Umschlagvolumens erwartet. Erstes Anzeichen hierfür ist das steigende Containeraufkommen. Darüber hinaus wurden die Lagerbestände in anderen Segmenten abgebaut, und die europäische Industrieproduktion scheint sich aufgrund der niedrigeren Energiepreise vorsichtig zu beleben.

Die Bedeutung der europäischen Zusammenarbeit ist größer denn je

Die Energie- und Ressourcenumstellung ist derzeit die größte Herausforderung für die europäischen Häfen. Häfen und Industrie in Nordwesteuropa ziehen daher immer öfter an einem Strang, um für die europäische Industrie und Gesellschaft eine nachhaltige Zukunft zu gewährleisten.

Boudewijn Siemons, CEO der Port of Rotterdam Authority: „Die europäische Wirtschaft hat nur dann eine Zukunft, wenn die Energie- und Ressourcenwende gelingt. Die Häfen spielen dabei eine entscheidende Rolle. Wir müssen daher stärker aus einer grenzüberschreitenden Perspektive denken und handeln. Je schneller Europa von fossilen Kraftstoffen unabhängig wird, desto größer ist die Chance auf strategische Autonomie. Eine Verzögerung bedeutet, dass wir geopolitisch verwundbar bleiben, was sowohl für die Niederlande als auch für Europa schlecht ist. Ein entschlossenes Engagement der Niederlande in Brüssel, das die Interessen der Seehäfen im Rahmen der Energie- und Ressourcenwende vertritt, ist jetzt wichtiger denn je.“

Bei der Umstellung von fossilen auf erneuerbare Energien spielen Herausforderungen rund um Stickstoff, Netzengpässe und Genehmigungsverfahren derzeit eine hemmende Rolle. Vorhersehbare und wettbewerbsfähige Marktbedingungen für Investitionen in eine nachhaltigere Industrie und die Verfügbarkeit ausreichender Rohstoffe sind ebenfalls entscheidend für einen erfolgreichen Übergang. Daher sind in den kommenden Jahren stabile politische Maßnahmen und starke Anreize für grüne Energie und eine Kreislaufwirtschaft erforderlich, sowohl aus Den Haag als auch aus Brüssel.

Finanzen

Im ersten Halbjahr 2024 wurde ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 148,2 Mio. € verbucht. Das Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern für das erste Halbjahr 2024 beläuft sich auf 182,8 Mio. €. Dies entspricht einem Anstieg von 16,0 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 (157,7 Mio. €).

Der Umsatz im ersten Halbjahr 2024 stieg im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 um 5,5 % (23,0 Mio. €). Dies ist auf die Zunahme der Einkünfte aus Verträgen um 25,3 Mio. € infolge neuer Verträge, Preisänderungen und Indexierungen zurückzuführen. Die Einnahmen aus Seehafengebühren gingen um 0,8 Mio. € zurück, insbesondere aufgrund des geringeren Umschlags, der negative Volumen- und Preisauswirkungen hatte.

Die betrieblichen Aufwendungen waren in der ersten Hälfte 2024 um 9,9 % (13,3 Mio. €) höher als in der ersten Hälfte 2023. Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich die Betriebskosten infolge einer Indexierung der Tarife auf breiter Ebene erhöhten. Dies machte sich insbesondere bei den Kosten für entliehenes Personal und den Wartungskosten bemerkbar. Zudem sind die Auswirkungen der GAV-Erhöhung ab 1. Juli 2023 bei den Löhnen, Gehältern und Sozialabgaben sichtbar.



Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2024 beliefen sich auf 164,4 Mio. € einschließlich Kapitaleinzahlungen in Beteiligungen (erstes Halbjahr 2023: 135,7 Mio. €). Die Kapitaleinzahlungen in Beteiligungen beliefen sich auf 24,8 Mio. €. Die größte Investition für das erste Halbjahr 2024 ist die Verbreiterung des Jangtsekanals (15,8 Mio. €). Darüber hinaus entfallen 20,4 Mio. € der Kapitaleinlagen auf Porthos.

Per saldo hat sich die Gesamtheit der flüssigen Mittel im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahrs 2023 um 47,9 Mio. € verringert. Im ersten Halbjahr 2024 wurde die Dividende einschließlich Dividendensteuer für das Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 129,0 Mio. € ausgezahlt. Trotz des Rückgangs der gesamten flüssigen Mittel steht der Port of Rotterdam Authority ausreichender Cashflow zur Verfügung, um seinen Verpflichtungen nachzukommen und weiterhin in den Hafen zu investieren.

Halbjahresbilanz 2024

Bilanz zum 30. Juni 2024

(vor Gewinnverwendung, Beträge in 1.000 €)	30. Juni 2024	31. Dezember 2023
Aktiva		
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	100.035	84.117
Sachanlagen	4.028.536	4.008.727
Finanzanlagen	1.586.747	1.596.517
	5.715.318	5.689.361
Umlaufvermögen		
Vorräte	846	652
Forderungen	245.093	229.595
Flüssige Mittel	242.893	290.811
	488.832	521.058
Aktiva insgesamt	6.204.150	6.210.419
Passiva		
Eigenkapital	4.569.059	4.553.017
Rückstellungen	47.352	49.498
Langfristige Verbindlichkeiten	1.354.858	1.364.146
Kurzfristige Verbindlichkeiten	232.881	243.758
Passiva insgesamt	6.204.150	6.210.419

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2024

(Beträge in 1.000 €)	HY1 2024	HY1 2023
Summe der betrieblichen Erträge	439.584	416.541
Summe der betrieblichen Aufwendungen	-147.922	-134.623
Ergebnis vor Zinsen und Abschreibungen	291.662	281.918
Abschreibungen und besondere Wertminderungen von Sachanlagen	-88.655	-97.130
Betriebsergebnis	203.007	184.788
Finanzielle Aufwendungen und Erträge	-20.188	-27.120
Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern	182.819	157.668
Steuern	-38.719	-37.768
Ergebnis aus Beteiligungen	4.135	-3.397
Ergebnis nach Steuern	148.235	116.503

Verkürzte Kapitalflussrechnung für das erste Halbjahr 2024

(Beträge in 1.000 €)	HY1 2024	HY1 2023
Betriebsergebnis	203.007	184.788
Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen u. dgl.	87.311	95.686
Veränderungen des Betriebskapitals	-35.207	-65.203
Cashflow aus Geschäftstätigkeit	255.111	215.271
Erhaltene und gezahlte Zinsen	-3.773	-8.404
Gezahlte Körperschaftsteuer	-40.430	-41.934
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	210.908	164.933
Investitionscashflow brutto	-142.180	-125.493
Fördermittel und sonstige Änderungen	14.230	18.627
Desinvestitionen	3.353	94
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-124.597	-106.772
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-134.229	-87.467
Cashflow-Saldo	-47.918	-29.306
Geldmittel-Saldo zum 1. Januar	290.811	177.819
Geldmittel-Saldo zum 30. Juni	242.893	148.513
Änderung der flüssigen Mittel	-47.918	-29.306

Bewertungs- und Ergebnisermittlungsgrundsätze

Aktivitäten der Gesellschaft

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

Der Gesellschaftszweck und die Kernaktivitäten der Port of Rotterdam Authority sind:

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

Die Port of Rotterdam Authority schafft wirtschaftliche und gesellschaftliche Werte, indem sie gemeinsam mit Kunden und Stakeholdern im Hafen Rotterdam ein nachhaltiges Wachstum realisiert.

Sie investiert in die Entwicklung von Grundstücken zu Gewerbeflächen und in die Hafeninfrastruktur, etwa in Kaimauern, Anlegestege, Wasserstraßen und Verkehrswege sowie Kabel und Leitungen. Durch diese Infrastruktur wird das Gelände gut erreichbar und für den Güterumschlag nutzbar. Die Grundstücke und die Infrastruktur im Hafen werden an Unternehmen vermietet oder verpachtet, woraus wir einen Großteil unserer Einkünfte beziehen. Eine andere wichtige Einkommensquelle sind die Hafengebühren. Von (internationalen) Reedereien werden Hafengebühren verlangt, wenn deren Schiffe von unserer nautischen Infrastruktur im Hafen Gebrauch machen.

Grundsätze für die Erstellung des Halbjahresberichts

Der Halbjahresbericht wurde in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen von Buch 2 Titel 9 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs und den Bestimmungen in den vom niederländischen Rechnungslegungsrat (Raad voor de Jaarverslaggeving/RJ) herausgegebenen Richtlinien für die Rechnungslegung erstellt. Wie nach der Richtlinie des Rechnungslegungsrats RJ 394 (zwischenzeitliche Berichterstattung) zulässig, enthält dieser Halbjahresbericht nicht alle in einem Jahresabschluss vorgeschriebenen Informationen; er ist daher immer im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss 2023 zu lesen. Für die Halbjahreszahlen gelten dieselben Grundsätze für die Bewertung von Aktiva und Passiva und für die Ergebnisermittlung wie für den Jahresabschluss 2023.

Freistellung von der Konsolidierungspflicht

Die Port of Rotterdam Authority bedient sich der Freistellung von der Pflicht zur Konsolidierung der Daten von Beteiligungen, wenn die in die Konsolidierung einzubeziehenden Gesellschaften eine finanzielle Bedeutung aufweisen, die im Vergleich zur Gesamtheit der Port of Rotterdam Authority vernachlässigbar ist (RJ 217.304).

Systemänderungen

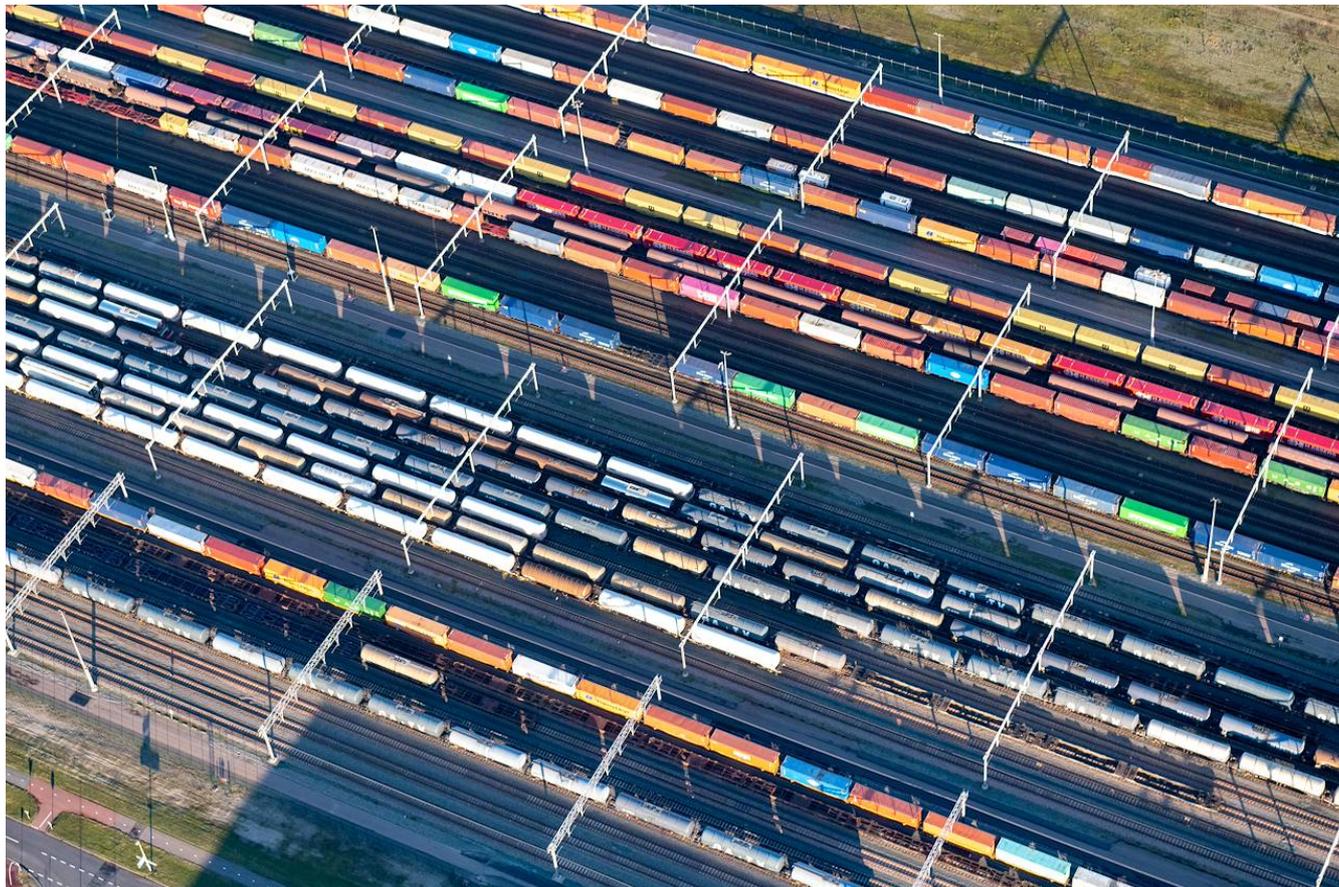
Im ersten Halbjahr 2024 wurden keine Systemänderungen durchgeführt, die Einfluss auf das Kapital und Ergebnis haben.

Beurteilungen und Schätzungen

Bei der Anwendung der Grundsätze und Regeln zur Erstellung des Halbjahresberichts bildet sich der Vorstand der Port of Rotterdam Authority Urteile und nimmt Schätzungen vor. Im ersten Halbjahr 2024 gibt es keine wesentlichen Änderungen bei der Beurteilungs- und Schätzmethodik.

Geopolitische und saisonale Einflüsse

Die Umschlagsmengen unterliegen in beschränktem Maße geopolitischen und saisonalen Einflüssen. Die Erträge aus Miet- und Erbpachtverträgen sowie die Betriebskosten unterliegen nicht oder nur in geringem Maße saisonalen Einflüssen.



Erläuterung zur verkürzten Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung

Immaterielle Vermögensgegenstände

(Beträge in 1.000 €)	Entwicklungskosten (intern generiert)	Kosten des Erwerbs von Genehmigungen und geistigen Eigentumsrechten (Einkauf)	Vorauszahlung für immaterielle Vermögensgegenstände	Im Bau befindliche immaterielle Vermögensgegenstände	Insgesamt
Anschaffungswert	132.396	61.845	8.294	27.090	229.625
Kumulierte Abschreibungen	-88.868	-46.067	-8.017	-2.556	-145.508
Buchwert am 1. Januar 2024	43.528	15.778	277	24.534	84.117
Bruttoinvestitionen	-	-	8.349	20.830	29.179
Desinvestitionen (Anschaffungswert)	-	-	-953	-	-953
Desinvestitionen (kum.Abschreibungen)	-	-	-	-	-
Fördermittel	-	-	-	-	-
(Staatliche) Beiträge	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-8.857	-3.289	-	-	-12.146
Besondere Wertminderungen	-	-	-	-	-
Umbuchung immaterielleVermögensgegenstände/ Sachanlagen – Anschaffungswert	-	-	-	-162	-162
Umbuchung immaterielleVermögensgegenstände/ Sachanlagen – Abschreibungen	-	-	-	-	-
Inbetriebnahme	12.808	2.484	-	-15.292	-
Veränderungen 2024	3.951	-805	7.396	5.376	15.918
Buchwert am 30. Juni 2024	47.479	14.973	7.673	29.910	100.035
Anschaffungswert	145.204	64.329	15.690	32.466	257.689
Kumulierte Abschreibungen und besondere Wertminderungen	-97.725	-49.356	-8.017	-2.556	-157.654
Buchwert am 30. Juni 2024	47.479	14.973	7.673	29.910	100.035
Abschreibungszeitraum in Jahren	3 bis 10 Jahr	2 bis 10 Jahr	nicht abgeschrieben	nicht abgeschrieben	

Die immateriellen Vermögensgegenstände erhöhten sich im ersten Halbjahr 2024 um 15,9 Mio. €, was auf den Saldo aus Bruttoinvestitionen (29,2 Mio. €), Desinvestitionen (1,0 Mio. €) und Abschreibungen (12,1 Mio. €) zurückzuführen ist. Die Desinvestition bezieht sich auf den Verkauf von Stickstoffzertifikaten (1,0 Mio. €).

Sachanlagen

(Beträge in 1.000 €)	Gelände und Infraplus	Öffentliche Infrastruktur, Hafenbecken und Wasserstraßen	Kaimauern, Steinböschungen, Anlegestege und andere Anlegeeinrichtungen	Feste Betriebsmittel und sonstige Aktiva	Im Bau befindliche Sachanlagen	Insgesamt
Anschaffungswert	1.673.026	1.368.508	2.026.598	891.732	333.730	6.293.594
Kumulierte Abschreibungen	-409.492	-649.095	-807.398	-418.286	-596	-2.284.867
Buchwert am 1. Januar 2024	1.263.534	719.413	1.219.200	473.446	333.134	4.008.727
Bruttoinvestitionen	-	-	-	-	110.386	110.386
Desinvestitionen (Anschaffungswert)	-	-	-	-	-	-
Desinvestitionen (kum. Abschreibungen)	-	-	-	-	-	-
Fördermittel	-	-	-	-	-456	-456
(Staatliche) Beiträge	-	-	-	-	-13.774	-13.774
Abschreibungen	-11.956	-21.317	-25.292	-15.827	-	-74.392
Besondere Wertminderungen	-	-	-	-	-2.117	-2.117
Umbuchung immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagen – Anschaffungswert	-	-	-	-	162	162
Umbuchung immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagen – Abschreibungen	-	-	-	-	-	-
Inbetriebnahme	23.109	21.130	2.915	21.367	-68.521	-
Veränderungen 2024	11.153	-187	-22.377	5.540	25.680	19.809
Buchwert am 30. Juni 2024	1.274.687	719.226	1.196.823	478.986	358.814	4.028.536
Anschaffungswert	1.696.135	1.389.638	2.029.513	913.099	361.527	6.389.912
Kumulierte Abschreibungen und besondere Wertminderungen	-421.448	-670.412	-832.690	-434.113	-2.713	-2.361.376
Buchwert am 30. Juni 2024	1.274.687	719.226	1.196.823	478.986	358.814	4.028.536
Abschreibungszeitraum in Jahren	25 Jahre bis nicht abgeschrieben	8 bis 50 Jahr	25 bis 75 Jahr	3 bis 50 Jahr	nicht zutreffend	

Die Sachanlagen erhöhten sich im ersten Halbjahr 2024 um 19,8 Mio. € aufgrund von Bruttoinvestitionen (110,4 Mio. €) und verringerten sich aufgrund von Abschreibungen (-/- 74,4 Mio. €) und besonderen Wertminderungen (-/- 2,1 Mio. €).

Darüber hinaus wurden Zuschüsse für laufende Projekte gewährt, was sich insgesamt mit -/- 14,2 Mio. € zu Buche schlägt.

Die Wertminderungsverluste beziehen sich auf die Abschreibung von Projekten in der Entwicklungsphase.

Die größten Investitionen im ersten Halbjahr 2024 sind die Verbreiterung des Jangtsekanals und der Bau der Kaimauer im Amaliahaven.

Im ersten Halbjahr 2024 wurden 9,1 Mio. € an internen Personalkosten aktiviert (erstes Halbjahr 2023: 8,0 Mio. €). Hierbei handelt es sich um die direkt an der Herstellung einer Sachanlage zurechenbaren Personalaufwendungen.



Finanzanlagen

Die Finanzanlagen gingen im ersten Halbjahr 2024 um 9,8 Mio. € zurück. Dies ist unter anderem eine Folge der Amortisierung des aktivierten Teils des Zinsswaps in Höhe von 22,5 Mio. €.

Die sonstigen Bewegungen bei den Finanzanlagen umfassen den Anstieg der sonstigen langfristigen Posten um 11,6 Mio. €, den Anstieg der latenten Steueransprüche für das erste Halbjahr 2024 um 2,5 Mio. €. Dies wurde durch einen Rückgang der langfristigen Forderungen in Höhe von 2,4 Mio. € aufgrund der Rückzahlung eines Darlehens und einen Anstieg des Beteiligungswerts in Höhe von 1,0 Mio. €, hauptsächlich aufgrund des Ergebnisses aus Beteiligungen, ausgeglichen.

Im ersten Halbjahr 2024 gab es insgesamt 24,8 Mio. € an Kapitaleinlagen. Davon entfallen 20,4 Mio. € auf Porthos.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel setzen sich aus Bankguthaben und Kontokorrentguthaben in Höhe von 116,3 Mio. € und Einlagen in Höhe von 126,6 Mio. € zusammen. Die Veränderungen bei den flüssigen Mitteln werden in der Kapitalflussrechnung erfasst.

Eigenkapital

(Beträge in 1.000 €)	Gezeichnetes Aktienkapital	Agio	Gesetzliche Rücklage für Beteiligungen	Gesetzliche Rücklage für Umrechnungsdifferenzen	Gesetzliche Rücklage für immaterielle Vermögensgegenstände	Sonstige Rücklagen	Verfügbares Ergebnis	Insgesamt
1. Januar 2024	900.000	391.200	72.473	131	66.050	2.889.644	233.519	4.553.017
Ergebnis 2024	-	-	-	-	-	-	148.235	148.235
Ausgeschüttete Dividende 2023	-	-	-	-	-	-	-129.034	-129.034
Verwendung des Ergebnisses 2023	-	-	-	-	-	104.485	-104.485	-
Rücklage für Umrechnungsdifferenzen	-	-	-	-3.159	-	-	-	-3.159
Rücklage für Beteiligungen	-	-	8.367	-	-	-8.367	-	-
Rücklage für immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	10.007	-10.007	-	-
Veränderungen insgesamt 2024	-	-	8.367	-3.159	10.007	86.111	-85.284	16.042
30. Juni 2024	900.000	391.200	80.840	-3.028	76.057	2.975.755	148.235	4.569.059

Das Nettoergebnis beträgt 148,2 Mio. € (erstes Halbjahr 2023: 116,5 Mio. €).

Rückstellungen

Der Posten Rückstellungen besteht aus der Rückstellung für zukünftige Bodensanierungen in Höhe von 35,8 Mio. € (31.12.2023: 36,4 Mio. €) und die Rückstellung für Personalvereinbarungen in Höhe von 11,6 Mio. € (31.12.2023: 13,1 Mio. €).

Langfristige Verbindlichkeiten

(Beträge in 1.000 €)	30. Juni 2024	31. Dezember 2023
Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten	788.902	794.150
Verbindlichkeiten Kapitalmarktfinanzierung	190.142	190.089
Darlehensportfolio	979.044	984.239
Erbpacht-Rückkauf	112.858	114.578
Sonstige langfristige Posten	262.956	265.329
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	375.814	379.907
Insgesamt	1.354.858	1.364.146

Die Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten haben sich aufgrund regelmäßiger Rückzahlungen verringert. Es gibt keine neuen Darlehen.

Ein Teil der Darlehen hat einen variablen Zinssatz, basierend auf dem Dreimonats-Euribor zuzüglich eines Aufschlags. Dieser variable Zinssatz wurde mittels eines Zinsswaps auf einen festgelegten Zinssatz maximiert (zugrunde liegender Umfang 375 Mio. €). Für die Fazilitäten für langfristige Verbindlichkeiten wurden keine Sicherheiten geleistet. Mit den Geldgebern wurden Quoten vereinbart. Zum Jahresende 2023 wird die Port of Rotterdam Authority die vereinbarten Standards erfüllen.

Nicht in die Bilanz aufgenommene Vereinbarungen

Die Port of Rotterdam Authority 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 Hafens- und Industriekomplexes Rotterdam, der Stadthäfen von Rotterdam und die interne Betriebsführung. Für eine ausführliche Erläuterung wird auf den Jahresabschluss 2023 verwiesen. In der ersten Jahreshälfte 2024 wurden keine neuen, nicht aus der Bilanz hervorgehenden Vereinbarungen getroffen.

Körperschaftsteuerliche Organschaft

Die Port of Rotterdam Authority N.V. bildet mit den folgenden Beteiligungen eine körperschaftsteuerliche Organschaft:

- 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.
- Routescanner B.V.
- HbR CCS B.V.
- HbR CCS Pipeline LP B.V.
- HBR CCS BD LP B.V.
- HbR Hydrogen B.V.
- PXP Global Services B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

Die Port of Rotterdam Authority haftet somit gesamtschuldnerisch für die Steuerschulden der Organschaft als Ganzes. Die Port of Rotterdam Authority N.V. trägt die gesamte Steuerschuld; die geschuldete Körperschaftsteuer wird über die Port of Rotterdam Authority abgeführt.

Umsatzsteuerliche Organschaft

Die Port of Rotterdam Authority N.V. bildet mit den folgenden Beteiligungen eine umsatzsteuerliche Organschaft:

- Mainport Holding Rotterdam N.V.
- Cruise Port Rotterdam B.V.
- Portshuttle Rotterdam B.V.
- Blockchain Fieldlab B.V.

- Nextlogic B.V.
- HbR CCS B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.

Die Port of Rotterdam Authority haftet somit gesamtschuldnerisch für die Steuerschulden der Organschaft als Ganzes. Die geschuldete Umsatzsteuer wird über die Port of Rotterdam Authority N.V. abgeführt.

Finanzinstrumente

Die Port of Rotterdam Authority unterhält Zinsswap-Verträge mit Kreditunternehmen. Die Zinsswaps dienen zur Deckung des Zinsrisikos, das die Port of Rotterdam Authority bei variablen Darlehen eingeht, sowie zur Deckung des langfristigen Finanzierungsbedarfs, der sich aus ihren strategischen Ambitionen ergibt.

Der berechnete Marktwert der Zinsswaps zum 30.06.2024 beläuft sich auf 5,1 Mio. € (31.12.2023: -/- 7,0 Mio. €). Die Zunahme des Marktwerts wird hauptsächlich durch einen Anstieg des langfristigen variablen Zinssatzes verursacht. Die Port of Rotterdam Authority hat nicht die Absicht, die gesamte Swap-Situation vorzeitig zu beenden, da die Zinsswaps das Zinsrisiko abdecken.

Die Port of Rotterdam Authority wendet das Cost-Price-Hedge-Accounting-Verfahren an. Für eine ausführliche Erläuterung wird auf den Jahresabschluss 2023 verwiesen.

Risikomanagement

Zwecks Identifikation, Management und Berichterstattung von Risiken bedient sich die Port of Rotterdam Authority eines Risikomanagement- und Kontrollsystems. Das System basiert auf den international akzeptierten Standards der Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) und wird im Jahresbericht 2023 beschrieben. Die wichtigsten Risiken wurden als Bestandteil des strategischen Planungsprozesses Anfang des Jahres 2024 aktualisiert. Infolgedessen wurde das Hauptrisiko „Terroranschlag im Hafen“ auf „ideologische/zwischenstaatliche Konflikte“ ausgeweitet. Die vollständige Risikobeschreibung lautet wie folgt: „Ideologische/zwischenstaatliche Konflikte (und mögliche Sanktionen) führen zu Attentaten, Unterbrechungen der Logistikketten und des Schiffsbetriebs. Dies wirkt sich negativ auf die Kontinuität, Sicherheit, Zugänglichkeit und das Image des Rotterdamer Hafens aus.“

Die Entwicklungen um uns herum sind keineswegs vorhersehbar (Geopolitik) und die Herausforderungen nicht einfach (Netzkapazität, Stickstoff, Siedlungsklima u. a.). Eine positive Entwicklung ist, dass die Bedeutung der Industriepolitik von den nationalen und europäischen Entscheidungsträgern zunehmend erkannt wird. Wir werden weiter darüber diskutieren und in verschiedenen Zusammenhängen daran arbeiten, Industrie und Logistik nachhaltiger zu gestalten und die Attraktivität des Hafens für Anwohner (Lebensumfeld), Arbeitssuchende und (potenzielle) Kunden zu erhöhen. Wir konzentrieren uns in unseren Aktivitäten weiterhin auf einen (nautisch) sicheren, nachhaltigen, zugänglichen, digitalen, Cyber- und unterminierungsresistenten Hafen.

Summe der betrieblichen Erträge

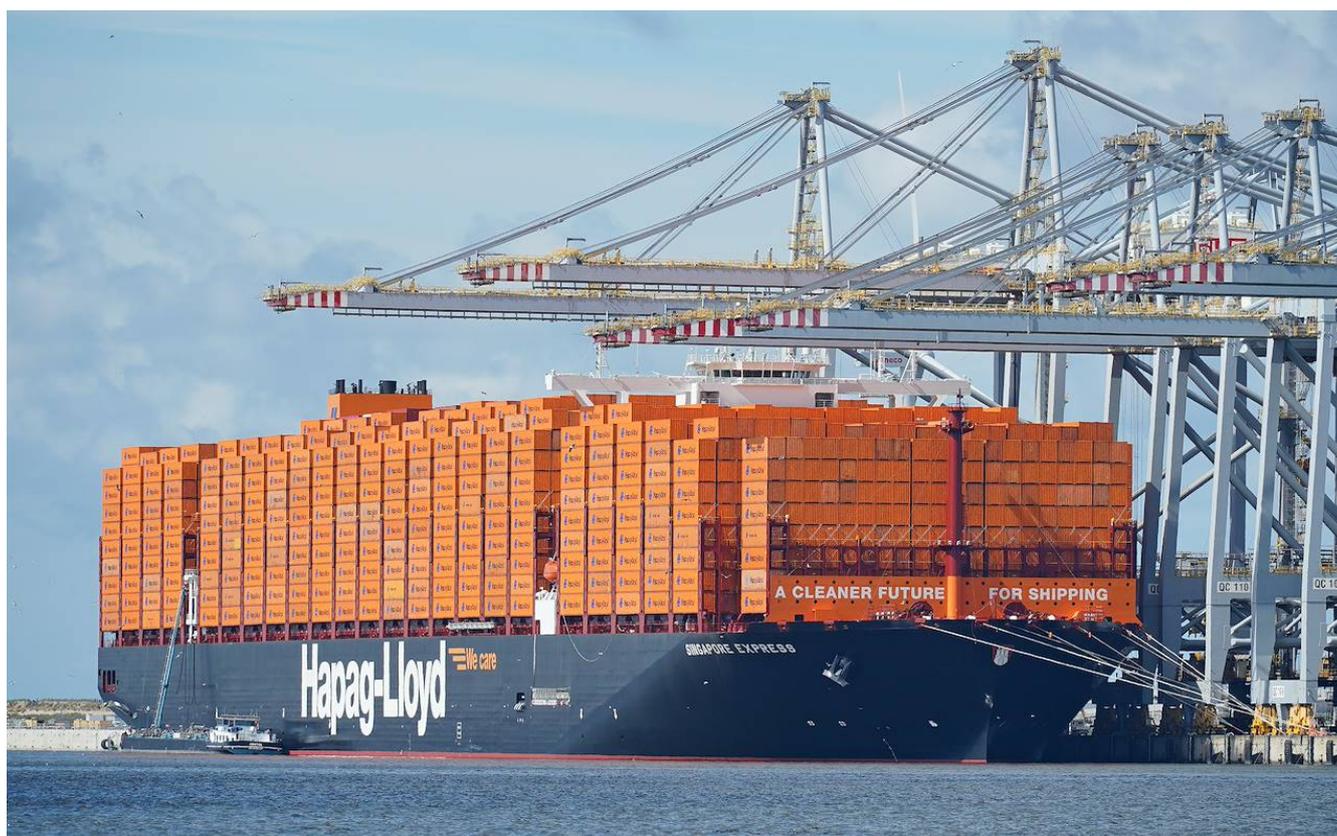
(Beträge in 1.000 €)	HY1 2024	HY1 2023
Seehafengebühren	160.829	161.660
Binnenhafengebühren	8.043	7.992
Einkünfte aus Verträgen	253.968	228.716
Nettoumsatz insgesamt	422.840	398.368
Sonstige betriebliche Erträge	16.744	18.173
Insgesamt	439.584	416.541

Die Einnahmen aus den Seehafengebühren sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 gesunken. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf eine höhere Auslastung zurückzuführen, die zu einem niedrigeren Preis pro Tonne führt.

Die Einkünfte aus Verträgen (unter anderem aus Miet-, Erbpacht- und Kaigeührverträgen) nahmen durch neue Verträge, Indexierungen, eine geringere Anlaufreduktion und Preisänderungen zu. Dabei handelt es sich um langfristige Verträge.

Die übrigen betrieblichen Erträge werden insbesondere aus Sandverkäufen, Baggerarbeiten für Dritte, Schlamm Lagerung für Dritte und Beiträgen zum Verkehrsleitsystem bezogen.

Die betrieblichen Erträge werden vollständig in den Niederlanden erwirtschaftet.



Summe der betrieblichen Aufwendungen

(Beträge in 1.000 €)	HY1 2024	HY1 2023
Löhne, Gehälter und Sozialversicherungsbeiträge	67.453	60.603
Betriebskosten	77.050	72.332
Sonstige Betriebsaufwendungen	3.419	1.688
Insgesamt	147.922	134.623

Die Gesamtkosten stiegen um 13,3 Mio. € an. Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich die Betriebskosten infolge einer Indexierung der Tarife auf ganzer Linie erhöhten. Zudem sind die Auswirkungen der GAV-Erhöhung ab 1. Juli 2023 bei den Löhnen, Gehältern und Sozialabgaben sichtbar.

Finanzielle Aufwendungen und Erträge

(Beträge in 1.000 €)	HY1 2024	HY1 2023
Zinserträge langfristige Forderungen	46	84
Sonstige Zinserträge	6.612	1.966
Währungsdifferenzen	29	-51
Gesamtsumme finanzielle Erträge	6.687	1.999
Zinsaufwendungen Finanzierungen	30.230	29.392
Zinsaufwendungen Rückstellungen (Personalvereinbarungen und Bodensanierung)	-671	735
Aktiviert Zinsen auf im Bau befindliche Sachanlagen	-2.990	-1.458
Sonstige Zinsaufwendungen	306	450
Finanzielle Aufwendungen insgesamt	26.875	29.119
Finanzielle Aufwendungen insgesamt	20.188	27.120

Für die im Bau befindlichen Sachanlagen werden während des Zeitraums der Erstellung des Anlageguts Bauzinsen aktiviert. Die Bauzinsen werden auf der Grundlage des gewichteten durchschnittlichen Zinssatzes für Fremdkapital der Port of Rotterdam Authority berechnet. Der im ersten Halbjahr 2024 angewandte Satz beträgt 1,66 % (erstes Halbjahr 2023: 1,37 %).

Der Anstieg der Zinserträge ist auf einen höheren Durchschnittsstand bei den flüssigen Mitteln zurückzuführen.

Die Rückstellungen für Zinsaufwendungen betreffen insbesondere die Rückstellung für Bodensanierung. Die Änderung ist eine Folge von Fluktuationen des zugerechneten Zinssatzes.

Ergebnis aus Beteiligungen

Das Ergebnis aus Beteiligungen im ersten Halbjahr 2024 belief sich 4,1 Mio. € (erstes Halbjahr 2023: -/- 3,4 Mio. €). Diese Veränderung ist darauf zurückzuführen, dass die Prämie für das Garantiesystem Porthos im ersten Halbjahr 2023 verbucht wurde (7,3 Mio. €).

Steuern

Die Steuern in der Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2024 bestehen aus latenten und akuten Steuern. Die latenten Steuern betreffen hauptsächlich die Auflösung des latenten Steuererstattungsanspruchs für das erste Halbjahr 2024 (-/- 16,5 Mio. €) und die Anpassung der immateriellen Vermögensgegenstände für die Vorjahre (18,8 Mio. €). Die akuten Steuern betreffen die akute Körperschaftsteuer im ersten Halbjahr 2024 (-/- 28,5 Mio. €) und die Anpassung der akuten Körperschaftsteuer in den Vorjahren (-/- 12,7 Mio. €). Auf die akute steuerliche Belastung für 2024 wurde ein Körperschaftsteuersatz von 25,8 % angewendet.

(Beträge in 1.000 €)	HY1 2024
Latente Steuern	
Freiwerdende Steuerlatenz 2024	-16.480
Berichtigung latenter Steuererstattungsanspruch immaterielle Vermögensgegenstände Vorjahre	18.783
Berichtigung steuerliche Abschreibung auf Gebäude und andere Sachanlagen	206
	2.510
Akute Steuern	
Schätzung akute Körperschaftsteuer 2024	-28.540
Akute Körperschaftsteuer 2023	-16.203
Akute Körperschaftsteuer 2022	3.515
	-41.228
Insgesamt	-38.719

Am 30. Juni 2024 betrug der latente Steuererstattungsanspruch 1.018,6 Mio. €. Der latente Steuererstattungsanspruch wird wie folgt frei:

(Beträge in 1.000 €)	1 Jahr	1–5 Jahre	5–10 Jahre	> 10 Jahre	INSGESAMT
	32.830	131.980	148.319	705.489	1.018.618
30 juni 2024	32.830	131.980	148.319	705.489	1.018.618

Die effektive steuerliche Belastung betrifft die Summe der akuten und latenten Steuern dividiert durch das Ergebnis vor Steuern. Dies resultiert in einer effektiven steuerlichen Belastung von 21,7 %. Die geringere Steuerbelastung ist auf die Anwendung des Energie-Investitionsabzugs zurückzuführen.

(Beträge in 1.000 €)	
Ergebnis der körperschaftsteuerlichen Organschaft vor Steuern	178.516
Steuern	38.719
Effektive Steuerbelastung	21,7%

Transaktionen mit nahestehenden Parteien

Als nahestehende Parteien gelten alle Beteiligungen sowie Geschäftsführer, Aufsichtsräte und Aktionäre (die Stadt Rotterdam und der niederländische Staat). Alle Transaktionen mit nahestehenden Parteien sind unter normalen Marktkonditionen abgeschlossen worden.

Ergebnisverwendung

Das Ergebnis nach Steuern für das erste Halbjahr 2024 beläuft sich auf 148,2 Mio. €. Dieser Betrag wurde in den Halbjahreszahlen 2024 in der Rubrik „Verfügbares Ergebnis“ als Bestandteil des Eigenkapitals erfasst. Das Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern für das erste Halbjahr 2024 beläuft sich auf 182,8 Mio. € (erstes Halbjahr 2023: 157,7 Mio. €).

Gemäß dem Beschluss der Aktionärshauptversammlung im März 2024 wurde die Dividende 2023 (129,0 Mio. € einschließlich Dividendensteuer) im ersten Halbjahr 2024 ausgeschüttet, die Dividendensteuer wurde ebenfalls in voller Höhe entrichtet. Der Restbetrag des Nettoergebnisses 2023 (104,5 Mio. €) wurde in die allgemeine Rücklage eingestellt.

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 durch die Nutzer des Halbjahresberichts relevant sind.

Port of Rotterdam Authority N.V.

17. Juli 2024

Vorstand

Ir. B. (Boudewijn) Siemons

Vorstandsvorsitzender (CEO) und Interimsgeschäftsführer
Infrastruktur und Maritime Angelegenheiten (COO)

drs. V.D.I.V. (Vivienne) de Leeuw

Geschäftsführerin Finanzen und
Informationsmanagement (CFO)