

HALBJAHRESBERICHT 2023



Inhaltsverzeichnis

BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG	3
FINANZEN	7
HALBJAHRESBILANZ 2023	8
Bilanz zum 30. Juni 2023	8
Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2023	9
Verkürzte Kapitalflussrechnung für das erste Halbjahr 2023	10
BEWERTUNGS- UND ERGEBNISERMITTLUNGSGRUNDSÄTZE	11
Aktivitäten der Gesellschaft	11
ERLÄUTERUNG ZUR VERKÜRZTEN BILANZ UND GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	13
Immaterielle Vermögensgegenstände	13
Sachanlagen	14
Finanzanlagen	15
Flüssige Mittel	15
Eigenkapital	16
Rückstellungen	16
Langfristige Verbindlichkeiten	16
Nicht in die Bilanz aufgenommene Vereinbarungen	17
Körperschaftsteuerliche Organschaft	17
Umsatzsteuerliche Organschaft	17
Finanzinstrumente	18
Risikomanagement	18
Summe der betrieblichen Erträge	19
Summe der betrieblichen Aufwendungen	21
Finanzielle Aufwendungen und Erträge	21
Ergebnis aus Beteiligungen	21

Steuern	22
Transaktionen mit nahestehenden Parteien	23
Ergebnisverwendung	23
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	23



Bericht der Geschäftsführung

Umfangreiche Erweiterung der Containerkapazität stärkt Position des Rotterdamer Hafens

- Im ersten Halbjahr hohe Investitionen in zusätzliche Kapazität der Containerterminals
- Wichtige Aufgaben im Rahmen der Energiewende: Landstrom, Investitionsentscheidung über Wasserstoffleitung, Erweiterung der Sif-Fabrik, Ökologisierung der Binnenschifffahrt und neue Vereinbarungen über den Import von grünem Wasserstoff
- 5,5 % weniger Güterumschlag durch hohe Inflation und nachlassende Konjunktur
- Umsatz und Betriebsergebnis der Port of Rotterdam Authority solide

Der Gesamtumschlag im Rotterdamer Hafen lag im ersten Halbjahr 5,5 % niedriger (220,7 Mio. Tonnen) als im selben Zeitraum 2022 (233,5 Mio. Tonnen). Der Rückgang wurde vor allem beim Umschlag von Kohle, Containern und anderem trockenem Massengut (Rohstoffe) verzeichnet. Der Umschlag in den Segmenten Agrarmassengüter, Eisenerz und Schrott sowie Flüssiggas (LNG) stieg dagegen an. In der ersten Jahreshälfte wurden die Verträge über die Erweiterung der Containerterminals im Prinses Amaliahaven unterzeichnet. Von dieser Erweiterung wird mittelfristig ein Containerumschlag von rund 4 Mio. TEU (Standardmaß für Container) erwartet. Dank ihrer soliden Finanzergebnisse ist die Port of Rotterdam Authority in der Lage, weitere Investitionen in die Energiewende und die Erreichbarkeit des Hafens zu tätigen.

Boudewijn Siemons, CEO a. i. und COO der Port of Rotterdam Authority: „Trotz der ungewissen Wirtschaftslage und der geopolitischen Spannungen wurden im ersten Halbjahr große Fortschritte bei der Anlage und Vergabe neuer Grundstücke und Kaimauern erzielt, wodurch Raum für unter anderem die Produktion und den Import von grünem Wasserstoff und zusätzliche Kapazitäten im Containersegment entstanden. Die Vergabe der Grundstücke im Prinses Amaliahaven an APM Terminals und RWG war ein wichtiger Schritt. Wir wollen unseren Kunden frühzeitig den benötigten Raum und die Einrichtungen bieten, die es ihnen ermöglichen, auf nachhaltige Weise unternehmerisch tätig zu bleiben und zu expandieren.“

Die Finanzlage der Port of Rotterdam Authority

Im ersten Halbjahr 2023 erzielte die Port of Rotterdam Authority solide finanzielle Ergebnisse. Die Erträge, die hauptsächlich mit Seehafengebühren und Miet- und Erbpachterträgen erwirtschaftet werden, stiegen seit dem ersten Halbjahr 2022 um 4,3 Mio. € auf 416,5 Mio. € an. Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 10,2 Mio. € auf 134,6 Mio. €. Damit ging das Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Abschreibungen und Wertminderungen um 5,9 Mio. € auf 281,9 Mio. € zurück. Das Nettoergebnis verringerte sich um 26,1 Mio. € auf 116,5 Mio. €, was durch zwei einmalige Posten verursacht wurde. Im ersten Halbjahr wurden eine Abwertung erworbener Stickstoffemissionsrechte infolge der Entscheidung des Staatsrats bezüglich der 25-km-Grenze für Stickstoffdepositionen (8,0 Mio. €) und eine Bürgschaftsprovision Porthos (7,3 Mio. €) erfasst, wodurch das Ergebnis aus Beteiligungen negativ ausfiel.

Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2023 beliefen sich auf 135,7 Mio. € einschließlich Kapitaleinzahlungen in Beteiligungen (erstes Halbjahr 2022: 117,1 Mio. €). Die wichtigste Investition im ersten Halbjahr 2023 war der Bau der Kaimauer im Amaliahaven (38,3 Mio. €).

Trockenes Massengut

Im Gütersegment trockenes Massengut wurde in der ersten Jahreshälfte ein Rückgang um 11,7 % verzeichnet. Beim Umschlag von Kohle kam es zu einem Rückgang um 14,5 % auf 12,4 Mio. Tonnen. Dies war vor allem eine Folge der geringeren Nachfrage nach Energiekohle für die Stromerzeugung. Sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland, dem wichtigsten Abnehmer von Kohle, wurde im vergangenen Halbjahr verstärkt von erneuerbaren Energieträgern wie Wind und Sonne Gebrauch gemacht. Der Umschlag im Segment Eisenerz und Schrott stieg trotz der geringen Eisenerz-Nachfrage der Stahlwerke im Hinterland von Rotterdam um 8,9 % auf 13,0 Mio. Tonnen an. Die Schrottexporte erhöhten sich ebenfalls. Schrott wird vor allem in die Türkei exportiert, wo die Stahlproduktion nach dem Erdbeben im Februar schnell wieder in Gang gesetzt wurde. Der auffallende Rückgang von 62,8 % im Segment sonstiges trockenes Massengut hängt mit dem Anstieg um 54,6 % im Segment Agrarmassengüter zusammen. Ursache war die Berichtigung einer fehlerhaften Erfassung im System für Seehafengebühren im Jahr 2022. Damals wurden Volumen aus dem Segment sonstiges trockenes Massengut fälschlicherweise den Agrarmassengütern zugeordnet. Ohne diese fehlerhafte Erfassung wird im Segment Agrarmassengüter ein Anstieg von 8,5% verzeichnet. Dies ist vor allem auf ein Wachstum bei den Ölsaaten aus Südamerika zurückzuführen. Im Segment sonstiges trockenes Massengut bleibt es auch nach der Berichtigung bei einem Rückgang. Dies ist insbesondere eine Folge des Rückgangs der energieintensiven Produktion, etwa von Stahl und Aluminium, aufgrund der hohen Energiepreise.

Flüssiges Massengut

Im ersten Halbjahr wurde 0,6 % weniger flüssiges Massengut umgeschlagen. Beim Rohöl betrug der Umschlag 51,8 Mio. Tonnen, was einem Rückgang von 1,4 % entspricht. Die Lieferungen von russischem Öl wurden inzwischen vollständig durch Rohöl aus den USA, Norwegen, Westafrika und dem Nahen Osten ersetzt. Der Umschlag der Mineralölprodukte ging in der ersten Jahreshälfte um 1,9 % auf 27,3 Mio. Tonnen zurück. Beim LNG-Umschlag dagegen wurde im selben Zeitraum ein weiterer Anstieg um 9,8 % auf 5,9 Mio. Tonnen verzeichnet. LNG wird hauptsächlich (62 %) aus den USA eingeführt.

Container und Stückgut

Der Containerumschlag reduzierte sich im ersten Halbjahr um 9,3 % auf 64,4 Mio. Tonnen und um 8,1 % auf 6,7 Mio. TEU. Dieser Rückgang hatte zwei Hauptursachen: den Wegfall von Volumen aus und nach Russland und den geringeren Import aus Asien. Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne der Containerschiffe hat sich im ersten Halbjahr jedoch weiter verbessert. Dadurch verlief auch die Abfertigung der Volumen im Hafen und zum Weitertransport ins Hinterland effizienter. Der Roll-on/Roll-off-Verkehr (RoRo) ging um 3,2 % auf 13,3 Mio. Tonnen zurück. Außer mit einer sinkenden Nachfrage infolge der hohen Inflation und der aufgebauten Vorräte sieht sich das RoRo-Segment auch mit einer schwachen britischen Wirtschaft konfrontiert. Das Segment sonstiges Stückgut verzeichnete einen Rückgang um 11,5 % auf 3,4 Mio. Tonnen. Der Hauptgrund dafür war, dass viele Stückgutfrachten angesichts der geringen Containertarife wieder in Containern befördert werden.

Digitalisierung

In der ersten Jahreshälfte wurden auf dem Gebiet der Digitalisierung gute Fortschritte verzeichnet. Nach einer intensiven Pilotphase wurde Nextlogic im Januar 2023 offiziell in Gebrauch genommen. Dieses integrierte Planungstool soll die Abfertigung der Binnenschiffe im Hafen beschleunigen und den Terminals eine optimale Nutzung ihrer Kais ermöglichen. Nextlogic erwartet, dass nach dem Anschluss weiterer Binnenschiffsbetreiber im Laufe des Jahres 2023 über 90 % des Binnenschiffahrtsvolumens an den Deepsea-Terminals über das integrierte Planungstool abgewickelt wird.

Im Juni dieses Jahres wurde auch Distro Energy eingeführt, eine vollautomatisierte Handelsplattform, auf der die Unternehmen untereinander vor Ort mit selbst erzeugter Energie handeln und deren Verbrauch optimieren können. Die Plattform trägt zur Energiewende bei, indem sie ein neues Marktmodell für das lokale Angebot nachhaltiger Energie zu günstigeren Preisen bietet. Dadurch wird einerseits auf lokaler Ebene mehr erneuerbarer Strom verbraucht, was zur Reduzierung von Netzengpässen beiträgt, während zugleich die Kosten der Abnehmer sinken und die Akteure, die erneuerbare Energie erzeugen und/oder speichern, eine bessere Rendite erzielen.

Fortschritt der Energiewende

Nach vielen Jahren der Vorbereitung ist die Energiewende auf breiter Ebene in Gang gekommen. Momentan laufen rund 70 Projekte in verschiedenen Phasen, wodurch die Energiewende immer mehr Gestalt annimmt. Grüner Wasserstoff spielt im neuen CO₂-neutralen Hafen und der Wirtschaft eine zentrale Rolle. Um die Klimaziele zu erreichen, arbeitet die Port of Rotterdam Authority an einer Reihe konkreter Projekte über die gesamte Kette von Produktion, Infrastruktur, Transport, Import und Nutzung. Für den umfangreichen Import von grünem Wasserstoff wurden dieses Jahr Kooperationsvereinbarungen u. a. mit Partnern in Brasilien, Spanien und Namibia unterzeichnet. Für die Produktion von grünem Wasserstoff werden im Hafenerweiterungsgebiet 2. Maasvlakte zwei Konversionsparks realisiert. Mehrere Unternehmen haben Pläne, hier Fabriken für grünen Wasserstoff mit einer Kapazität von jeweils 200 bis 250 MW zu errichten. Shell hat bereits mit dem Bau der ersten Wasserstofffabrik begonnen. Alle Grundstücke im ersten Konversionspark wurden bereits vergeben. An anderer Stelle auf der Maasvlakte wird nun Raum für einen neuen Elektrolyse-Cluster geschaffen. Im April 2023 wurde hier ein 11 ha großes Gelände reserviert, auf dem der Bieter, der in der Ausschreibung für den Windpark IJmuiden Ver, Teilfläche Beta, den Zuschlag erhält, einen Elektrolyseur mit einer Kapazität bis zu 1 GW errichten kann. Die Port of Rotterdam Authority strebt bis 2030 eine Elektrolysekapazität von 2 bis 2,5 GW

an; in den gesamten Niederlanden sollen bis 2030 nach den Plänen der Regierung 4 GW realisiert werden. Die Gasunie hat im Juni den Investitionsbeschluss für den ersten Teil eines nationalen Wasserstoffnetzwerks von der Maasvlakte 2 nach Pernis getroffen. Die Arbeiten beginnen im Sommer. Das Wasserstoffnetzwerk wird ab 2030 die großen Industriegebiete in den Niederlanden und den Nachbarländern, wie Deutschland und Belgien, miteinander verbinden. Das niederländische Unternehmen Sif wird seine Fabrik für Monopile-Fundamente auf der 2. Maasvlakte erweitern. Die ersten Produktionstätigkeiten sind für die zweite Jahreshälfte 2024 geplant. Auf dem Gebiet des Landstroms wurden im letzten Halbjahr ebenfalls gute Fortschritte erzielt. Das Projekt für die Landstrominstallation für Kreuzfahrtschiffe wurde im Juni in Angriff genommen; ab Ende 2024 sollen die ersten Kreuzfahrtschiffe in Rotterdam ihren Strom beziehen. Auch die Ökologisierung der Binnenschifffahrt erhielt durch weitere Investitionen in das Unternehmen Zero Emission Services (ZES), das sich mit der Elektrifizierung der Binnenschifffahrt befasst, sowie durch den Start des Projekts Condor H2 neue Impulse. Condor H2 wird Wasserstoffspeicher und Brennstoffzellen mit einem Akkupack nach dem Pay-per-Use-Modell zur Verfügung stellen, damit Eigentümer ihre Schiffe mit begrenzten Vorabinvestitionen emissionsfrei machen können. Dank dieser Zusammenarbeit mit der Port of Rotterdam Authority, der Provinz Südholland und mehr als 40 weiteren Partnern sollen ab 2030 fünfzig emissionsfreie Schiffe in Betrieb sein.

Ausblick

Für das gesamte Jahr erwarten wir angesichts der Ungewissheiten, die durch die aktuelle geopolitische Lage und die hohe Inflation entstanden sind, einen geringfügigen Rückgang des Umschlagvolumens. Das begrenzte Wachstum der niederländischen Wirtschaft und Rezessionen im Ausland führen zu sinkenden Welthandelsvolumen und einer geringeren industriellen Produktion. Für das CO₂-Transport- und -Speicherprojekt Porthos erwartet der Staatsrat, nach dem Sommer in der Frage entscheiden zu können, ob die Umweltprüfung ausreichend nachweist, dass die vorübergehende Stickstoffdeposition von Porthos keine erheblichen Auswirkungen auf geschützte Naturgebiete hat. Die Vorbereitungen für das Projekt gingen unterdessen weiter. Sobald die Genehmigungen unwiderruflich sind, wird Porthos den endgültigen Investitionsbeschluss treffen.

Da die niederländische Regierung nur noch geschäftsführend im Amt ist, ist zu erwarten, dass der Fortschritt bei wichtigen Themen, beispielsweise Klima und Stickstoff, für lange Zeit zum Erliegen kommt. Die Port of Rotterdam Authority kann und will einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung der niederländischen Klimaziele leisten. Dafür müssen hohe Investitionen in die Infrastruktur über viele Jahre hinweg ermöglicht werden. Außerdem benötigt der Rotterdamer Hafen Raum für Stickstoffemissionen und ausreichende Netzkapazitäten, um verschiedene Projekte auf dem Gebiet der Energiewende realisieren zu können. Wenn hier Verzögerungen eintreten, können die Ziele nicht rechtzeitig erreicht werden, wodurch der nachhaltige Umbau der Industrie und damit die Ökologisierung der Niederlande zum Stillstand kommen werden. Die Port of Rotterdam Authority wird sich auch in der kommenden Zeit für die Förderung und Durchführung dieser konkreten Projekte einsetzen und fordert die Politik auf, maximal auf die großen Aufgaben zu fokussieren, mit denen sich die Niederlande konfrontiert sehen.

Finanzen

Im ersten Halbjahr 2023 wurde ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 116,5 Mio. € verbucht. Das Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern für das erste Halbjahr 2023 beläuft sich auf 157,7 Mio. €, was im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 (179,0 Mio. €) einem Rückgang von 11,9 % entspricht.

Im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2022 ist der Umsatz im ersten Halbjahr 2023 um 1,1 % (4,3 Mio. €) gestiegen. Dies ist auf die Zunahme der Einkünfte aus Verträgen um 9,3 Mio. € infolge neuer Verträge, der geringeren Anlaufreduktion, von Preisänderungen und Indexierungen zurückzuführen. Die Einnahmen aus Seehafengebühren gingen um 0,7 Mio. € zurück, insbesondere aufgrund des geringeren Umschlags, der negative Volumen-Auswirkungen hatte.

Die betrieblichen Aufwendungen waren in der ersten Hälfte 2023 um 8,2 % (10,2 Mio. €) höher als in der ersten Hälfte 2022. 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.



Die Bruttoinvestitionen im ersten Halbjahr 2023 beliefen sich auf 135,7 Mio. € einschließlich Kapitaleinzahlungen in Beteiligungen (erstes Halbjahr 2022: 117,1 Mio. €). Die Kapitaleinzahlungen in Beteiligungen beliefen sich auf 21,2 Mio. €. Die wichtigste Investition im ersten Halbjahr 2023 waren der Bau der Kaimauer im Amaliahaven (38,3 Mio. €).

Per saldo hat sich die Gesamtheit der flüssigen Mittel im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahrs 2022 um 29,3 Mio. € verringert. Im Juni 2023 wurde die Dividende einschließlich Dividendensteuer für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 132,3 Mio. € ausgezahlt. Trotz der ausgeschütteten Dividende bleibt der Port of Rotterdam Authority ein ausreichender Cashflow, um ihre Verpflichtungen einzuhalten und weiterhin in die Hafen zu investieren.

Halbjahresbilanz 2023

Bilanz zum 30. Juni 2023

(vor Gewinnverwendung, Beträge in 1.000 €)	30. Juni 2023	31. Dezember 2022
Aktiva		
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	79.427	79.938
Sachanlagen	3.969.043	3.969.929
Finanzanlagen	1.627.559	1.664.467
	5.676.029	5.714.334
Umlaufvermögen		
Vorräte	839	907
Forderungen	266.169	208.391
Flüssige Mittel	148.513	177.819
	415.521	387.117
Aktiva insgesamt	6.091.550	6.101.451
Passiva		
Eigenkapital	4.434.816	4.450.328
Rückstellungen	45.759	46.967
Langfristige Verbindlichkeiten	1.366.434	1.358.175
Kurzfristige Verbindlichkeiten	244.541	245.981
Passiva insgesamt	6.091.550	6.101.451

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2023

(Beträge in 1.000 €)	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2022
Summe der betrieblichen Erträge	416.541	412.211
Summe der betrieblichen Aufwendungen	-134.623	-124.400
Ergebnis vor Zinsen und Abschreibungen	281.918	287.811
Abschreibungen und besondere Wertminderungen von Sachanlagen	-97.130	-84.341
Betriebsergebnis	184.788	203.470
Finanzielle Aufwendungen und Erträge	-27.120	-24.460
Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern	157.668	179.010
Steuern	-37.768	-40.171
Ergebnis aus Beteiligungen	-3.397	3.739
Ergebnis nach Steuern	116.503	142.578

Verkürzte Kapitalflussrechnung für das erste Halbjahr 2023

(Beträge in 1.000 €)	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2022
Betriebsergebnis	184.788	203.470
Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen u. dgl.	95.686	83.675
Veränderungen des Betriebskapitals	-65.203	-36.433
Cashflow aus Geschäftstätigkeit	215.271	250.712
Erhaltene und gezahlte Zinsen	-8.404	-6.164
Gezahlte Körperschaftsteuer	-41.934	-30.877
Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit	164.933	213.671
Investitionscashflow brutto	-125	-106.083
Fördermittel und sonstige Änderungen	15.488	5.709
Desinvestitionen	94	614
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-106.772	-99.760
Zahlungsstrom aus Finanzierungstätigkeit	-87.467	-227.860
Cashflow-Saldo	-29.306	-113.949
Geldmittel-Saldo zum 1. Januar	177.819	291.179
Geldmittel-Saldo zum 30. Juni	148.513	177.230
Änderung der flüssigen Mittel	-29.306	-113.949

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 2022 zu lesen. Für die Halbjahreszahlen gelten dieselben Grundsätze für die Bewertung von Aktiva und Passiva und für die Ergebnisermittlung wie für den Jahresabschluss 2022.

Im ersten Halbjahr 2023 hat die Port of Rotterdam Authority Emissionsrechte für Stickstoff erworben. Diese Emissionsrechte sind nicht frei verhandelbar, sondern werden nach den Bestimmungen der Depositionsbank für die Hafenindustrie genutzt. Damit soll gewährleistet werden, dass die Stickstoffemissionsrechte bei Vergabeprojekten eingesetzt werden.

Diese Rechte wurden unter den immateriellen Vermögenswerten erfasst. Darauf sind die Bewertungsgrundlagen aus dem Jahresabschluss 2022 anwendbar. Das bedeutet, dass die erworbenen Stickstoffemissionsrechte zu den Anschaffungskosten abzüglich der kumulierten Abschreibungen und gegebenenfalls der kumulierten besonderen Wertminderungen bewertet werden. Da die erworbenen Stickstoffemissionsrechte in der Kategorie „Vorauszahlungen für immaterielle Vermögensgegenstände“ erfasst werden, liegen keine systematischen Abschreibungen vor.

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 2023 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 Rotterdam Urteile und nimmt Schätzungen vor. Im ersten Halbjahr 2023 gibt es keine wesentlichen Änderungen bei der Beurteilungs- und Schätzmethodik.

Saisonale Einflüsse

Die Umschlagsmengen unterliegen in beschränktem Maße saisonalen Einflüssen wie den Auswirkungen der Erntesaison und des chinesischen Neujahrs (Februar) auf den Containerumschlag. 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	112.767	54.957		24.867	192.591
Kumulierte Abschreibungen	-73.221	-39.432			-112.653
Buchwert am 1. Januar 2023	39.546	15.525	-	24.867	79.938
Bruttoinvestitionen	-	-	8.291	12.701	20.992
Desinvestitionen (Anschaffungswert)	-	-	-	-	-
Desinvestitionen (kum. Abschreibungen)	-	-	-	-	-
Fördermittel (Staatliche) Beiträge	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-7.545	-3.270	-	-	-10.815
Besondere Wertminderungen	-	-	-8.017	-2.556	-10.573
Umbuchung immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagen – Anschaffungswert	-	-	-	-115	-115
Umbuchung immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagen – Abschreibungen	-	-	-	-	-
Inbetriebnahme	7.547	3.594	-	-11.141	-
Veränderungen 2023	2	324	274	-1.111	-511
Buchwert am 30. Juni 2023	39.548	15.849	274	23.756	79.427
Anschaffungswert	120.314	58.551	8.291	23.756	210.912
Kumulierte Abschreibungen	-80.766	-42.702	-8.017		-131.485
Buchwert am 30. Juni 2023	39.548	15.849	274	23.756	79.427
Abschreibungszeitraum in Jahren	3 bis 10 Jahre	2 bis 10 Jahre	nicht abgeschrieben	nicht abgeschrieben	

Die immateriellen Vermögensgegenstände nahmen in der ersten Jahreshälfte 2023 infolge des Saldos aus Bruttoinvestitionen (21,0 Mio. €), Abschreibungen (10,8 Mio. €) und besonderen Wertminderungen (10,6 Mio. €) um 0,5 Mio. € ab.

Die besonderen Wertminderungen umfassen die Abwertung der erworbenen Stickstoffemissionsrechte (8,0 Mio. €) und die vorzeitige Einstellung der Entwicklung einer IT-Anwendung (2,6 Mio. €).

Die Abwertung der Stickstoffemissionsrechte ist die Folge der endgültigen Entscheidung des Staatsrats, der urteilte, dass erworbene Stickstoffemissionsrechte innerhalb eines Umkreises von höchstens 25 km um die Quelle genutzt werden dürfen. Angesichts der Entfernung zwischen den Quellen und dem Hafenindustriekomplex (HIC) sind die erworbenen Stickstoffemissionsrechte nur begrenzt für Entwicklungen innerhalb des HIC nutzbar. Darum wurden diese Emissionsrechte im Verhältnis zur ihrer Nutzbarkeit für das HIC abgewertet.

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	1.668.824	1.348.477	2.013.634	885.738	192.836	6.109.509
Kumulierte Abschreibungen	-386.190	-605.774	-760.747	-386.869	-	-2.139.580
Buchwert am 1. Januar 2023	1.282.634	742.703	1.252.887	498.869	192.836	3.969.929
Bruttoinvestitionen	-	-	-	-	93.387	93.387
Desinvestitionen (Anschaffungswert)	-100	-154	-4.801	-26	-	-5.081
Desinvestitionen (kum. Abschreibungen)	100	154	4.627	7	-	4.888
Fördermittel (Staatliche) Beiträge	-1.600	-5.500	-1.500	-1.700	-2.104	-12.404
Abschreibungen	-	-	-	-	-6.223	-6.223
Abschreibungen	-11.713	-21.251	-25.553	-16.674	-	-75.191
Besondere Wertminderungen	-	-	-	-	-377	-377
Umbuchung immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagen – Anschaffungswert	-	-	-	-	115	115
Umbuchung immaterielle Vermögensgegenstände/ Sachanlagen – Abschreibungen	-	-	-	-	-	-
Inbetriebnahme	4.017	6.612	5.387	5.053	-21.069	-
Veränderungen 2023	-9.296	-20.139	-21.840	-13.340	63.729	-886
Buchwert am 30. Juni 2023	1.273.338	722.564	1.231.047	485.529	256.565	3.969.043
Anschaffungswert	1.671.141	1.349.435	2.012.720	889.065	256.565	6.178.926
Kumulierte Abschreibungen	-397.803	-626.871	-781.673	-403.536	-	-2.209.883
Buchwert am 30. Juni 2023	1.273.338	722.564	1.231.047	485.529	256.565	3.969.043
Abschreibungszeitraum in Jahren	0 bis 30 Jahre	25 bis 50 Jahre	25 bis 75 Jahre	5 bis 50 Jahre	nicht abgeschrieben	

Die Sachanlagen nahmen in der ersten Jahreshälfte 2023 infolge von Bruttoinvestitionen (93,4 Mio. €), Ausgaben für Projekte in der Entwicklungsphase (4,3 Mio. €), Abschreibungen (-/- 75,2 Mio. €) und besondere Wertminderungen (-/- 0,4 Mio. €) um 0,9 Mio. € ab. Darüber hinaus wurden für bereits vorhandene Vermögenswerte Fördermittel gewährt, was sich insgesamt mit -/- 10,3 Mio. € auf den Buchwert der Sachanlagen auswirkte.

Die wichtigsten Investitionen im ersten Halbjahr 2023 waren der Bau der Kaimauer im Amaliahaven und die Anpassungen an der Leitungstrasse Moezelweg.

In der ersten Jahreshälfte 2023 wurden 8,0 Mio. € an internen Personalaufwendungen aktiviert (erstes Halbjahr 2022: 6,6 Mio. €). Hierbei handelt es sich um die direkt an der Herstellung einer Sachanlage zurechenbaren Personalaufwendungen.



Finanzanlagen

Die Finanzanlagen gingen in der ersten Jahreshälfte 2023 um 36,9 Mio. € zurück. Dies ist unter anderem eine Folge der Amortisierung des aktivierten Teils des Zinsswaps in Höhe von 22,5 Mio. €. Eine nähere Erläuterung zur Umstrukturierung des Zinsswaps ist dem Abschnitt „Finanzinstrumente“ zu entnehmen.

Andere Änderungen der Finanzanlagen betreffen das Freiwerden der aktiven Steuerlatenz für das erste Halbjahr 2023 in Höhe von 14,7 Mio. € sowie den Rückgang des Beteiligungswerts von 3,1 Mio. €, vor allem infolge des Ergebnisses aus Beteiligungen.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel setzen sich aus Bank- und Kontokorrentguthaben in Höhe von 123,5 Mio. € und einer Termineinlage von 25,0 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 2023	900.000	391.200	66.129	-1.310	59.103	2.787.963	247.243	4.450.328
Ergebnis 1. Halbjahr 2023	-	-	-	-	-	-	116.503	116.503
Ausgeschüttete Dividende 2022	-	-	-	-	-	-	-132.272	-132.272
Verwendung des Ergebnisses 2022	-	-	-	-	-	114.971	-114.971	-
Rücklage für Umrechnungsdifferenzen	-	-	-	257	-	-	-	257
Rücklage für Beteiligungen	-	-	-5.432	-	-	5.432	-	-
Änderungen der Rücklage für immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	32	-32	-	-
Veränderungen insgesamt im 1. Halbjahr 2023	-	-	-5.432	257	32	120.371	-130.740	-15.512
30. Juni 2023	900.000	391.200	60.697	-1.053	59.135	2.908.334	116.503	4.434.816

Das Nettoergebnis belief sich auf 116,5 Mio. € (erstes Halbjahr 2022: 142,6 Mio. €).

Rückstellungen

Der Posten Rückstellungen besteht aus der Rückstellung für zukünftige Bodensanierung in Höhe von 32,5 Mio. € (31.12.2022: 32,4 Mio. €) und der Rückstellung für Personalvereinbarungen in Höhe von 13,3 Mio. € (31.12.2022: 14,6 Mio. €).

Langfristige Verbindlichkeiten

(Beträge in 1.000 €)	30. Juni 2023	31. Dezember 2022
Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten	799.399	754.647
Verbindlichkeiten Kapitalmarktfinanzierung	192.035	191.982
Darlehensportfolio	991.434	946.629
Erbpacht-Rückkauf	116.344	118.109
Sonstige langfristige Posten	258.656	293.437
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	375.000	411.546
Insgesamt	1.366.434	1.358.175

Die Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten haben sich durch neue Darlehen in Höhe von insgesamt 300 Mio. € erhöht. Dem gegenüber stehen Tilgungen von 250 Mio. €.

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. Ebenso wie zum Ende 2022 erfüllt die Port of Rotterdam Authority voll und ganz die vereinbarten Normen.

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 2022 verwiesen. In der ersten Jahreshälfte 2023 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.
- HbR CCS B.V.
- HBR CCS BD LP B.V.
- HbR CCS Pipeline LP B.V.
- HbR Hydrogen B.V.
- Cruise Port Shore Power B.V.
- PXP Global Services 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 30.06.2023 beläuft sich auf -10,2 Mio. € (31.12.2022: 15,8 Mio. €). Die Verringerung des positiven Werts wird hauptsächlich durch einer Abstieg 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 2022 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 des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) und wird im Jahresbericht 2022 beschrieben. Die wichtigsten Risiken wurden als Bestandteil des strategischen Planungsprozesses Anfang des Jahres 2023 aktualisiert. Infolgedessen wurde:

- die Liste unserer Top-Risiken um den Aspekt „Abnehmender Rückhalt für den Hafen“ erweitert;
- das Top-Risiko „Compliance-Probleme (Korruption) ausländischer Beteiligungen“ auf „Korruptions- und Menschenrechtsprobleme bei Auslands- und Beschaffungsaktivitäten“ erweitert.

Außerdem wurde der Aspekt „Fehlende ausreichende Rentabilität von Nutzenversprechen/Raum für Ökologisierung und Digitalisierung“ aus der Liste unserer Top-Risiken gestrichen. Die interne Governance bietet hierfür eine ausreichende Gewähr. Darüber hinaus wird dem Stickstoff (als Bestandteil des Aspekts „ausreichender Umweltnutzungsraum“) als separatem Risiko in der Liste unserer Top-Risiken ausdrücklich Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Port of Rotterdam Authority operiert in einem komplexen und dynamischen Aktionsfeld. Dies wird sich voraussichtlich auch nicht ändern, unter anderem aufgrund geopolitischer Entwicklungen, von Sanktionen, stetig zunehmender Rechtsvorschriften und des abnehmenden Rückhalts für den Hafen. Wir verfolgen die Entwicklungen sorgfältig und greifen ihnen so weit wie möglich vor.

Summe der betrieblichen Erträge

(Beträge in 1.000 €)	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2022
Seehafengebühren	161.660	162.382
Binnenhafengebühren	7.992	7.933
Einkünfte aus Verträgen	228.716	219.434
Nettoumsatz insgesamt	398.368	389.749
Sonstige betriebliche Erträge	18.173	22.462
Insgesamt	416.541	412.211

Die Einnahmen aus Seehafengebühren gingen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2022 zurück, insbesondere aufgrund des geringeren Umschlags, der negative Volumen-Auswirkungen auf die Seehafengebühren hatte.

Die Einkünfte aus Verträgen (unter anderem aus Miet-, Erbpacht- und Kaiegebährverträgen) 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. Der Rückgang erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass im ersten Halbjahr 2022 ein einmaliger Ertrag durch den Beitrag der Stadt Rotterdam für die Rückgabe der Landzunge Rozenburg im Umfang von 6,9 Mio. € erfasst wurde.

Die betrieblichen Erträge werden vollständig in den Niederlanden erwirtschaftet.



Summe der betrieblichen Aufwendungen

(Beträge in 1.000 €)	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2022
Löhne, Gehälter und Sozialversicherungsbeiträge	60.603	61.023
Betriebskosten	72.332	62.404
Sonstige Betriebsaufwendungen	1.688	973
Insgesamt	134.623	124.400

Die Gesamtkosten stiegen um 10,2 Mio. € an. Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich die Betriebskosten infolge einer Indexierung der Tarife auf ganzer Linie erhöhten.

Finanzielle Aufwendungen und Erträge

(Beträge in 1.000 €)	1. Halbjahr 2023	1. Halbjahr 2022
Zinserträge langfristige Forderungen	84	84
Sonstige Zinserträge	1.966	581
Währungsdifferenzen	-51	202
Gesamtsumme finanzielle Erträge	1.999	867

Zinsaufwendungen Finanzierungen	29.392	25.196
Zinsaufwendungen Rückstellungen (Personalvereinbarungen und Bodensanierung)	735	-463
Aktivierete Zinsen auf im Bau befindliche Sachanlagen	-1.458	-987
Sonstige Zinsaufwendungen	450	1.581
Finanzielle Aufwendungen insgesamt	29.119	25.327

Finanzielle Aufwendungen insgesamt	27.120	24.460
---	---------------	---------------

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 für 2023 geltende Prozentsatz beläuft sich auf 1,37 % (2022: 1,32 %).

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 2023 belief sich auf -/- 3,4 Mio. € (erstes Halbjahr 2022: 3,7 Mio. €). Diese Veränderung ist eine Folge der Bürgschaftsprovision für Porthos, die dem Staat geschuldet wird und an HbR CCS B.V. weiterberechnet wurde (7,3 Mio. €).

Steuern

Die Steuern in der Gewinn- und Verlustrechnung für das erste Halbjahr 2023 bestehen aus latenten und akuten Steuern. Die latenten Steuern betreffen vor allem den freigewordenen Betrag des latenten Steuererstattungsanspruchs für das erste Halbjahr 2023 (-/- 16,5 Mio. €). Die akuten Steuern betreffen die akute Körperschaftsteuer im ersten Halbjahr 2023 (-/- 20,3 Mio. €). Auf die akute steuerliche Belastung für 2023 wurde ein Körperschaftsteuersatz von 25,8 % angewendet.

(Beträge in 1.000 €)	1. Halbjahr 2023
Latente Steuern	
Freiwerdende Steuerlatenz 2023	-16.480
Berichtigung latenter Steuererstattungsanspruch immaterielle Vermögensgegenstände	248
Berichtigung steuerliche Abschreibung auf Gebäude	1.483
	-14.749
Akute Steuern	
Schätzung akute Körperschaftsteuer 2023	-20.251
Akute Körperschaftsteuer 2022	-330
Akute Körperschaftsteuer 2021	-2.438
	-23.019
Insgesamt	-37.768

Am 30. Juni 2023 betrug der latente Steuererstattungsanspruch 1.033,7 Mio. €. Der latente Steuererstattungsanspruch wird wie folgt frei:

(Beträge in 1.000 €)	1 Jahr	1 – 5 Jahre	5 – 10 Jahre	> 10 Jahre	INSGESAMT
	28.339	119.548	164.453	721.335	1.033.675
30. Juni 2023	28.339	119.548	164.453	721.335	1.033.675

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 25,8 %.

(Beträge in 1.000 €)	
Ergebnis der körperschaftsteuerlichen Organschaft vor Steuern	146.285
Steuern	37.768
Effektive Steuerbelastung	25,8%

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 2023 beläuft sich auf 116,5 Mio. €. Dieser Betrag wurde in den Halbjahreszahlen 2023 in der Rubrik „Verfügbares Ergebnis“ als Bestandteil des Eigenkapitals erfasst. Das Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern für das erste Halbjahr 2023 beläuft sich auf 157,7 Mio. € (erstes Halbjahr 2022: 179,0 Mio. €).

Gemäß dem Beschluss der Aktionärshauptversammlung im März 2023 wurde die Dividende für 2022 (132,3 Mio. € einschließlich Dividendensteuer) im Juni 2023 ausgeschüttet; auch die Dividendensteuer wurde vollständig entrichtet. Der Restbetrag des Nettoergebnisses 2022 (115,0 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.

19. Juli 2023

Vorstand

Ir. B. Boudewijn Siemons

- Interim Vorstandsvorsitzender (CEO a. i.) und Geschäftsführer Infrastruktur und Maritime Angelegenheiten (COO)

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

- Geschäftsführerin Finanzen und Informationsmanagement (CFO)