



MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG

Bremerhaven

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG, Bremerhaven - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Personengesellschaften im Sinne des § 264a Abs. 1 HGB geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und

- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Personengesellschaften im Sinne des § 264a Abs. 1 HGB geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.



Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens;

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hamburg, 4. März 2025

EY GmbH & Co. KG



Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Berg, Wirtschaftsprüferin

Remmers, Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31. Dezember 2024

AKTIVA

	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
ANLAGEVERMÖGEN		
Sachanlagen		
Technische Anlagen und Maschinen	54.913.422,00	64.055.035,00
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	93.177,00	166.253,00
	55.006.599,00	64.221.288,00
UMLAUFVERMÖGEN		
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24.347.066,06	20.388.746,48
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	271.895,35	612.463,88
Forderungen gegen Gesellschafter	327.235,29	0,00
Sonstige Vermögensgegenstände	1.591.129,75	1.611.611,97
	26.537.326,45	22.612.822,33
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	32.163.016,29	26.818.718,09
	58.700.342,74	49.431.540,42
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0,00	19.810,45
	113.706.941,74	113.672.638,87

PASSIVA

	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
EIGENKAPITAL		
Komplementärkapital	0,00	0,00
Kommanditkapital	3.000.000,00	3.000.000,00
Kapitalrücklage	8.000.000,00	8.000.000,00
Gewinnrücklagen	22.184.271,09	22.184.271,09



	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
Bilanzgewinn	10.308.032,36	0,00
	43.492.303,45	33.184.271,09
RÜCKSTELLUNGEN		
Steuerrückstellungen	2.036.743,50	981.821,00
Sonstige Rückstellungen	1.576.663,79	2.584.375,69
	3.613.407,29	3.566.196,69
VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53.518.142,23	60.346.483,42
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	120.589,31	961.630,45
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.626.175,28	8.785.313,90
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	2.962,61	4.586.192,21
Sonstige Verbindlichkeiten	148.755,01	251.100,55
- davon aus Steuern: EUR 0,00 (Vorjahr: EUR 81,00)		
	64.416.624,44	74.930.720,53
PASSIVE LATENTE STEUERN	2.184.606,56	1.991.450,56
	113.706.941,74	113.672.638,87

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2024

	2024 EUR	2023 EUR
Umsatzerlöse	144.655.995,98	120.345.580,55
Sonstige betriebliche Erträge	1.165.616,39	521.802,92
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-5.092.559,77	-4.270.980,84
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-32.096.637,18	-29.041.946,31
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-42.410.932,53	-32.312.490,03
Abschreibungen auf Sachanlagen	-9.214.689,00	-9.142.683,00
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-39.678.954,22	-40.022.447,65
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	752.890,50	487.812,10



	2024 EUR	2023 EUR
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-782.328,31	-683.181,89
Steuern vom Ertrag	-2.990.369,50	-1.169.613,72
- davon Aufwand (-) / Ertrag (+) aus der Veränderung bilanzierter latenter Steuern EUR -193.156,00 (Vorjahr: EUR -495.644,32)		
Ergebnis nach Steuern / Jahresüberschuss	14.308.032,36	4.711.852,13
Vorabauschüttung an die Kommanditisten	-4.000.000,00	0,00
Gutschrift auf den Verbindlichkeitenkonten der Kommanditisten	0,00	-4.711.852,13
Bilanzgewinn / Ergebnis nach Verwendungsrechnung	10.308.032,36	0,00

Anhang für das Geschäftsjahr 2024

Allgemeine Hinweise

Der Jahresabschluss der Gesellschaft ist nach den handelsrechtlichen Vorschriften der §§ 242 ff. und 264 ff. HGB für große Personenhandelsgesellschaften, bei denen kein Komplementär eine natürliche Person ist, und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags aufgestellt worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und davon-Vermerke teilweise an dieser Stelle gemacht.

Registerinformationen

Die MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG hat ihren Sitz in Bremerhaven, Senator-Borttscheller-Str. 1. Sie ist im Handelsregister des Amtsgerichts Bremen unter der Nummer HRA 4318 BHV eingetragen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Vorjahres wurden unverändert für die Aufstellung des Jahresabschlusses beibehalten.

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen nach Maßgabe der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer bilanziert. Die Abschreibungen wurden nach der linearen Methode über die voraussichtliche Nutzungsdauer vorgenommen.

Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Netto-Einzelwert von EUR 250,00 sind im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben bzw. als Aufwand erfasst worden; ihr sofortiger Abgang wurde unterstellt. Für Anlagegüter mit einem Netto-Einzelwert von mehr als EUR 250,00 bis EUR 1.000,00 wird das steuerliche Sammelpostenverfahren aus Vereinfachungsgründen auch in der Handelsbilanz angewandt. Der Sammelposten wird pauschalierend jeweils mit 20 % p. a. im Zugangsjahr und in den vier darauffolgenden Jahren abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert bzw. mit dem niedrigeren am Bilanzstichtag beizulegenden Wert angesetzt. Soweit Einzelrisiken erkennbar waren, wurde diesen durch Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Für das allgemeine Ausfallrisiko wird bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eine angemessene Pauschalwertberichtigung in Höhe von 1 % (Vorjahr: 1 %) auf den nicht einzelwertberichtigten Netto-Forderungsbestand vorgenommen.

Die liquiden Mittel werden zu Nominalwerten angesetzt.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigt Auszahlungen für Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag.



Die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d.h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Latente Steuern werden für alle temporären Differenzen oder quasi-permanente Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Bilanzwerten der angesetzten Vermögensgegenstände, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten und ihren steuerlichen Wertansätzen ermittelt. Latente Steuern werden unter Anwendung der unternehmensindividuellen Steuersätze und Steuervorschriften bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der latenten Steuerforderung beziehungsweise der Begleichung der latenten Steuerverbindlichkeit erwartet wird. Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis eines Steuersatzes von 16,0 % (Vorjahr: 16,0 %), der die Gewerbesteuer berücksichtigt.

Aktive latente Steuern werden in dem Umfang angesetzt, in dem es wahrscheinlich ist, dass ein zu versteuernder Gewinn verfügbar sein wird, gegen den die temporäre Differenz verwendet werden kann. Steuerliche Verlustvorträge und Zinsvorträge werden bei der Berechnung aktiver latenter Steuern in Höhe der innerhalb der nächsten fünf Jahre zu erwartenden Verlust-/Zinsverrechnung berücksichtigt. Aktive und passive latente Steuern werden saldiert ausgewiesen.

Erläuterung der Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen die folgenden geschätzten Nutzungsdauern zu Grunde:

Technische Anlagen und Maschinen:	5 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung:	3 bis 13 Jahre

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind, wie im Vorjahr, innerhalb eines Jahres fällig.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren in Höhe von TEUR 200 (Vorjahr: TEUR 536) aus Lieferungen und Leistungen sowie aus laufender Verrechnung in Höhe von TEUR 72 (Vorjahr: TEUR 76).

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Die liquiden Mittel in Höhe von TEUR 32.163 (Vorjahr: TEUR 26.819) betreffen kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten.

Kommanditkapital/Rücklagen

Die Hafteinlage entspricht unverändert dem vereinbarten Festkapital von insgesamt TEUR 3.000.

Die Rücklagen - bestehend aus der Kapitalrücklage und den Gewinnrücklagen - der Gesellschaft betragen unverändert TEUR 30.184.

Sonstige Rückstellungen



Die sonstigen Rückstellungen (TEUR 1.577; Vorjahr: TEUR 2.584) beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Erlösschmälerungen (TEUR 100; Vorjahr: TEUR 0), für ausstehende Rechnungen (TEUR 451; Vorjahr: TEUR 581), für Schadensfälle (TEUR 172; Vorjahr: TEUR 340) sowie für Restrukturierungsaufwendungen (TEUR 802; Vorjahr: TEUR 0).

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Restlaufzeiten	Gesamt TEUR	bis 1 Jahr TEUR	über 1 Jahr TEUR	davon über 5 Jahre TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53.518	9.439	44.080	7.430
	(60.346)	(8.727)	(51.619)	(25.168)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	121	121	0	0
	(962)	(962)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10.626	10.626	0	0
	(8.785)	(8.785)	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	3	3	0	0
	(4.586)	(4.586)	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	149	149	0	0
	(251)	(251)	(0)	(0)
	64.417	20.338	44.080	7.430
	(74.930)	(23.311)	(51.619)	(25.168)

(Vorjahreswerte in Klammern)

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind TEUR 51.619 (Vorjahr: TEUR 58.706) durch andere Pfandrechte besichert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren in Höhe von TEUR 8.428 (Vorjahr: TEUR 7.161) aus Lieferungen und Leistungen sowie in Höhe von TEUR 2.198 (Vorjahr: TEUR 1.625) aus laufender Verrechnung.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von TEUR 3 (Vorjahr: TEUR 4.586) betreffen mit TEUR 3 (Vorjahr: TEUR 3) die Komplementärin und resultieren wie im Vorjahr aus der Haftungsvergütung und Kostenerstattung sowie im Vorjahr mit TEUR 4.583 die Kommanditisten, im Wesentlichen resultierend aus der noch ausstehenden Gewinnausschüttung an die Gesellschafter.

Passive latente Steuern

Die passiven latenten Steuern resultieren aus folgenden Sachverhalten:

	31.12.2024 TEUR	31.12.2023 TEUR	Veränderung TEUR
Latente Steuerschulden auf Differenzen bilanzieller Wertansätze für Technische Anlagen und Maschinen	2.185	1.991	194
Latente Steuerschulden netto	2.185	1.991	194

Die passiven Steuerlatenzen resultieren ausschließlich aus unterschiedlichen Wertansätzen des Anlagevermögens in Folge der steuerlich degressiven Abschreibung.



Erläuterungen der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse resultieren aus dem Containerumschlag. Sie werden ausschließlich im Inland erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (TEUR 1.166, Vorjahr: TEUR 522) enthalten periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 466, Vorjahr: TEUR 139), Erträge aus Erstattungen von Versicherungen (TEUR 389, Vorjahr: TEUR 40) sowie sonstige periodenfremde Erträge (TEUR 17, Vorjahr: TEUR 1).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 802 (Vorjahr: TEUR 447) und im Personalaufwand in Höhe von TEUR 2.857 (Vorjahr: TEUR 0) enthalten. Im Berichtsjahr betreffen diese Aufwendungen die Beteiligung an Restrukturierungsaufwendungen gegenüber der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH, Bremerhaven. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten darüber hinaus periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR 397 (Vorjahr: TEUR 24).

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter. Die bei der Gesellschaft eingesetzten Mitarbeiter sind bei der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH, Bremerhaven, oder beim Gesamthafenbetrieb im Lande Bremen GmbH, Bremerhaven, angestellt. Die ausgewiesenen Personalaufwendungen betreffen die an die Gesellschaft in Rechnung gestellten Beträge.

Von dem ausgewiesenen Steueraufwand betreffen TEUR 2.892 (Vorjahr: TEUR 639) das Berichtsjahr.

Darüber hinaus sind im Steueraufwand Aufwendungen für latente Steuern in Höhe von TEUR 193 (Vorjahr: TEUR 496) enthalten. Insgesamt werden zum 31. Dezember 2024 aus zeitlichen Bilanzierungsunterschieden zukünftige Steuerbelastungen von TEUR 2.185 erwartet.

Nachtragsbericht

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag mit Auswirkung auf den vorliegenden Abschluss haben sich nicht ergeben.

Außerbilanzielle Geschäfte

Leasing- und Mietverpflichtungen

Das Unternehmen hat finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von TEUR 167.679 (Vorjahr: TEUR 177.182). Auf die Anmietung von Flächen und Infrastruktur entfallen finanzielle Verpflichtungen in Höhe von TEUR 160.657 (Vorjahr: TEUR 167.352), davon gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, TEUR 160.657 (Vorjahr: TEUR 167.352), die mit TEUR 6.694 (Vorjahr: TEUR 6.694) innerhalb eines Jahres fällig werden. Der Vorteil dieser Verträge liegt in der geringeren Kapitalbindung im Vergleich zum Erwerb. Risiken könnten sich aus der Vertragslaufzeit ergeben, sofern die Flächen nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden könnten, wofür es derzeit keine Anzeichen gibt.

Weiterhin bestehen finanzielle Verpflichtungen aus Sale-and-Lease-Back-Verträgen in Höhe von TEUR 6.982 (Vorjahr: TEUR 9.780) für fünf Containerbrücken (davon TEUR 2.799 innerhalb eines Jahres fällig).

Die übrigen Leasing- und Mietverpflichtungen in Höhe von TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 50) betreffen die Anmietung sonstiger Betriebs- und Geschäftsausstattungen.

Die Leasingvereinbarungen erlauben unter Berücksichtigung eines günstigen Zinsniveaus sowie unter Ausnutzung von mit den Lieferanten ausgehandelten Zahlungszielen für Teilbeträge eine gezielte Steuerung der Liquiditätssituation des Unternehmens. Das Risiko von Sale-and-Lease-Back-Finanzierungen besteht, wie bei anderen Leasingfinanzierungen auch, neben der Zahlungsverpflichtung für die vereinbarten Leasingraten darin, dass die Anlagenegegenstände in das Eigentum des Leasinggebers übergehen und am Ende der Laufzeit eine Übernahmeregelung getroffen werden muss. Dieses Risiko wird dadurch eingegrenzt, dass in der Regel Teilamortisationsverträge mit Andienungsrecht zu einem vereinbarten Restwert abgeschlossen werden. Somit wird der Möglichkeit einer Weiternutzung der Geräte nach Ablauf der Vertragsdauer bereits bei Vertragsabschluss Rechnung getragen. Die Leasingverträge werden als operative Leasingverträge klassifiziert.

Sonstige Angaben

Beirat

Die Gesellschaft hat einen Beirat. Mitglieder waren bzw. sind:

Herr Michael Blach, Bremen, (Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen)

Herr Marcel Egger, Apensen, (Mitglied der Gruppengeschäftsführung der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen)

Herr Tim Vancampen, Genf, Schweiz (Terminal Investment Director, Terminal Investment Limited Sàrl, Genf, Schweiz), bis zum 8. Januar 2025

Herr José Bou Malhab, Genf, Schweiz (Business Development Manager, Terminal Investment Limited Sàrl, Genf, Schweiz), bis zum 10. Juli 2024 und ab dem 8. Januar 2025

Herr Chris Schaffers, Messery, Frankreich (Terminal Investment Director Asian & North European Regions, Terminal Investment Limited Sàrl, Genf, Schweiz), ab dem 10. Juli 2024

Die Beiratsbezüge für das Geschäftsjahr 2024 betragen EUR 52.400.

Persönlich haftende Gesellschafterin, Geschäftsführung

Die Geschäftsführung obliegt der Komplementärin, der MSC Gate Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH, Bremerhaven. Deren Stammkapital beläuft sich auf EUR 25.000,00. Die persönlich haftende Gesellschafterin ist zur Leistung einer Kapitaleinlage in die MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG nicht verpflichtet.

Geschäftsführer der Komplementärin ist:

Herr Florian Brandt

Der Geschäftsführer ist hauptberuflich für die Gesellschaft tätig und von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

Der Geschäftsführer hat im Jahr 2024 von der MSC Gate Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH und der MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG keine Bezüge erhalten.

Geschäfte mit nahestehenden Personen und Unternehmen

Geschäfte mit nahestehenden Personen und Unternehmen zu marktüblichen Bedingungen wurden nicht getätigt.

Prüfungshonorar

Das für das Geschäftsjahr 2024 berechnete Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt TEUR 23 (Vorjahr: TEUR 23) und betrifft ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

Bremerhaven, 28. Februar 2025

MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG
vertreten durch die persönlich haftende Gesellschafterin und Geschäftsführerin
MSC Gate Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH, Bremerhaven

Florian Brandt

Entwicklung des Anlagevermögens für 2024

Anschaffungs- und Herstellungskosten	01.01.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR
Sachanlagen				
Technische Anlagen und Maschinen	123.024.748,97	0,00	-734.357,92	122.290.391,05



Anschaffungs- und Herstellungskosten	01.01.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	650.537,94	0,00	0,00	650.537,94
	123.675.286,91	0,00	-734.357,92	122.940.928,99
Kumulierte Abschreibungen	01.01.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2024 EUR
Sachanlagen				
Technische Anlagen und Maschinen	58.969.713,97	9.141.613,00	-734.357,92	67.376.969,05
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	484.284,94	73.076,00	0,00	557.360,94
	59.453.998,91	9.214.689,00	-734.357,92	67.934.329,99
Buchwerte			31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR
Sachanlagen				
Technische Anlagen und Maschinen			54.913.422,00	64.055.035,00
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung			93.177,00	166.253,00
			55.006.599,00	64.221.288,00

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

1. Geschäft und Rahmenbedingungen

Die MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG, Bremerhaven, (im Folgenden „MSC Gate“ bzw. „Gesellschaft“) wurde im Jahr 2004 gegründet und am 6. Juli 2004 in das Handelsregister eingetragen.

Kommanditisten sind mit jeweils 50 % die EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG, Bremen, - die Holdinggesellschaft der EUROGATE-Gruppe - sowie die Terminal Investment Limited Sàrl, Genf, Schweiz („TiL“).

Am 11. September 2023 wurde zwischen der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH („CTB“) und der MSC Gate der bestehende Lease-Contract um 25 Jahre verlängert. Der Vertrag wurde erstmals zum 1. Oktober 2004 mit einer Laufzeit von zwanzig Jahren geschlossen. Der Nachtrag vom 11. September 2023 hat eine Vertragslaufzeit bis zum 31. Dezember 2048 und umfasst unverändert u. a. die Terminalfläche, die Kaje und die Kranbahnschienen. Mit dieser Vertragsverlängerung besteht langfristige Planungssicherheit und sie unterstreicht das Bekenntnis der TiL und der MSC Line zum Standort Bremerhaven.

Mit Blick auf die globale Konjunktur sind bedeutsame positive Impulse auf Deutschland im Jahr 2024 erneut ausgeblieben. Die wirtschaftliche Entwicklung war weiterhin geprägt von vielen Unsicherheiten, u.a. aufgrund des andauernden russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und den daraus nachwirkenden Effekten. Grundsätzlich prägen strukturelle Herausforderungen weiterhin das Bild. Viele globale Märkte leiden unter einer geringen Investitionsneigung mit der Folge einer schwachen Produktivitätsentwicklung in der Wirtschaft. Trotz dieser eher negativen Vorzeichen und der allgegenwärtigen Krisen bleibt der Welthandel grundsätzlich erstaunlich widerstandsfähig. Dabei spielt die robuste, positive Wirtschaftsentwicklung in den USA eine wichtige Rolle. Jedoch gibt es erste Hinweise, dass sich auf Basis von geopolitischen Veränderungen, einhergehend mit einer stärkeren Blockbildung zwischen einzelnen Ländern, die Handelsströme neu ausrichten. Diese Entwicklung führt bisher auf globaler Ebene nur zu geringen Auswirkungen, wird jedoch als langfristiges Risiko für die Weltwirtschaft gesehen. Hinzu kommen die politischen Neuausrichtungen großer Länder, wie den USA¹. Zudem kamen aus dem wichtigen Markt China keine bedeutenden belebenden Impulse. Insofern haben sich die Aussichten in Deutschland auch aufgrund der mittlerweile gescheiterten Regierungskoalition nicht aufgehellt. Es besteht weiterhin eine große Zurückhaltung bei neuen Investitionen. Folglich lassen erste Berechnungen des Statistischen Bundesamtes für Deutschland trotz eines durch den Dienstleistungssektor weiterhin robusten Arbeitsmarkts einen weiteren Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2024 von -0,2 % erwarten, u.a. bedingt durch eine schwache Inlands- sowie Auslandsnachfrage. Deutschlands Exporte reduzierten sich im Jahr 2024 um -0,8 % gegenüber dem Vorjahr, dagegen stiegen preisbereinigt die Importe um +0,2 %².

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet in seinem jüngsten World Economic Outlook für das Jahr 2024 ein stabiles Wachstum der Weltwirtschaft von 3,2 %. Für 2025 und 2026 rechnet der IWF mit jeweils 3,3 %. Diese Prognose verstetigt das historisch eher schwache Szenario aus dem Vorjahr, welches in den letzten beiden Jahrzehnten nur während der globalen Finanzkrise und der Corona-Pandemie im Jahr 2020 schwächer ausgefallen ist. Dabei wird die USA derzeit als sehr robust dargestellt. Für die USA wird für das



Jahr 2024 ein Anstieg von 2,8 % prognostiziert (2025: 2,7 % und 2026: 2,1 %), wohingegen für die Euro-Zone nur 0,8 % (2025: 1,0 % und 2026: 1,4 %) und für Deutschland sogar ein Rückgang von -0,2 % (2025: 0,3 % und 2026: 1,1 %) erwartet werden. China soll dagegen deren politisches Wachstumsziel von vergleichsweise schwachen 5,0 % knapp verfehlen (2024: 4,8 %, 2025: 4,6 % und 2026: 4,5 %)².

Folglich weisen sowohl die nationalen als auch die globalen Wirtschaftsdaten auf eine geringe Dynamik bei den weltweiten Containertransporten hin. Vor diesem Hintergrund zeigen die Umschlagszahlen (auf TEU-Basis) der Häfen an der Nordrange in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 insgesamt ein dennoch sehr solides Wachstum: Antwerpen +6,8 %⁴, Rotterdam +2,2 %⁵, Hamburg -0,4 %⁶, Bremerhaven +9,6 %, Wilhelmshaven +40,6 %. Grundsätzlich bleibt die weitere konjunkturelle Entwicklung und daraus abgeleitet die Nachfrage nach dem Umschlag und Transport von Containern unsicher.

Die in unseren Risikoberichten bereits seit einigen Jahren skizzierten Auswirkungen durch die hohe Konzentration auf der Kundenseite mit steigender Marktmacht der Reeder ist aufgrund von Überkapazitäten der Umschlagsbetriebe in der Nordrange als genereller und langfristiger Trend weiterhin zutreffend. Folglich ist zu erwarten, dass der erhebliche Druck auf die Umschlagsraten der Terminals anhalten wird. In 2024 hat die Umrouting der wesentlichen Fernost-Dienste um das Kap der Guten Hoffnung anstelle der deutlich kürzeren Strecke durch den Suez-Kanal - aufgrund der Attacken der Huthi-Rebellen im Roten Meer auf die Handelsschifffahrt - einerseits zu einer Kapazitätsbindung von zusätzlichem Schiffsraum geführt, mit der Folge stark steigender Frachtraten. Andererseits sind die globalen Netzwerke der Reedereien und in der Folge die internationalen Logistikketten deswegen erneut aus dem Takt geraten.

Es ist davon auszugehen, dass die rückblickend außergewöhnlichen Erlöse insbesondere aus den Lagergeldern, die die Ergebnisse der MSC Gate in den vergangenen Jahre stark positiv geprägt haben, perspektivisch in dieser Höhe nicht mehr zu erreichen sein werden.

Diese Entwicklungen und Prognosen unterstreichen die Bedeutung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen bei gleichzeitig hoher Kundenorientierung und Produktivität. Daher wird die MSC Gate die CTB weiterhin unterstützen, die Transformationsmaßnahmen konsequent umzusetzen und in enger Abstimmung mit allen Partnern die Investitionen in zukunftsorientierte Technologien vorantreiben.

Die für die MSC Gate bisher wichtige, im Jahr 2015 gebildete, 2M-Allianz (MSC Line und Maersk) mit Diensten in den Relationen Fernost-Europa und Europa-Nordamerika hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Kooperation unverändert fortgesetzt. Hinsichtlich der von den beiden Parteien im Januar 2023 angekündigten Beendigung der Kooperation per Ende Januar 2025 hat die MSC Gate im Geschäftsjahr 2024 noch keine wesentlichen Veränderungen gespürt. Im Geschäftsjahr 2025 wird es allerdings zu einer wesentlichen Veränderung der Kundenstruktur kommen.

Das Gesamtvolumen in Bremerhaven steigerte sich von 2,406 Mio. Containern in 2023 auf 2,558 Mio. Containern in 2024 (+ 6,3 %), dabei hat sich der Anteil von der MSC Gate am Gesamtumschlag in Bremerhaven von 581.020 Containern (24,2 %) auf 672.552 Container (26,3 %) erhöht.

Der Gesamtumschlag bei MSC Gate lag mit 672.552 Containern um +15,8 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 581.020 Container). Dieser Anstieg ist unter anderem auf drei neue Dienste (SILK, IPAK und SAFRI) sowie auf eine Erhöhung der Feeder-Menge um + 57,0 % zurückzuführen. Allerdings ist das Fahrgebiet Südamerika inkl. Ecuador schwächer als im Vorjahr (- 38,1 %). In 2024 verzeichnete MSC Gate einen Anstieg der lokalen Ladung um + 13,2 %. Zeitweise steuerte die MSC Line eine so große Menge über MSC Gate, dass die jeweils verfügbare Umschlagskapazität voll ausgenutzt wurde und kurzfristig sogar nicht ausgereicht hat.

Die Mengenentwicklung war in nahezu allen Fahrtgebieten (Fernost (+ 51,8 % bzw. + 66.311 Container), Nordamerika inkl. Kanada (+ 3,3 % bzw. + 9.456 Container) und bei den sonstigen Hauptschiffsdiensten (+ 51,7 % bzw. + 26.200 Container)) positiv. In dem Fahrtgebiet Südamerika inkl. Ecuador (- 38,1 % bzw. - 30.906 Container) war die Mengenentwicklung hingegen deutlich rückläufig. Nach dem Mengenrückgang im Feeder-Netzwerk in den Jahren 2022 und 2023 (- 53,4 %; - 21,1 %) war im Jahr 2024 eine Trendumkehr (+ 57,0 % bzw. + 20.471 Container) zu verzeichnen.

Aktuell wird MSC Gate regelmäßig von zwölf Hauptschiffsdiensten und bis zu drei Feederdiensten angelaufen. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Dienstanzahl bei den Hauptschiffsdiensten um zwei Dienste gesteigert werden. Die Anzahl der Feederdienste hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Der Transshipment-Anteil betrug im zurückliegenden Jahr 44,9 % (Vorjahr: 43,7 %), womit die diesbezüglich rückläufige Mengenentwicklung der Vorjahre beendet werden konnte. Außerdem haben sich die einen höheren Deckungsbeitrag erzielenden lokalen Ladungsmengen um + 43.079 Container (+ 13,2 %) auf 370.335 Container (Vorjahr: 327.256 Container) erhöht.

Die MSC Line hat 2024 mit einem Anteil von 66,7 % zum Gesamtumschlag (Vorjahr: 62,3 %) von MSC Gate beigetragen. Die Ursache für den Anstieg dieser Quote ist der überproportionale Anstieg der MSC Line Mengen im Vergleich zu dem Gesamtanstieg.

Die Verteilung der 2M-Dienste zwischen den Terminals MSC Gate und North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. („NTB“) in Bremerhaven hat sich im vergangenen Jahr nicht verändert. Die Menge der MSC Line Container beim Nachbarterminal NTB hat sich um + 7,8 % auf 84.204 Bewegungen im Vergleich zum Vorjahr gesteigert. Die Maersk Menge bei MSC Gate steigerte sich ebenfalls leicht um + 2,4 % auf 203.822 Bewegungen.

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter. Sämtliche terminalnahe Leistungen werden von folgenden Firmen erbracht:

- **Operation und Administration (Abrechnung):** EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH (im Folgenden „CTB“),
- **Administration (Finanzen, Buchhaltung und Controlling):** EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG,
- **Reefer-Service:** EUROGATE Terminal Services GmbH (im Folgenden „ETSG“),
- **Laschen/Entlaschen:** SWOP Seaworthy Packing GmbH (im Folgenden „SWOP“),
- **Wartung und Reparaturen:** EUROGATE Technical Services GmbH (im Folgenden „EGTS“).

Oben aufgeführte Leistungen werden über individuelle Dienstleistungsverträge abgerechnet.



Die MSC Gate hat zum Jahresende von der CTB eine Fläche von 598.871 qm sowie 1.220 lfd. m Kaje auf dem Gelände des CT I/II fest angemietet. Zum 31. Dezember 2024 waren zwölf eigene Containerbrücken sowie 58 Straddle Carrier und drei Leercontainerstapler im Einsatz.

Hinzu kommt je nach operativem Bedarf zur Abdeckung von betrieblichen Spitzen zeitlich begrenzt angemietete Fläche, Kaje und Umschlagsgerät, die zwischen der MSC Gate und der CTB auf Mietbasis gegenseitig zur Verfügung gestellt wird.

Gegenüber dem Vorjahr wurde die Umschlagsmenge gesteigert, die Umsatzerlöse verbesserten sich und das Ergebnis wurde deutlich übertroffen. Im Vergleich zum Budget konnte die geplante Umschlagsmenge ebenfalls leicht übertroffen werden, die Erlöse wurden überproportional zur geplanten Mengen gesteigert und das Planergebnis ebenfalls deutlich übertroffen.

Für die MSC Gate endete das Geschäftsjahr 2024 mit der positiven Feststellung, dass der seit 2017 bestehende Abwärtstrend in der Mengenentwicklung umgekehrt werden konnte und erstmals wieder ein Mengenzuwachs zu verzeichnen war. Insbesondere die hohe Nachfrage nach Umschlagskapazitäten durch unseren Hauptkunden MSC Line sorgte im Jahresverlauf für eine hohe Auslastung. Vor diesem Hintergrund verzeichnete die MSC Gate Umsatzsteigerungen sowie eine deutliche Ergebnisverbesserung und übertraf ebenfalls die Umsatz- und Ergebnisziele für das Geschäftsjahr 2024. Diese erfolgreiche Geschäftsentwicklung ist umso bemerkenswerter angesichts der hohen makroökonomischen und geopolitischen Unsicherheiten im Geschäftsjahr 2024.

¹ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2024/12/10-konjunktur-weltwirtschaft.html>

² https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/01/PD25_019_811.html

³ <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025>

⁴ <https://newsroom.portofantwerpbruges.com/strong-container-throughput-drives-port-of-antwerp-bruges-growth-despite-challenging-market-conditions>

⁵ <https://www.portofrotterdam.com/de/nachrichten-und-pressemitteilungen/containerumschlag-im-rotterdamer-hafen-mit-staerkstem-anstieg-im>

⁶ <https://www.hafen-hamburg.de/de/presse/news/hamburger-hafen-hinterlandverkehre-weiter-im-plus/>

Ertragslage

Die Gesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2024 einen Jahresüberschuss von TEUR 14.308 (Vorjahr: TEUR 4.712) aus.

Die Ertragslage der Gesellschaft stellt sich für 2024 im Vergleich zum Vorjahr wie folgt dar:

	2024		2023	
	TEUR	%	TEUR	%
Umsatzerlöse	144.656		120.346	
Sonstige betriebliche Erträge	1.166		522	
Betriebsleistung	145.822	100,0	120.868	100,0
Materialaufwand	-37.189	-25,5	-33.313	-27,6
Personalaufwand	-42.412	-29,1	-32.313	-26,7
Abschreibungen	-9.215	-6,3	-9.143	-7,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-39.679	-27,2	-40.022	-33,1
Betriebsaufwand	-128.495	-88,1	-114.791	-95,0
Betriebsergebnis	17.327		6.077	
Zinserträge	753		488	
Zinsaufwendungen	-782		-683	
Jahresergebnis vor Steuern vom Ertrag	17.298		5.882	



	2024		2023	
	TEUR	%	TEUR	%
Steuern vom Ertrag	-2.990		-1.170	
Jahresergebnis	14.308		4.712	
			Veränderung	
			TEUR	%
Umsatzerlöse			24.310	20,2
Sonstige betriebliche Erträge			644	123,4
Betriebsleistung			24.954	20,6
Materialaufwand			-3.876	11,6
Personalaufwand			-10.099	31,3
Abschreibungen			-72	0,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen			343	-0,9
Betriebsaufwand			-13.704	11,9
Betriebsergebnis			11.250	
Zinserträge			265	
Zinsaufwendungen			-99	
Jahresergebnis vor Steuern vom Ertrag			11.416	
Steuern vom Ertrag			-1.820	
Jahresergebnis			9.596	

Ursächlich für den Anstieg der Umsatzerlöse um 20,2 % auf TEUR 144.656 (Vorjahr: TEUR 120.346) sind neben der gestiegenen Umschlagsmengen im Wesentlichen höhere Lagergelderlöse (TEUR + 2.627). Zusätzlich sind die Erlöse aus dem „Interbilling“-Dienstleistungsvertrag mit dem Nachbarterminal NTB mengenbedingt (+ 7,8 %) um + 6,3 % (TEUR + 664) gestiegen. Der Anstieg der Erlöse aufgrund des Wachstums der eigenen Umschlagsmenge um + 91.532 Container (+ 15,8 %) auf 672.552 Container konnte zusätzlich durch Ratenerhöhungen unterstützt werden.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge um TEUR 644 auf TEUR 1.166 ist im Wesentlichen auf höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und höhere Erträge aus Schadensfällen zurückzuführen.

Der Materialaufwand ist um 11,6 % (TEUR 3.876) gestiegen. Der Anstieg ist hierbei insbesondere auf die Mehrmenge bei der Abfertigung von „Interbilling“-Containern am NTB Terminal und den höheren Aufwand für die Abfertigung der landseitigen Verkehrsträger aufgrund der gesteigerten landseitigen Menge zurückzuführen. Preisbedingten Effekte aus der Reduzierung des Dieselpreises und ein nahezu unveränderter Strompreis werden von gegenläufig wirkenden Effekten, u.a. Mengenwachstum, überkompensiert.

Bei Mehrmengen gegenüber dem Vorjahr in Höhe von + 15,8 % ergibt sich ein um + 19,9 % (TEUR + 5.499) höherer Personalaufwand an der Wasserseite von TEUR 33.395 (Vorjahr: TEUR 27.897). Der zur Mengenentwicklung überproportionale Anstieg der Aufwendungen pro Container resultiert aus einer geringeren Produktivität (u.a. aufgrund der höheren Yard-Auslastung). Zusätzlich wurden die Personalkosten durch die Tarifierhöhung beeinflusst.

Aufgrund der deutlich verbesserten Erlössituation (u.a. Mengenwachstum, Lagergeld) gegenüber dem Vorjahr sowie der positiven Mengen- und Mengenstrukturentwicklung konnte das Vorjahresergebnis erheblich übertroffen werden.

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein Cash-Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit von TEUR 20.937 (Vorjahr: TEUR 7.686) erzielt, der sich wie folgt ermittelt:



	2024 TEUR	2023 TEUR
Jahresergebnis	14.308	4.712
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	9.215	9.143
Abnahme (-) / Zunahme (+) der Rückstellungen	-1.008	-834
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-2	-8
Abnahme (+) / Zunahme (-) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-3.741	2.319
Abnahme (-) / Zunahme (+) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	887	-3.748
Zinserträge	-753	-488
Zinsaufwendungen	782	683
Ertragssteueraufwand	2.990	1.170
Ertragssteuerzahlungen	-1.742	-5.238
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	0	-25
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	20.937	7.686

Die Veränderung des Cash-Flows aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert u.a. aus folgenden Positionen: der Verringerung der Cash-Zuflüsse aus der Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten und der CTB sowie zusätzlich der starken Steigerung des Jahresergebnisses sowie den geringeren Gewerbesteuerzahlungen.

Investitionen

Im Jahr 2024 wurden keine Investitionen getätigt.

Finanzierungsmaßnahmen

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestanden zum Ende des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von TEUR 53.518. Der Rückgang dieser Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf die planmäßige Tilgung von bestehenden Darlehen in Höhe von TEUR 7.086 zurückzuführen.

Fünf Containerbrücken einschließlich Spreader sind im Wege des Finanzierungsleasings finanziert.

Vermögenslage

Die Vermögens- und Kapitalstruktur hat sich im Geschäftsjahr 2024 wie folgt entwickelt:

	31.12.2024 TEUR	%	31.12.2023 TEUR	%	Veränderung TEUR
Sachanlagen	55.007	48	64.221	57	-9.214
Anlagevermögen	55.007	48	64.221	57	-9.214



	31.12.2024		31.12.2023		Veränderung
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und gegen beteiligte Unternehmen	24.619	22	21.002	19	3.617
Forderungen gegen Gesellschafter	327	0	0	0	327
Sonstige Vermögensgegenstände und Rechnungsabgrenzungsposten	1.591	1	1.631	1	-40
Flüssige Mittel	32.163	28	26.819	24	5.344
Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten	58.700	52	49.452	44	9.248
Gesamtvermögen	113.707	100	113.673	100	34
Kommanditkapital	3.000	3	3.000	3	0
Rücklagen	30.184	27	30.184	27	0
Bilanzgewinn	10.308	9	0	0	10.308
Eigenkapital	43.492	39	33.184	30	10.308
Steuerrückstellungen	2.037	2	982	1	1.055
Sonstige Rückstellungen	1.577	1	2.585	2	-1.008
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53.518	47	60.347	53	-6.829
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	121	0	962	1	-841
Verbindlichkeiten gegenüber beteiligten Unternehmen	10.626	9	8.785	8	1.841
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	3	0	4.586	4	-4.583
Sonstige Verbindlichkeiten	148	0	251	0	-103
Passive latente Steuern	2.185	2	1.991	2	194
Gesamtkapital	113.707	100	113.673	100	34

Das Sachanlagevermögen ist bei Abschreibungen von TEUR 9.215 auf TEUR 55.007 (Vorjahr: TEUR 64.221) gesunken. Das Anlagevermögen ist zu 79,1 % durch Eigenkapital gedeckt.

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und gegen beteiligte Unternehmen um TEUR 3.617 resultiert im Wesentlichen aus einem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um TEUR 3.958, welcher nahezu ausschließlich Forderungen gegen Reedereikunden (u.a. MSC Line) betrifft und auf die gesteigerten Umschlagsmengen zurückzuführen ist.

Der Anstieg der flüssigen Mittel um TEUR 5.344 ist im Wesentlichen bedingt durch die positive Ergebnisentwicklung.

Die Eigenkapitalquote liegt bei 38,3 % (Vorjahr 29,2 %).

Der Anstieg der Steuerrückstellungen um TEUR 1.055 ist im Wesentlichen auf das deutlich höhere Ergebnis im Berichtsjahr zurückzuführen. Gegenläufig wirkt die gezahlte Gewerbesteuer 2022 (TEUR 982).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch die planmäßige Tilgung der Darlehen um TEUR 6.829 rückläufig.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gingen im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr stichtagsbedingt ausgewiesenen Verbindlichkeiten für Flächenmaßnahmen deutlich zurück.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern um TEUR 4.583 ist im Wesentlichen auf die noch nicht vollzogene Ergebnisabführung für das Berichtsjahr zurückzuführen.



Auf Basis der Eigenkapitalquote von 38,3 % (Vorjahr: 29,2 %) ist die Gesellschaft weiterhin solide aufgestellt.

Angesichts der starken operativen und finanziellen Geschäftsentwicklung im Jahr 2024, blickt die MSC Gate auf eine sehr solide Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Berichtszeitraum. Vor diesem Hintergrund und der anhaltend positiven Free-Cashflow-Generierung befindet sich die Gesellschaft zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Berichts in einer äußerst soliden wirtschaftlichen Lage.

2. Personal- und Sozialbereich

Wie in den Vorjahren beschäftigt die Gesellschaft keine eigenen Mitarbeiter.

3. Risiko-, Chancen- und Prognosebericht

Das Risikomanagement wird als permanente Managementaufgabe angesehen und laufend aktualisiert und umgesetzt und ist seit Jahren integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung. Als Hauptziele werden die Früherkennung und Identifikation von kritischen Entwicklungen, aber auch von Chancenpotenzialen, die Bestimmung von geeigneten Maßnahmen zur Risikoabwehr sowie die Unterstützung eines risiko- und chancenorientierten Handelns verfolgt. Insgesamt ist die Risikopolitik durch eine konservative Haltung gekennzeichnet.

Risiken und Chancen

Die MSC Gate ist im Wesentlichen strategischen Risiken, Marktrisiken, Finanzrisiken und operativen Risiken und Chancen ausgesetzt.

Strategische Risiken, Marktrisiken und -chancen

Umfeldrisiken und Chancen

Das Jahr 2024 war erneut geprägt von einer hohen Unsicherheit, insbesondere aufgrund des andauernden Kriegs in der Ukraine. Zudem haben sich die geopolitischen Risiken durch den Nahost-Konflikt zwischen Israel und der Hamas verschärft. Im Falle einer Ausweitung des Konflikts auf weitere Teile des Mittleren Ostens, wonach es nach den letzten Entwicklungen Anfang des Jahres 2025 nicht aussieht, würden sich die Risiken deutlich erhöhen. Daneben birgt die weitere Entwicklung zwischen China und Taiwan latente Risiken. Eine zentrale Rolle für die geopolitischen Entwicklungen spielt die zukünftige Haltung der neuen Regierung in den USA um Präsident Trump. Dies gilt im Allgemeinen auch für die globale Wirtschaft. Sollte die US-Regierung einen protektionistischen Kurs mit hohen Zöllen umsetzen, wird dies den Welthandel negativ beeinflussen.

Die Wirkung dieser geopolitischen Unsicherheiten auf die Schifffahrt ist derzeit direkt im Roten Meer ablesbar. Aufgrund der Angriffe der Huthi-Rebellen auf die kommerzielle Schifffahrt werden Schifffahrtslinien auf der Hauptroute Asien - Europa um Afrika (Kap der guten Hoffnung) nach Europa umgeroutet. Der Verzicht auf die kürzere Route durch den Suez-Kanal führte eingangs zu Verspätungen und generellen Störungen der Logistikketten. Insgesamt haben die Reeder von dieser Situation bislang jedoch durch höhere Frachtraten gar profitiert.

Die Bedrohung durch Cyber-Kriminalität hat in den vergangenen Jahren weiter zugenommen. Daher sieht sich die MSC Gate in diesem speziellen Umfeld höheren Risiken durch Cyber-Angriffe ausgesetzt. Vor dem Hintergrund zunehmender Cyberattacken sind bereits seit geraumer Zeit die IT Security-Maßnahmen deutlich intensiviert worden. Neben dem grundsätzlichen Basisschutz der Systeme kommen insbesondere Software Tools zur Überwachung und zur Identifizierung von Auffälligkeiten im System- und Netzverhalten zum Einsatz.

Primär wird die aktuelle Bedrohungslage durch den Russland/Ukraine-Krieg geprägt. Im Rahmen dieses Krieges wurde offen der Cyber-Angriff auf kritische Infrastrukturen in den Unterstützerländern der Ukraine als Mittel des Krieges proklamiert. Die Angreifer sind in diesem Fall gut ausgebildete, staatlich unterstützte und somit technisch und finanziell nahezu unbegrenzt ausgestattete Gruppen. Daneben ist weiterhin Erpressung als Geschäft durch Verschlüsselung der IT-Systeme und / oder Daten, Diebstahl der Daten und Drohung mit Veröffentlichung sowie Erpressung Dritter auf Basis der erbeuteten Daten die vorherrschende Motivation für Cyber-Attacken auf die MSC Gate. Im Berichtsjahr gab es keine Ereignisse, dennoch wird die Bedrohungslage als kritisch eingeschätzt.

Im Ergebnis besteht für die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2025 eine hohe Unsicherheit. Mit Blick auf die Frühindikatoren gibt es weiterhin kein klares Bild für eine Verbesserung, auch wenn die grundsätzliche Erwartung ist, dass die Schwächephase schrittweise überwunden werden wird. Dabei bleibt das Ergebnis der Bundestagswahlen am 23. Februar 2025 und das stark von den jeweiligen Koalitionen abhängige Regierungsprogramm abzuwarten. Eine wirtschaftsfreundlichere Ausrichtung könnte mit der bereits nachgelassenen Inflation und den gestiegenen Reallöhnen zu einem Anziehen der Binnenkonjunktur führen, wenn auch starke Nachfrageimpulse aus dem Ausland gemäß der eingangs erwähnten IWF-Prognose nicht wahrscheinlich sind. Insofern geht die MSC Gate von einer leichten konjunkturellen Erholung in Deutschland aus - mit dann gegenüber 2024 erneut höheren Containermengen in der Nordrange. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht die mittel- bis langfristige Erwartung weiterhin grundsätzlich positiv. Sofern Lösungen insbesondere für die geopolitischen Krisen gefunden werden, ist von positiven Effekten auf die globale Konjunktur auszugehen.



Auf die MSC Gate wirken sich diese Risiken und Chancen im Eintrittsfall unmittelbar aus. Sobald sich die Containermengen durch diese Ereignisse allgemein verändern, wird/kann dies Auswirkungen auf die Umschlagsmenge von MSC Gate in Bremerhaven haben.

Strategische Risiken und Chancen

Im Wettbewerb in der Nordrange ist eine gute Infrastruktur und leistungsfähige Anbindung an die angrenzenden Verkehrsträger für die MSC Gate von hoher Bedeutung. Dabei ist die Fahrrienenanpassung der Außenweser für den Standort Bremerhaven von sehr großer Wichtigkeit, um auch mittelfristig weiter an der fortschreitenden Schiffsgrößenentwicklung adäquat partizipieren und Dienste mit entsprechenden Tiefgängen tideunabhängig oder zumindest mit möglichst geringen Restriktionen abfertigen zu können. Ein verlässlicher Zeitplan für die Genehmigung und Umsetzung der Fahrrienenanpassung ist weiterhin ausstehend.

Auch im Bereich der Kaje sind entsprechende Maßnahmen erforderlich. Aufgrund des Schiffsgrößenwachstums und den damit einhergehenden größeren Containerbrücken muss die Kaje zukünftig steigende Kranlasten absorbieren und ihnen standhalten können. Zur Vorbereitung und Vorplanung des Kajenneubaus hat die bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhaven, erste Maßnahmen im Jahr 2021 angestoßen. Die Vorplanung wurde im Jahr 2023 weiter intensiviert und im Berichtsjahr auf politischer Ebene diskutiert.

Zudem ist eine leistungsstarke Hinterland-Anbindung auf der Straße und Schiene für Bremerhaven von großer Bedeutung, um die Containermengen von und ins Hinterland ab- und zuführen zu können. Aufgrund der kontinuierlich ansteigenden lokalen Menge besteht insbesondere bei der Schienenanbindung mittelfristig ein wesentlicher Ausbaubedarf für den Standort Bremerhaven. Die straßenseitige Anbindung hat sich durch den Anfang 2024 eröffneten Hafentunnel noch einmal verbessert. Durch den neuen Tunnel ist ein fast kreuzungsfreier Zugang zum Hafengebiet von der Autobahn A27 sichergestellt.

Um weiterhin eine hohe Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten, ist die MSC Gate aufgefordert, die Risiken und Chancen aus dem technologischen Fortschritt und Wandel zu bewerten und neue Operation-Konzepte zu prüfen.

Derzeit besteht für die MSC Gate gleichermaßen Risiko und Chance im technologischen Fortschritt und Wandel. Im Vergleich zu voll- und semi-automatisierten Containerterminals der Wettbewerber in der Nordrange (z.B. CTA in Hamburg und Maasvlakte 2 in Rotterdam) wird die MSC Gate noch konventionell und mit hohem Personaleinsatz betrieben. Der hohe Preisdruck in der Branche bei gleichzeitig hohen Tarifabschlüssen und generellen Kostensteigerungen verringern die Marge der MSC Gate und verschlechtern somit die Wettbewerbsfähigkeit.

Für die MSC Gate gibt es noch keinen konkreten Plan zur Automatisierung mit einer verbindlichen Systemscheidung und Terminalschiene, auch wenn der Weg in diese Richtung grundsätzlich aufgezeigt ist. Unabhängig davon wurde im Jahr 2023 ein Masterplan aufgestellt, der die wesentlichen Entwicklungsstufen festlegt. Dieser war die Basis für die im Jahr 2024 fortgeführte detaillierte Ausarbeitung.

Einigkeit besteht zudem darin, ein in der EUROGATE-Gruppe einheitliches Automatisierungskonzept auf Basis einer etablierten Technologie umzusetzen, um die hohe Komplexität und damit die Umsetzungsrisiken zu reduzieren. Dies ist insbesondere aufgrund der geringen praktischen Automatisierungsexpertise in der Gruppe wichtig. Grundsätzlich wird eine Automatisierung Personalressourcen aus allen Bereichen, insbesondere Betrieb, Technik und IT, erfordern. Im Falle von sich zeitlich überschneidenden Projekten an mehreren Standorten von EUROGATE sieht die MSC Gate zeitliche Risiken aufgrund knapper Personalressourcen in diesen Bereichen.

Neben der technischen, betrieblichen und planerischen Machbarkeit muss die Finanzierung dieses Großprojekts abgesichert werden. Konkurrierende Projekte innerhalb der Gruppe sowie das zuletzt vergleichsweise hohe Zinsniveau erschweren dies möglicherweise. Aufgrund der Bedeutung einer Automatisierung zielt MSC Gate auf eine gründliche Vorbereitung in den vorgenannten Bereichen. Denn nur mit einem höheren Automatisierungsgrad wird MSC Gate in der Nordrange konkurrenzfähig bleiben können.

Im Allgemeinen bietet die in Bremerhaven zur Verfügung stehende und dann schrittweise zu automatisierende Supra- und Infrastruktur eine große Chance für die MSC Gate und den Standort, den Marktanteil langfristig mit zusätzlicher Kapazität und hoher Produktivität zu erhöhen.

Auf der anderen Seite würden ein Ausbleiben oder starke Verzögerungen in der Automatisierung der Anlagen von MSC Gate ein sehr großes Risiko bergen. Die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den in der Nordrange zunehmend automatisierten Anlagen würde sich abermals verschlechtern. Die Chance einer zügigen Automatisierung liegt in der Abgrenzung zu anderen Wettbewerbern. Die MSC Gate könnte die Margen durch strukturelle Veränderungen und Kostenoptimierung verbessern und in einem herausfordernden Marktumfeld den Kunden gegenüber flexibler und wettbewerbsfähiger agieren.

Unabhängig davon wurden jedoch bereits mit Einführung eines neuen Terminal Operation Systems sowie diverser produktivitätsverbessernder Maßnahmen im Rahmen des Transformationsprozesses gute Voraussetzungen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit geschaffen. Hervorzuheben ist dabei die im Sommer 2022 umgesetzte optimierte Gangstruktur, die zu einer reduzierten Personalstärke eines wasserseitigen Gangs und damit geringeren Kosten führt.

Als Teil der EUROGATE-Gruppe profitiert MSC Gate somit von den Tests und Erfahrungen an allen Standorten. Denn nur mit einem höheren Automatisierungsgrad besteht langfristig die Möglichkeit, wettbewerbsfähig zu bleiben. Außerdem kann aufgrund der zur Verfügung stehenden Infrastruktur in Bremerhaven in dieser Entwicklung eine große Chance für MSC Gate bestehen, da so vom Kunden angefragte zusätzliche Kapazität ggf. angeboten werden kann. Eine zeitnahe Entscheidung ist aus den vorgenannten Gründen wichtig.

Weiterhin ist die enge strategische Zusammenarbeit zwischen der CTB und der MSC Gate bei der Betrachtung der Chancen und Risiken zu berücksichtigen.

Ende Januar 2025 endete die Allianz 2M zwischen MSC Line und Maersk. Aufgrund der stark wachsenden Schiffskapazitäten von MSC Line geht MSC Gate davon aus, dass MSC Line die kritische Größe erreicht hat, um zukünftig eigenständig und unabhängig von einer Allianz am Markt agieren zu können. Auf einzelnen Asien-Diensten ist MSC Line zudem eine Kooperation (Slot Exchange) mit der Premier Alliance (HMM, Ocean Network Express, Yang Ming) eingegangen. Die ertragsstarken letzten Jahre für die Reedereien bieten eine starke Grundlage für den Ausbau von Marktanteilen. Der Fokus von MSC Line auf ein starkes Wachstum bietet dabei gute Chancen für Bremerhaven.

Marktrisiken und Chancen



Durch die Abhängigkeit von im Wesentlichen einem Großreeder sowie der volatilen Lage im Schifffahrtsbereich (Wechsel zwischen Überhang und Knappheit bei den Stellplatzkapazitäten auf Containerschiffen) sowie die generellen Überkapazitäten der Containerterminals in der Nordrange besteht ein generelles Risiko für die Gesellschaft. MSC Gate wird durch die Aufkündigung der 2M-Allianz ab voraussichtlich dem zweiten Quartal 2025 im Wesentlichen nur noch durch MSC Line angelaufen.

MSC Gate konnte erstmals in der Firmengeschichte eine Vereinbarung mit MSC Line treffen, wonach ab März 2025 für vorgehaltene, nicht genutzte Kapazität eine Kompensation durch den Reeder gezahlt wird. Dies deutet klar daraufhin, dass MSC Line die vorhandenen Kapazitäten am MSC Gate-Terminal auch auslasten will.

Die Rahmenbedingungen im Containerverkehr in den vergangenen Jahren waren aufgrund knapper Transportkapazitäten und daraus folgenden außergewöhnlich hohen Frachtraten sehr positiv für die Containerreedereien. Die Reedereien haben diese beiden Jahre jeweils mit Rekordergebnissen abgeschlossen. Ein ähnlicher, wenn auch abgeschwächter, Effekt trat im Berichtsjahr wieder ein, da durch den vorgenannten Effekt aufgrund der Unsicherheiten im Roten Meer durch die Angriffe der Huthi-Rebellen die Auslastung der Transportkapazität stark stieg und damit einhergehend die Frachtraten.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Lage im Jahr 2025 weiter stabilisiert und wieder normalisiert. Grundsätzlich wird der Wettbewerbsdruck in der Branche jedoch hoch bleiben oder sogar wieder zunehmen. In diesem Zusammenhang versuchen die Containerreedereien, die Stückkosten durch den Einsatz weiterer Großschiffe (Skaleneffekte) kontinuierlich zu senken und die Einkaufspreise, beispielsweise für Umschlagsdienstleistungen, gering zu halten.

Als Folge hat sich die Anzahl der in Fahrt befindlichen Großcontainerschiffe zwischenzeitlich weiter erhöht. Parallel dazu befinden sich weitere Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von mittlerweile über 24.000 TEU in den Orderbüchern der Containerreedereien und insbesondere bei MSC Line. Diese Zahlen unterstreichen den bisherigen Trend des deutlich überproportionalen Anstiegs des Einsatzes von Großcontainerschiffen auf den Welthandelsrouten. Vor dem Hintergrund dieses Trends wird auch die Anzahl der Schiffsanläufe von Großcontainerschiffen weiter zunehmen.

Der Fokus der MSC Line auf ein starkes Wachstum bietet dabei gute Chancen für Bremerhaven.

Bei allen vorangegangenen Ausführungen ist stets zu beachten, dass Mengen- und Preisrisiken oftmals zusammenhängend betrachtet werden müssen. Eine Mengenverlagerung ist das wesentliche Druckmittel im Rahmen von Preisverhandlungen. Die schwankende Auslastung der Kapazitäten in der Nordrange und drohende Überkapazitäten sowie der damit in Zusammenhang stehende erwartete Ergebnisrückgang der Containerreedereien birgt die Gefahr für MSC Gate, Preissteigerungen nur schwer durchsetzen zu können. Dessen ungeachtet ist es aufgrund der Steigerungen auf der Kostenseite für MSC Gate aufgrund der Entwicklungen bei den Lohn-, Material-, Energie- und Dienstleisterkosten von hoher Bedeutung, die erforderlichen Preissteigerungen weiterberechnen zu können.

Finanzrisiken und -chancen

Zielsetzungen und Methoden des Finanzrisikomanagements

Die wesentlich verwendeten Finanzinstrumente umfassen Darlehen, Leasingverhältnisse und Mietkaufverträge. Der Zweck dieser Finanzinstrumente ist die Finanzierung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft. Die Gesellschaft verfügt über verschiedene weitere Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die unmittelbar im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit entstehen.

Die sich aus den Finanzinstrumenten ergebenden wesentlichen Risiken der Gesellschaft bestehen aus Zinsänderungs-, Liquiditäts- und Ausfallrisiken. Die Unternehmensleitung erstellt und überprüft Richtlinien zum Risikomanagement für jedes dieser Risiken, die im Folgenden dargestellt werden. Auf übergeordneter Ebene wird zudem das bestehende Marktpreisrisiko sowie dessen Chance für alle Finanzinstrumente beobachtet.

Zinsänderungsrisiko und -chance

Das Zinsänderungsrisiko, dem die Gesellschaft ausgesetzt ist, entsteht hauptsächlich aus den langfristigen Darlehen und den langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten. Sämtliche Bankverbindlichkeiten sind bzw. werden langfristig abgeschlossen, d. h. es bestehen feste Zinsvereinbarungen bis zum Ende der jeweiligen Finanzierungslaufzeit.

Aus dem langfristigen Abschluss von Darlehen ergibt sich einerseits das wirtschaftliche Risiko einer zu hohen wirtschaftlichen Belastung aufgrund eines gesunkenen Zinsniveaus. Andererseits bietet der langfristige Abschluss von Darlehen die Chance einer niedrigeren Belastung aufgrund eines gestiegenen Zinsniveaus sowie Planungssicherheit und Stabilität für Folgeperioden.

Ausfallrisiko

Das Ausfallrisiko der Gesellschaft resultiert hauptsächlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge verstehen sich abzüglich Wertberichtigungen für voraussichtlich uneinbringliche Forderungen, die auf der Grundlage von Vergangenheitserfahrungen und des derzeitigen wirtschaftlichen Umfeldes geschätzt wurden. Durch die sehr gute Ertragslage und Bonität in der Branche ist die Gesellschaft im Bereich der Forderungen zurzeit keinem wesentlichen Ausfallrisiko ausgesetzt. Durch eine laufende Überwachung der Forderungsbestände auf Managementebene würden darüber hinaus ansteigende Forderungen unmittelbar erkannt.



Liquiditätsrisiko

Etwaige Liquiditätsüberschüsse der Gesellschaft werden über mehrere Bankkonten disponiert, verwaltet und entsprechend den betrieblichen Erfordernissen angelegt. Die Verwaltung der Mittel erfolgt durch den Finanzbereich der EUROGATE-Gruppe. Durch die ebenfalls zentral auf EUROGATE-Gruppenebene durchgeführten Funktionen der Investitionskontrolle und des Kreditmanagements wird die rechtzeitige Einwerbung von Finanzierungsmitteln (Darlehen/Leasing/Miete), basierend auf der Bonität der Gesellschaft und ohne Drittsicherheiten, zur Erfüllung sämtlicher Zahlungsverpflichtungen durchgeführt.

Aufgrund der soliden Finanzlage und der sich positiv entwickelnden Umschlagsmengen bestehen keine wesentlichen Finanzrisiken. Eine nachhaltige Reduzierung der Umschlagsmengen ist derzeit nicht absehbar. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass im Falle einer Verschlechterung des Zahlungsverhaltens des Hauptkundens ein Liquiditätsengpass eintreten könnte.

Bestandsgefährdungspotenziale, wie Überschuldung, Zahlungsunfähigkeit oder sonstige Risiken mit besonderem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, liegen nicht vor und sind auch nicht erkennbar.

Operative Risiken und Chancen

Im Hinblick auf die für 2025 derzeit erwartete Entwicklung der Umschlagsmenge bei MSC Gate und der bereits getätigten Ersatzinvestitionen dürfte kein grundsätzlicher mengenbedingter Engpass in der Verfügbarkeit von Großgeräten (Containerbrücken und Straddle Carrier) entstehen.

Das Geschäft von MSC Gate ist sehr personalintensiv. Die Personalkapazitäten von CTB waren im Jahr 2024 durch die gute Mengenentwicklung von MSC Gate, aber insbesondere wegen eines deutlichen Rückgangs des gewerblichen Stammpersonals von CTB, sehr hoch ausgelastet. Dabei spielte die Entscheidung einer Nicht-Entfristung von zeitlich befristet eingestellten gewerblichen Mitarbeitern in den Vorjahren aufgrund der damaligen schwächeren Mengenerwartung eine wesentliche Rolle. Insbesondere in den Urlaubszeiten konnten nicht alle Personalbedarfe ausreichend besetzt werden, wodurch höhere Mengenpotenziale nicht erschlossen werden konnten. Für die Jahre 2025 und 2026 erwartet MSC Gate eine deutliche Steigerung der Mengen. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind Mengenprognosen von MSC Line. Die avisierten Mengen sind sehr positiv, gleichzeitig aber auch eine enorme Herausforderung für den Betrieb von CTB und MSC Gate. Vor diesem Hintergrund ist ein Einstellungsprogramm im gewerblichen Bereich von CTB in Vorbereitung. Um im Falle einer doch deutlich schwächeren Mengenentwicklung die Risiken von unproduktiven Mitarbeitern für CTB zu reduzieren, soll eine Vereinbarung zur festen Abnahme von Personal zwischen MSC Gate und CTB abgeschlossen werden. Eine ähnlich lautende Vereinbarung hat MSC Gate bereits mit MSC Line geschlossen, um eine Auslastung zu sichern bzw. kompensiert zu werden.

Nach den schwierigen Tarifverhandlungen in den Jahren 2022 und 2024, die im Jahr 2024 wieder mit Streiks im Hafen begleitet wurden, steht im Jahr 2025 (voraussichtlich im Mai oder Juni) eine neue Verhandlungsrunde in den deutschen Seehäfen an.

MSC Gate wird spätestens ab dem zweiten Quartal 2025 nur noch von dem Hauptkunden MSC Line angelaufen. Aufgrund der stabilen Marktanteile von MSC Line, den bekannten und anhaltenden nautischen Restriktionen in Hamburg (limitierte Tiefgänge und eingeschränkter Begegnungsverkehr) sowie der Indienststellung von weiteren Schiffseinheiten mit Kapazitäten von über 24.000 TEU ist Anlass gegeben, mit vorsichtigem Optimismus in das Jahr 2025 zu starten. Angekündigte Mengensteigerungen der Reedereien stützen einerseits diese Einschätzung. Andererseits werden die bereits angeführten globalen Risiken die Weltwirtschaftslage weiterhin beeinflussen und können negative Spuren im Umschlagsvolumen hinterlassen.

Aufgrund der hohen Flexibilität, die durch die gute Zusammenarbeit mit der CTB ermöglicht wird, können Mengensteigerungen und Spitzenauslastungen relativ gut abgedeckt werden, da - je nach Verfügbarkeit - zusätzliches Personal und Equipment kurzfristig angemietet werden kann.

Nachhaltige negative Tendenzen sind auf Grund der vorgenannten Entwicklungen gegenwärtig nicht zu erkennen. Zum Bilanzstichtag liegen keine der Gesellschaft bekannten bestandsgefährdeten Risiken vor.

Mit Blick auf die generellen operativen Risiken ist festzuhalten, dass die Umschlagsanlage von MSC Gate die Sicherheitsstandards des International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) erfüllt und entsprechend zertifiziert ist, um einen bestmöglichen Schutz für Schiffe und Hafenanlagen, u.a. vor potenziellen terroristischen Anschlägen, zu gewährleisten. Operativ besteht das Risiko, dass es im Fall einer behördlich angeordneten Erhöhung der Gefahrenstufe für ein Schiff oder die Hafenanlage aufgrund erweiterter Sicherheitsmaßnahmen zu entsprechenden temporären Auswirkungen auf den Betrieb kommen kann. Aufgrund des Krieges in der Ukraine ist dieses Risiko im Vergleich zu den Vorjahren erhöht.

Dagegen hat sich das Risiko eines Ausfalls der Stromversorgung am Containerterminal aufgrund einer wieder verbesserten Versorgungslage etwas reduziert, jedoch sind auch in diesem Bereich Manipulationen zur Störung der kritischen Infrastruktur nicht auszuschließen. Dies hätte insbesondere Auswirkungen auf die IT-Systeme, den Betrieb von Containerbrücken, die Terminalbeleuchtung und die Sicherheitseinrichtungen auf dem Terminal.

Alle vorgenannten Chancen und Risiken zeigen, dass sich die MSC Gate weiterhin in einem dynamischen Umfeld befindet, aber auf viele Entwicklungen vorbereitet ist und sich auf Veränderungen einstellt, um für die Kunden auch künftig ein attraktiver Dienstleister zu sein.

Prognosebericht

Die in unseren Risikoberichten bereits seit einigen Jahren skizzierten Auswirkungen durch die zunehmende Konzentration auf der Kundenseite mit entsprechend steigender Marktmacht aufgrund erheblicher Überkapazitäten der Umschlagsbetriebe in der Nordrange in Verbindung mit einem anhaltenden und erheblichen Ratendruck ist im Prinzip als genereller und langfristiger Trend weiterhin zutreffend. Durch die MSC Gate anlaufende weltgrößte Containerreederei, MSC Line, und die Gesellschafterstruktur der MSC Gate ist eine angemessene Grundausslastung für das Terminal zu erwarten.

Für MSC Gate wird aus derzeitiger Sicht für das Jahr 2025 eine deutlich positive Entwicklung der Umschlagsmenge gegenüber dem Vorjahr erwartet. Diese Entwicklung wird die Erlösseite stärken.



Nach derzeitiger Einschätzung und in enger Abstimmung mit CTB wird sich die Produktivität im Geschäftsjahr 2025 positiv entwickeln. Hier soll an die positiven Maßnahmen und Effekte aus dem Jahr 2023 angeknüpft werden und diese im Verlauf des Jahres 2025 weiter optimiert und verstetigt werden.

MSC Gate plant daher eine positive Produktivitätsentwicklung einhergehend mit einem Aufbau an Personal seitens CTB. Das wird den Personalaufwand entlasten, zu einer besseren Kostenstruktur führen und die Personalverfügbarkeit verbessern. Dies ist von besonderer Bedeutung, da MSC Gate davon ausgeht, dass sich der Wettbewerb in der Nordrange auch in den nächsten Jahren bei den Wettbewerbsterminals weiter verschärft.

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu den Westhäfen zu verbessern und der Entwicklung im Bereich der Großcontainerschiffe (ULCS) Rechnung zu tragen, ist zur Stärkung des Standortes Bremerhaven die Weservertiefung von wesentlicher Bedeutung.

Trotz aller Risiken und Unsicherheiten geben vorgenannte Daten insgesamt Anlass zu vorsichtigem Optimismus, der sich auch in der Planung von MSC Gate widerspiegelt. MSC Gate erwartet in 2025 ein deutliches Umschlagswachstum, das durch eine verbesserte Kapazität aufgrund einer höheren Produktivität und Kundenorientierung unterstützt wird.

Für das Jahr 2025 wird für die Gesellschaft unter den zuvor beschriebenen Rahmenbedingungen mit einem leicht unter Vorjahr liegenden, aber erneut deutlich positiven Jahresergebnis gerechnet. Das Ergebnis wird dabei maßgeblich durch die Umschlagsmengen und -raten sowie die Kostenstrukturen beeinflusst. Die erwartete leichte Ergebnisverschlechterung ist u.a. auf das Auslaufen der Interbilling-Vereinbarung und zusätzliche Projektkosten zurückzuführen. Die Geschäftsführung ist zuversichtlich, dass der weitere Hochlauf der Ergebniseffekte aus den Produktivitätsmaßnahmen dazu beitragen wird, dass die Gesellschaft wettbewerbsfähig aufgestellt sein wird. Sollten die Zielsetzungen in der Produktivitätsentwicklung nicht erreicht werden, stellt dies allerdings eine erhebliche Ergebnisbelastung dar.

Aufgrund der nicht vorhersehbaren Entwicklung kann der tatsächliche Geschäftsverlauf von den Erwartungen, die sich auf Annahmen und Schätzungen der Unternehmensleitung stützen, abweichen. Wir übernehmen keine Verpflichtung, die zukunftsgerichteten Aussagen angesichts neuer Informationen zu aktualisieren.

Bremerhaven, 28. Februar 2025

MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG
MSC Gate Bremerhaven Verwaltungsgesellschaft mbH, Bremerhaven

vertreten durch die persönlich haftende Gesellschafterin

Florian Brandt

Feststellung

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr wurde am 12.03.2025 festgestellt. Das Jahresergebnis in Höhe von EUR 14.308.032,36 wurde nach Feststellung des Jahresabschlusses vollständig an die Gesellschafter ausgeschüttet.