

HHLA ÜBERTRIFFT STARKES VORJAHRESNIVEAU



Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat die positive Entwicklung des laufenden Geschäftsjahres fortgesetzt und in den ersten neun Monaten 2018 das bereits starke Vorjahresergebnis erneut übertroffen.

In den beiden Teilkonzernen Hafenlogistik und Immobilien konnten jeweils Umsatz und operatives Ergebnis gesteigert bzw. nahezu stabil gehalten werden. Der Umsatz im Teilkonzern Hafenlogistik legte um 2,2 Prozent zu. Der Containerumschlag erhöhte sich um 1,0 Prozent. Der planmäßige Rückgang der Containertransporte aufgrund der Neuausrichtung der Aktivitäten der Polzug nach der erfolgreichen Integration in die Metrans-Gruppe wurde weiter verringert.

Angesichts der positiven Geschäftsentwicklung bekräftigt die HHLA erneut die Ziele für das laufende Geschäftsjahr. Angestrebt wird ein Umsatz im Bereich des Vorjahres, während das EBIT im Teilkonzern Hafenlogistik sowie auf Konzernebene deutlich steigen wird.

Angela Titzrath, HHLA-Vorstandsvorsitzende: „Im laufenden Geschäftsjahr befindet sich die HHLA weiterhin auf einem erfolgreichen Weg. Die prognostizierten Ziele für 2018 werden wir sicher erreichen, ungeachtet eines sich verändernden Marktumfeldes. Durch Investitionen stärken wir unser Kerngeschäft weiter, um die Anforderungen unserer Kunden auch künftig erfüllen zu können. Genauso wichtig ist es, nach

neuen, digitalen Geschäftsfeldern zu suchen. Es ist unser übergreifendes Ziel, einen entscheidenden Beitrag zu leisten, damit auch in der Zukunft unsere Kunden ihre Waren und Rohstoffe, sicher, schnell und effizient von A nach B transportieren können. Die HHLA soll dabei das Tor zur Zukunft sein.“

Im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik verzeichnete der Umsatz in den ersten neun Monaten einen Anstieg um 2,2 Prozent auf 939,9 Mio. Euro. Das operative Ergebnis (EBIT) stieg ebenfalls leicht um 0,7 Prozent auf 143,6 Mio. Euro an, die EBIT-Marge blieb mit 15,3 Prozent nahezu stabil.

Im Segment Container stieg der Containerumschlag leicht um 1,0 Prozent auf 5,5 Mio. Standardcontainer (TEU). Die anhaltend positive Entwicklung der Fernostmengen und das Wachstum der internationalen HHLA-Containerterminals trugen zu diesem leichten Anstieg bei. Der Umsatz konnte um 1,3 Prozent auf 571,2 Mio. Euro und damit etwas stärker als der Containerumschlag gesteigert werden, was vor allem auf eine niedrigere Feederquote als im Vorjahreszeitraum zurückzuführen ist. Die EBIT-Marge des Segments lag bei 18,0 Prozent.

Im Segment Intermodal entwickelte sich der Rückgang im Containertransport wie erwartet. Er lag nur noch bei 2,5 Prozent. Die Neuausrichtung der Aktivitäten der Polzug im Zuge der Integration in die Metrans-Organisation verläuft wie geplant, so dass die Bahntransporte verglichen mit dem Vorjahr nur geringfügig zulegten, während sich die Straßentransporte weiter rückläufig entwickelten. Ein leicht gestiegener Bahnanteil in Verbindung mit längeren Transportdistanzen führte dazu, dass sich die Umsätze mit einem Anstieg von 3,9 Prozent auf 324,0 Mio. Euro deutlich besser entwickelten. Dazu trugen vor allem die positive Entwicklung der durchschnittlichen Umsatzerlöse aufgrund des veränderten Mix der Transportrelationen, die höhere Auslastung des Mitte 2017 in Betrieb genommenen Terminals in Budapest sowie die erfolgreiche Integration der Polzug bei. Das Segment-EBIT stieg um 17,7 Prozent auf 65,3 Mio. Euro, die EBIT-Marge erreichte damit 20,1 Prozent.

Für das Jahr 2018 geht die HHLA von einem im Bereich des Vorjahres liegenden Containerumschlag aus. Beim Containertransport wird ebenfalls ein Volumen im Bereich des Vorjahres erwartet, da die polnischen Intermodalverkehre im Zuge der Integration in die Metrans neu ausgerichtet werden. Auf Teilkonzernerbene sollte dies zu einem Umsatz führen, der

im Bereich des Vorjahres liegt.

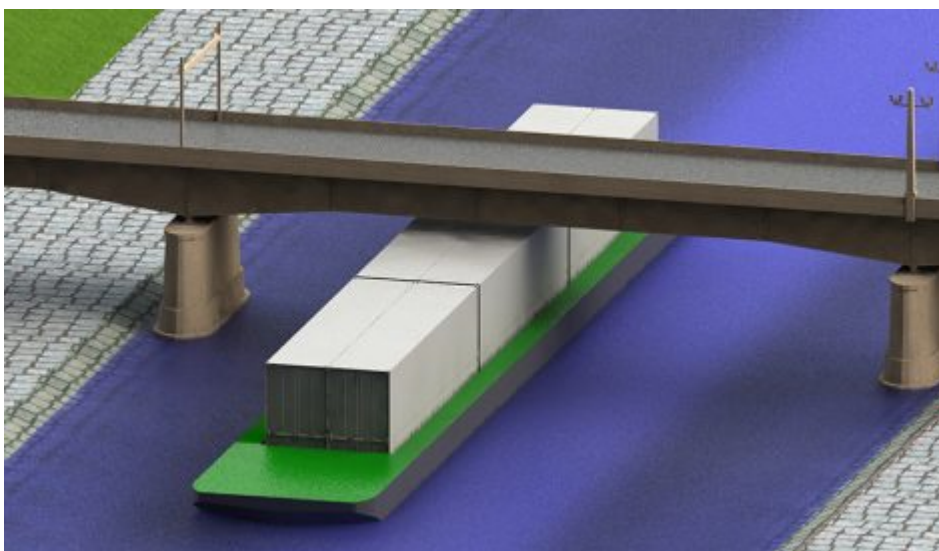
Für das Betriebsergebnis (EBIT) des Teilkonzerns Hafenlogistik wird im Jahr 2018 eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Die Ergebnisentwicklung wird dabei maßgeblich durch die Segmente Container und Intermodal bestimmt.

Trotz der bereits im Vorjahr erreichten weitgehenden Vollvermietung der HHLA-Immobilien in der historischen Speicherstadt und am Fischmarkt Hamburg-Altona konnten die positive Umsatzentwicklung in den ersten neun Monaten fortgesetzt und die Umsatzerlöse nochmals um 3,9 Prozent auf 29,3 Mio. Euro gesteigert werden. Geplante und durchgeführte, ergebniswirksame Instandhaltungsmaßnahmen beeinflussten das Segment-EBIT. Es erreichte im Berichtszeitraum mit 12,3 Mio. Euro das Niveau des Vorjahres, die EBIT-Marge lag bei 42,0 Prozent.

Für das Gesamtjahr 2018 wird das Betriebsergebnis (EBIT) im Teilkonzern Immobilien aufgrund geplanter, nicht aktivierungsfähiger Großinstandhaltungen im Bereich von 15 Mio. Euro erwartet.

Quelle: HHLA, Foto: HHLA / Thies Rätzke

SCHWÄRME KLEINER UMWELTFREUNDLICHER SCHIFFE



Die JRF-Institute RIF und DST entwickeln ein neues Transportkonzept

auf Basis von kleinen, elektrisch angetriebenen Schiffen, die in „Schwärmen“ neue dezentrale Märkte bedienen.

„Freie Fahrt auf den Autobahnen des Ruhrgebiets: Statt LKW-Kolonnen auf rechten Spuren sind jetzt Schwärme kleiner Schiffe auf den Kanälen der Region unterwegs. Emissionsfrei und leise bringen sie Container mit Waren aller Art zu kleinen automatisierten Umschlagplätzen und Stadthäfen der Metropole Ruhr.“ Was wie eine ferne Utopie klingt, steht kurz vor der Realisierung – zumindest virtuell. Zwei Johannes-Rau-Forschungsinstitute haben soeben damit begonnen, anhand der realen Daten der Güterströme im Ruhrgebiet und der verfügbaren technologischen Innovationen aus Schifffahrt, Logistik, Fahrzeugindustrie und Automatisierungstechnik ein alternatives Güterverkehrssystem zu entwerfen und entwickeln. Dabei entlastet eine dezentrale Binnenschifffahrt die Verkehrsträger Straße und Schiene massiv. Bis 2021 werden das DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg, und das RIF Institut für Forschung und Transfer, Dortmund, nun ein virtuelles Testbed aufbauen, in dem die Innovationen gemeinsam getestet werden können. Mitte September hat die EU die Finanzierung für das Forschungsprojekt namens „DeConTrans“ bewilligt, denn die Forscher rechnen damit, dass eine moderne Schwarm-Binnenschifffahrt kostengünstiger, umweltfreundlicher und effizienter als der LKW-Verkehr auf der Straße sein kann.

Das Ruhrgebiet liegt für beide Forschungspartner vor der Haustür. Als Anwendungsfall für eine innovative, dezentrale Binnenschifffahrt bietet es sich mit seinen vielen Wasserstraßen und kleinen Häfen, die noch aus der Montanära stammen, geradezu an. Zudem erhöhen aktuelle Verkehrsprobleme – Staus, Emissionen, gesperrte Rheinbrücken und schleppender Schienenausbau – den Problemdruck. Daher sehen DST und RIF hier gute Realisierungschancen für eine grundlegende Systeminnovation, die „Made in NRW“ gute Chancen für weitere Entwicklungen bietet.

„Binnenschiffe benötigen 60% weniger Energie beim Warentransport als der LKW und derzeit sind kleine Häfen und Kanäle im Ruhrgebiet kaum ausgelastet. Während bisher zumeist auf die Entwicklung großer Schiffe fokussiert wurde, könnten neuen Technologien für eine Sprunginnovation sorgen. Saubere Antriebe für kleine standardisierte Schiffe auf Basis elektrischer Energie und eine Automatisierung vieler Prozesse im Betrieb, von Festmachsystemen, über Krananlagen bis zum autonomen Fahren

in intelligent integrierten Transportsystemen sind in der Entwicklung. Die beteiligten Komponenten sind gut bekannt, aber ihr Zusammenspiel ist äußerst komplex. Die Zusammenarbeit mit RIF bringt hier einen entscheidenden Schub für die Weiterentwicklung des Gesamtsystems“, sagt Dr.-Ing. Rupert Henn, DST-Vorstand.

„Die Optimierungspotenziale der Binnenschifffahrt für den Güterverkehr können nur dann genutzt werden, wenn die wichtigen Innovationen gleichzeitig und aufeinander abgestimmt umgesetzt werden. Diese Entwicklung ist komplex, für einzelne Akteure am Markt mit Risiken verbunden und daher durchaus mit einer Weltraummission vergleichbar, für die unsere virtuellen Testbeds ursprünglich entwickelt wurden. Wir freuen uns, dass wir mit den Daten aus der Realität nun für die Situation im Ruhrgebiet eine gemeinsame Entwicklungsumgebung aufbauen können, in der jede einzelne Komponente und ihre Wirkung im System schnell und kostengünstig getestet und vor allem auch mit Methoden des Maschinellen Lernens optimiert werden kann,“ sagt Prof. Dr. Jürgen Roßmann, RIF-Vorstand.

Bis Ende 2021 arbeiten 8 Mitarbeiter in den beiden Johannes-Rau Instituten nun daran, die komplette Logistikkette von der Umladung im Hafen auf die kleinen Schiffe bis zur Verladung für die letzte Meile an regionalen Umschlagstellen realistisch in einer virtuellen Plattform abzubilden, so dass unterschiedliche Logistikketten, variable Schiffstypen und verschieden konzipierte Umschlagplätze miteinander verglichen werden können. Schon während der Projektlaufzeit werden Reedereien, Spediteure, Verloader, Gewerbeverbände, Hafenbetreiber, Politik und Verwaltung auf allen Ebenen mit einbezogen.

„Das Projekt kann nicht nur zu einer nachhaltigen, umweltverträglichen und gesellschaftlich akzeptierten Mobilität beitragen. Es nutzt auch vorbildlich die Kompetenz am Forschungsstandort NRW. Für den Wirtschaftsstandort NRW hat das Vorhaben als technologische Innovationplattform zudem eine Schlüsselrolle“, sagt Michael Saal, Geschäftsführer des RIF.

Weitere Informationen sind in Kürze auf der [Internetseite des DST](#) zu lesen.

Das EU-Projekt DeConTrans (EFRE-0801222/ML-2-1-010B) ist über drei Jahre geplant und soll bis Ende 2021 abgeschlossen werden.

Dieses Vorhaben wird gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie aus Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen.

Das DST ist ein international tätiges Forschungsinstitut mit über 60-jähriger Erfahrung in den Bereichen Binnen- und Küstenschifffahrt sowie Transportsysteme. Ein Tätigkeitsschwerpunkt des DST liegt in der Untersuchung der speziellen Strömungsprobleme von Schiffen in Binnen- und Küstengewässern und in der Unterstützung des Gewerbes bei der Entwicklung und Modernisierung von Schiffen. Daneben werden Wellen- und Strömungskraftwerke untersucht und viele andere Sonderprojekte bearbeitet. Weiterhin stehen verkehrstechnische, -wirtschaftliche und -logistische Fragestellungen im Fokus mit der Zielsetzung, neue Potenziale für die Binnenschifffahrt zu erschließen und so zu einer wirtschaftlichen und umweltverträglichen Bewältigung der wachsenden Verkehrsnachfrage beizutragen.

Das DST betreibt seit 2008 den Schiffsführungssimulator SANDRA. Der Flachwassersimulator wurde speziell für die Schulung und Weiterbildung von Binnenschifffahrern und für die Bearbeitung flachwasserbezogener Projekte entwickelt. Ergänzend zu Modellversuchen im Schlepptank lassen sich auf diese Weise z.B. das Fahr- und Manövrierverhalten vom Binnenschiff bis hin zum Großcontainerschiff in der Binnen- und Revierfahrt bzw. neue Propulsions- und Steuerorgane am Simulator überprüfen.

Die enge Kooperation mit Industrie und Verwaltung gewährleistet einen zügigen Transfer der Ergebnisse der anwendungsorientierten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in die Praxis. Seit 1989 ist das DST An-Institut der Universität Duisburg-Essen und seit 2014 Mitglied der Johannes-Rau-Forschungsgemeinschaft.

Weitere Informationen: <http://www.dst-org.de/>

Das RIF Institut für Forschung und Transfer, Dortmund, wurde 1990 als Zusammenschluss von Hochschullehrern aus verschiedenen technologieorientierten Universitätsbereichen als „Dortmunder Initiative zur rechnerintegrierten Fertigung (RIF e.V.)“ zur Stimulierung des Forschungstransfers gegründet. Als eines der Johannes-Rau-Forschungsinstitute des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelt RIF Erkenntnisse aus der Grundlagenforschung in Projekten interdisziplinär und anwendungsorientiert so weiter, dass sie von Unternehmen in der Praxis genutzt werden

können. RIF setzt im Bereich Robotertechnik neueste Forschungserkenntnisse in der Simulation und Virtual Reality Technologie unmittelbar in Produkte um. Erkenntnisse aus der Mikrostrukturtechnik, Werkstofftechnologie und -prüfung unterstützen die Verbesserung und nachhaltige Gestaltung von Produkten. Innovative Werkzeuge aus dem Qualitätsmanagement, der Arbeitswissenschaft und der Logistik sowie Automatisierungstechnische Lösungen helfen Unternehmen in den verschiedensten Branchen, ihre Produktivität und die Qualität von Produkten zu steigern bzw. Herstellungskosten zu senken. Der ganzheitliche Ansatz des Instituts wird durch Projekte im industriellen Marketing, durch innovative Controlling Konzepte und moderne Methoden der Personalentwicklung sowie des Veränderungsmanagements abgerundet. Über die Konrad Zuse-Forschungsgemeinschaft ist RIF zudem in ein bundesweites, branchenübergreifendes Netzwerk von über 60 deutschen außeruniversitären, gemeinnützigen Forschungseinrichtungen eingebunden. RIF beschäftigt im F+E Gebäude an der Joseph-von-Fraunhofer-Straße 20 im Technologiepark Dortmund rund 130 Mitarbeiter. Vorstand: Prof. Dr. Hartmut Holzmüller, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Roßmann, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Tillmann, Geschäftsführer: Dipl.-Inf. Michael Saal.

Weitere Informationen: <http://www.rif-ev.de/>

Quelle und Grafik: DST/ RIF

LNG-BUNKERVORGÄNGE IN BRUNSBÜTTEL



Brunsbüttel Ports und das Land Schleswig-Holstein setzen gemeinsam neue Maßstäbe: LNG-Bunkervorgänge in Brunsbüttel durch vereinfachtes Genehmigungsverfahren beschleunigt.

LNG (Liquefied Natural Gas) etabliert sich Schritt für Schritt als alternativer und umweltfreundlicher Treibstoff in der Schifffahrt. Genau so wie bei konventionellen Treibstoffen müssen die Schiffe in den Häfen mit LNG versorgt werden. Der Betankungsvorgang mit LNG, auch Bunkern genannt, stellt Reedereien, Hafenbetreiber und LNG-Lieferanten vor neue Herausforderungen. Für den Treibstoff LNG gelten aufgrund seiner Produkteigenschaften andere Vorschriften als bei der Versorgung mit Mineralölen. Eine bisher fehlende Standardisierung der Genehmigungsprozesse führt zu unterschiedlichen Genehmigungsanforderungen an den europäischen Hafenstandorten.

In Brunsbüttel musste bisher für jede LNG-Bebunkerung eine Einzelgenehmigung durch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN) als zuständige Genehmigungsbehörde erteilt werden. „Wir sind froh, dass wir mit dem LKN als Hafenbehörde von Beginn an eine vorbildliche Zusammenarbeit beim Thema LNG-bunkering hatten und dadurch im Vergleich zu anderen Hafenstandorten einen zügigen Genehmigungsprozess für LNG-bunkering gegenüber den Kunden sicherstellen konnten“, erläutert Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH / SCHRAMM group. „Mit Blick auf die zunehmende Anzahl von LNG-Bunkerungen war für uns jedoch schnell klar, dass der individuelle Vorgang mit dem Einholen von Einzelgenehmigungen für jedes Bunkern zu optimieren war“, führt Schnabel weiter aus.

Seit dem 1. November 2018 gilt nun eine neue Hafenbenutzungsordnung (HBO). Diese beschreibt, dass truck-to-ship LNG-bunkering einen anzeigepflichtigen, jedoch genehmigungsfreien Bebunkerungsvorgang - darstellt und gesonderten, mit der Hafenbehörde abgestimmten, Betriebsvorschriften unterliegt. Die Einhaltung der Betriebsvorschriften für LNG-bunkering wird durch eine LNG-Bunker Checklist dokumentiert, die der HBO als Anlage beigefügt ist. Dadurch entfallen die zuvor notwendigen Einzelgenehmigungen, bei gleichzeitiger Einhaltung der Sicherheitsvorschriften.

Der Hafenstandort Brunsbüttel und das Land Schleswig-Holstein sind damit erneut ein Vorreiter beim Thema LNG, da Brunsbüttel der erste

und bis dato einzige Hafenstandort in Deutschland ist, an dem LNG-Bunkervorgänge in dieser Form genehmigungsrechtlich in der HBO geregelt sind und dadurch keiner weiteren Genehmigungspflicht unterliegen, sondern lediglich anzeigepflichtig sind.

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Dr. Bernd Buchholz (FDP): „LNG und Brunsbüttel gehören eng zusammen: hier wollen wir ein nationales LNG-Speicherterminal errichten, und hier wird LNG auch vermehrt als Schiffstreibstoff eingesetzt. Jetzt haben wir auch in einem schlanken Verfahren die Voraussetzungen geschaffen, dass der Kraftstoff dort auch zum Kunden kommt.“

„Damit sich LNG weiter als Schiffstreibstoff etabliert und für die Reedereien noch attraktiver wird, müssen die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, auch von Seiten der Häfen. Wir sehen in der Ergänzung unserer Hafenbenutzungsordnung um LNG-bunkering und dem Wegfall der Einzelgenehmigungen einen Meilenstein auf dem Weg dorthin. Neben Zeit- und Kostenersparnissen haben unsere Kunden ab sofort auch die Garantie LNG in Brunsbüttel gemäß HBO bunkern zu dürfen, auch sehr kurzfristig. Ich möchte mich beim Land Schleswig-Holstein und dem LKN dafür bedanken, dass sie die pragmatische Herangehensweise von Beginn an unterstützend begleitet haben“, freut sich Schnabel.

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus und Brunsbüttel Ports GmbH, Foto: Brunsbüttel Ports GmbH

HAFENWIRTSCHAFT SETZT AUF WACHSTUM



Eine Umschlagsleistung von 299,5 Mio. Tonnen in 2017 sowie eine Verstärkung des Seegüterumschlages auf der Grundlage von 300 Mio. Tonnen in 2018 – die deutsche Hafenwirtschaft setzt auf Wachstum.

„Bis Ende 2019 erwarten wir Zuwächse in allen Ladungssegmenten“, sagte Frank Dreeke, Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), anlässlich der heutigen Jahrespressekonferenz des Verbandes in Hamburg. „Die Hafenwirtschaft investierte allein im vergangenen Jahr hunderte Millionen Euro in die Hafen- und Verkehrslogistik, in Nachhaltigkeitsprojekte und in digitale Angebote für unsere Kunden. Mit Zukäufen und Beteiligungen im In- und Ausland sowie hochinnovativen Forschungsprojekten rüsten sich deutsche Hafenunternehmen für die Zukunft.“

ZDS-Präsident Frank Dreeke: „Die deutsche Hafenwirtschaft ist extrem leistungsfähig, innovationsfreudig und optimistisch. Wir wollen noch besser die Wettbewerbsvorteile und die hohe Leistungskompetenz unserer Seehafenbetriebe nutzen können, um zum Erfolg des europäischen Wirtschafts- und Logistikstandortes Deutschland beizutragen.“

Ein wichtiges Signal sendet die Fahrrinnenanpassung der Elbe. „Deutschland benötigt Seehäfen – und zwar nicht nur einen – um zu gewährleisten, dass unsere Exporte und Importe effizient und möglichst umweltschonend zu den Abnehmern kommen können. Die Fahrrinnenanpassungen an der Elbe, der Ems, der Weser und an den Seekanälen in Rostock und Wismar sichern unseren Erfolg an den Weltmärkten und entlasten andere

Verkehrsträger“, sagt Frank Dreeke.

Frank Dreeke betont: „Deutsche Seehäfen sind systemrelevant. Annähernd jeder vierte Arbeitsplatz in Deutschland hängt von Exporten ab. Deutsche Seehäfen wickeln zwei Drittel des seewärtigen deutschen Außenhandels ab, mit Handelspartnern wie USA, China und Großbritannien. Daher beobachten wir mit Sorge die Verwerfungen im internationalen Handelssystem, den Brexit und die Entwicklungen in Italien.“ Hinsichtlich des Brexit haben sich die Hafenunternehmen und Behörden auf verschiedene Szenarien vorbereitet, doch belastbare Prognosen zu etwaigen Auswirkungen können derzeit nicht abgegeben werden.

Zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren fordert der ZDS, dass sich die Bundesregierung in die Überarbeitung der veralteten EU-Wasserrahmenrichtlinie einbringt. „Die Richtlinie ist 19 Jahre alt und in Teilen überholt. Der ZDS fordert eine Modernisierung des Wasserrechts, keine grundstürzenden Veränderungen. Die Richtlinie muss dem technischen Fortschritt und den Rechtsentwicklungen angepasst werden“, sagt Frank Dreeke. „Das muss die Bundesregierung in die ohnehin laufende Prüfung durch die Europäische Kommission einbringen, alles andere wäre verantwortungslos.“ Der ZDS hat heute die Ergebnisse eines umfassenden Rechtsgutachtens mit Vorschlägen vorgelegt, das aufzeigt, wie die EU-Wasserrahmenrichtlinie modernisiert werden kann, ohne den Gewässerschutz zu verringern.

Die Hafenwirtschaft begrüßt zudem das Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz des Bundes. „Es hat mit siebzehn Jahren viel zu lange gedauert bis Baurecht für die Fahrrinnenanpassung der Elbe erlangt wurde. Überlange Planungs-, Genehmigungs- und Rechtsfindungsverfahren schaden dem Standort.“

Auf einen großen Wettbewerbsnachteil für Importeure in ganz Deutschland und für Flughäfen und Seehäfen weist der ZDS im Zusammenhang mit dem Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer hin. „Importeure in allen Bundesländern müssen bei Drittstaatenimporten über deutsche Häfen und Flughäfen sofort die Steuer entrichten und müssen die Zahlung später beim Finanzamt verrechnen. Das Geld ist sofort weg und viel Aufwand entsteht. Praktisch alle anderen EU-Staaten machen das viel schlanker.“ Der ZDS drängt darauf, dass der Koalitionsvertrag der Bundesregierung, der eine Überarbeitung des altmodischen deutschen Verfahrens vorsieht, schnellstmöglich umgesetzt wird.

Auch bei der Luftreinhaltung besteht Handlungsbedarf – sowohl bei der Nutzung von Flüssiggas (LNG) als auch bei Anlagen für die landseitige Stromversorgung von Schiffen. „Die Wirtschaft investiert intensiv in diesem Bereich, ob es nun um LNG-Terminals und -Infrastruktur oder um Landstromanlagen geht. Bund und Länder müssen die Voraussetzungen schaffen, dass die Schifffahrt LNG und Landstrom auch tatsächlich nutzt. Es ist immer noch schwierig, Genehmigungen für den Einsatz von LNG zu bekommen, und Strom von Land bleibt für Schifffahrtsunternehmen aufgrund der EEG-Umlage auf Landstrom viel zu teuer. Das muss sich ändern“, fordert Frank Dreeke.

Quelle: Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. , Foto: HHM

TRANSCONTAINER KOOPERIERT MIT HHLA



Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), und Vyacheslav Saraev, Vorstandsvorsitzender TransContainer, haben jetzt eine Absichtserklärung (Letter of Intent) über eine engere Kooperation zwischen beiden Unternehmen unterzeichnet.

Konkret geht es um eine verstärkte Zusammenarbeit der HHLA-Bahntochter Metrans mit dem größten Schienenverkehrsanbieter auf dem russischen Breitspurnetz mit dem Ziel, den Containertransport auf der Neuen Seidenstraße auszubauen.

„TransContainer ist ein starker Partner, mit dem die Metrans bereits seit langem eng zusammenarbeitet. In Zukunft wollen wir die Expertise beider Gesellschaften auf der Seidenstraße noch stärker bündeln, um unseren Kunden beim Schienengütertransport zwischen Fernost und Europa noch bessere Angebote machen zu können“, sagte Titzrath anlässlich der feierlichen Vertragsunterzeichnung. So ist unter anderem geplant, den Bahnkorridor über die Slowakei und die Ukraine verstärkt als Transitroute für Seidenstraße-Verkehre zu nutzen.

„Die Nutzung von Kompetenzen und des Netzwerks von HHLA- und Metrans-Terminals in der Europäischen Union könnte eine starke Grundlage für die Zusammenarbeit bei der Entwicklung des Transitpotentials zwischen China und Europa sein“, sagte Saraev.

Seit dem 1. November ist TransContainer auch Mitglied bei Hafen Hamburg Marketing e.V. „Durch unserer Mitgliedschaft haben wir Zugang zur gesamten logistischen Kette“, so Saraev. „Das bringt uns unserem Ziel näher, ausgewogene Auslastung der Züge, also in beide Richtungen zwischen Asien und Europa, anzubieten.“

Axel Mattern, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. sieht in dem neuen Mitglied eine hervorragende Ergänzung für Hamburg als wichtigste Logistikkreuzung in Deutschland: „Der Hamburger Hafen ist bereits jetzt sehr stark im Austausch mit China. Nun schließt sich der Kreis sowohl geographisch als auch inhaltlich – alle ziehen an einem Strang.“

Bei der Unterzeichnung der Mitgliedschaft im Hamburger Rathaus sagte Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde: „Es ist sehr wichtig, dass – unabhängig von der globalen Politik – Hamburg die wirtschaftlichen Beziehungen zu den Partnern in Russland aufrechterhält.“

Marina Basso Michael, Leiterin Marktentwicklung Ostseeregion/Osteuropa bei Hafen Hamburg Marketing e.V. erläuterte: „Durch die strategische Kooperation mit TransContainer bieten sich für den Standort Hafen Hamburg neue Geschäftsmöglichkeiten entlang Transportrouten zwischen China und Europa. Gleichzeitig wollen wir weiterhin ein kontinentales Drehkreuz für die Märkte in Nord-, Süd- und Osteuropa werden.“

PJSC TransContainer ist der größte intermodale Containertransport- und integrierte Logistikkonzern Russlands. Die Flotte umfasst über 25.000

Transportwagen für den Schienenverkehr und fast 68.000 Container. TransContainer verfügt über 60 Terminalanlagen in Russland, Kasachstan und der Slowakei.

Quelle: HHLA, Foto: HHLA/ Etta Weiner, v.l.n.r.: Alexander Podylov, Director Sales TransContainer; Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.; Natalia Kapkajewa, Leiterin HHM-Repräsentanz St. Petersburg; Dr. Torsten Sevecke, Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde; Pavel Shanaytsa, Managing Director TransContainer Europe GmbH; Vyacheslav Saraev, Vorstandsvorsitzender TransContainer und Peter Kiss, Vorstandsvorsitzender Metrans

HHM WIRD MITGLIED IM BDB



Der Hamburger Hafen, vertreten durch den Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), unterstützt ab sofort das Netzwerk der Binnenschifffahrt in Deutschland.

Der Hafen Hamburg ist nicht nur der größte Seehafen Deutschlands, sondern auch der zweitgrößte Binnenschiffshafen. Der Aufnahmeantrag von HHM im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) wurde am 7. November 2018 in Berlin vom BDB-Vorstand einstimmig angenommen.

Nach den Westhäfen Rotterdam (NL) und Antwerpen (B) kann der BDB somit

nun den ersten deutschen Seehafen im Kreis der Mitglieder begrüßen. Hierzu erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen: „Es ist das erklärte Ziel des BDB, das Netzwerk zur Unterstützung der Binnenschifffahrt kontinuierlich auszubauen und dabei auch die Kräfte zur Steigerung des Gütertransports auf dem Wasser im Hinterlandverkehr der Seehäfen zu bündeln. Wir haben dabei nicht nur die Interessen der so genannten ZARA-Häfen im Westen Europas im Auge, sondern wollen auch die Warenströme der deutschen Seehäfen verstärkt auf den Flüssen und Kanälen sehen. Deshalb freut uns die Mitgliedschaft von HHM im BDB außerordentlich.“

Im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens besteht noch erhebliches Potenzial für eine größere Verlagerung von Gütern auf das besonders umweltverträgliche Binnenschiff. Der Transport auf dem Wasserweg hätte nicht nur große ökologische Vorteile, sondern würde zugleich auch den Straßen- und Schienenverkehr in der Region entlasten. Der Modal-Split-Anteil des Binnenschiffs beträgt im Hamburger Hinterlandverkehr über alle Güter betrachtet 11 Prozent, beim Containertransport aktuell aber lediglich 2,2 Prozent. Um den Anteil des Binnenschiffs zu steigern, bedarf es aber nicht nur eines gemeinsamen Willens der am System Wasserstraße Beteiligten. Es müssen auch gezielt die so genannte Bottlenecks, also Engpässe, in der Infrastruktur beseitigt werden, die eine Verkehrsverlagerung verhindern. Zu nennen ist etwa das Schiffshebewerk Lüneburg Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal, das Mitte der 1970er Jahre erbaut wurde und seinerzeit das weltgrößte Doppelsenkrecht-Schiffshebewerk war. Heute, über 40 Jahre später, ist das Hebewerk permanent störanfällig. Hierzu erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen:

„Nahezu im Wochenturnus stehen Binnenschiffer stunden- oder gar tagelang lang im Stau, weil der Betrieb des Hebewerks eingeschränkt oder sogar komplett eingestellt ist. Das verträgt sich nicht mit dem Anspruch unserer Kundschaft, Verkehre planbar und verlässlich durchzuführen. Hinzu kommt, dass das Hebewerk mit seinen lediglich 100 Meter langen Trogkammern nicht in der Lage ist, Schiffe mit der heute üblichen Abmessung von 110 Metern Länge aufzunehmen. Der Ersatzneubau ist überfällig. Politik und Verwaltung müssen diesem Vorhaben nun höchste Priorität einräumen, damit die Verlagerung auf das Wasser reibungslos gelingt. Dieses Ziel wollen wir gemeinsam mit unserem Mitglied HHM in Angriff nehmen.“

Große Probleme bereitet den Hamburgern und den Binnenschiffern gleichermaßen die Schiffbarkeit der Elbe. Im Prinzip ist diese Wasserstraße von Geesthacht bis zur tschechischen Grenze prädestiniert für einen die Umwelt und die Bevölkerung schonenden Gütertransport im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens. Problematisch sind jedoch die stark schwankenden Pegelstände der Elbe. Das gemeinsam mit den Natur- und Umweltschutzverbänden entwickelte „Gesamtkonzept Elbe“ soll die Schiffbarkeit der Elbe verbessern, gleichzeitig aber dem Erhalt der Auen- und Naturlandschaft dienen. HHM-Repräsentant Stefan Kunze, der gemeinsam mit dem BDB-Vertreter Karl-Heinz Ehrhardt im Beirat des Gesamtkonzeptes als Wirtschaftsvertreter auch an der Umsetzung mitarbeitet, erklärt dazu:

□„Es geht nunmehr um eine zügige Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe. Mit der Bewilligung der 34,5 Planstellen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein erster Schritt getan. Allerdings muss uns auch klar sein, dass es uns nicht gelingen wird, eine Dürre wie im Jahr 2018 zu kompensieren. Das nicht nur vor dem Hintergrund der Einschränkungen für die Schifffahrt, sondern auch – oder besonders – der Umwelt. Bei einer Bereisung des ersten Ausbaubereiches, dem Projekt Klöden, mussten wir eine Versteppung der schützenswerten Auenlandschaft bereits im Juni zur Kenntnis nehmen. Wir sollten daher auch über ein intelligentes Wassermanagement, auch in Zusammenarbeit mit unseren tschechischen Nachbarn, nachdenken.“

Das Interesse der Mitgliedsunternehmen von HHM begründet Ingo Egloff, Vorstand von HHM: „Leistungsfähige Hinterlandanbindungen begründen den Erfolg des Hamburger Hafens. Neben der Bahn ist das Binnenschiff der Verkehrsträger mit dem größten Potential zur Bewältigung des sichtbaren Verkehrszuwachses. Über den Elbeseiten-Kanal und dem darüber angebotenen west- und mitteldeutschen Kanalsystem verfügen wir über eine zuverlässige Anbindung per Binnenschiff. Um weitere Potentiale zu erschließen, setzt sich HHM für eine Umsetzung der Infrastrukturvorhaben ein. Durch die Mitgliedschaft im BDB wird sich die Wahrnehmung in der deutschen Verkehrspolitik weiter verbessern.“

Quelle: HHM, Foto: © HHM / Dietmar Hasenpusch

HAMBURG IST BAYERNS FÜHRENDER SEEHAFEN



Dass ein Hafen den Bahnanteil der Containertransporte mit dem Bundesland Bayern durch kontinuierliche Marktbearbeitung und gezielte Informationsmaßnahmen von 62 Prozent im Jahr 2014 auf mehr als 67 Prozent im Jahr 2018 steigern kann, beweist der Hamburger Hafen.

„Der Hamburger Hafen fertigt im Containerverkehr mit Bayern jährlich 720.000 TEU (20 Fuß-Standardcontainer) ab. Das ist eine eindrucksvolle Erfolgsstory und entspricht mehr als der Hälfte des gesamten Überseeaufkommens Bayerns im Containerverkehr“, erläutert Jürgen Behrens, Leiter der Hafen Hamburg Repräsentanz in München. Mit 448 wöchentlichen Containerzugverbindungen ist Hamburg der mit großem Abstand vor den West- und Südhäfen Europas der führende Eisenbahnhafen für Containertransporte von und nach Bayern.

Vor welchen Herausforderungen die europäischen Häfen bei der Steigerung der Effizienz im Seehafenhinterlandverkehr stehen und welche Entwicklungen im Binnenland zu einer leistungsfähigeren und schnelleren Abfertigung wachsender Transportmengen im Kombinierten Verkehr führen könnten, waren Fragestellungen und Inhalte von Vorträgen auf der zweiten Hafenhinterland-Konferenz. Diese fand in den Räumlichkeiten der IHK Akademie Mittelfranken Ende Oktober in Nürnberg statt. Rund 80 Experten aus der Verkehrswirtschaft, Industrie und Or-

ganisationen trafen sich, um über die Entwicklungspotenziale der Seehafenhinterlandverkehre zwischen Bayern und den Seehäfen zu diskutieren. In seinem Eröffnungsbeitrag hob Harald Leupold, Vizepräsident der IHK Nürnberg, die hohe Exportquote in der Metropolregion Nürnberg hervor, die bei rund 50 Prozent liege. Zahlreiche international bekannte Unternehmen produzieren in der Region und nutzen die Seehäfen zur Abwicklung ihrer Exporte und Importe.

Die beiden Fachjournalisten Behrend Oldenburg aus Hamburg und Mels Deers, Chefredakteur des Nieuwsblad Transport, führten durch interessante Diskussionsrunden. Experten aus der Verkehrswirtschaft beleuchteten aus unterschiedlichen Perspektiven die Vorzüge und anzugehenden Aufgaben im Kombinierten Verkehr. Der Leiter der Hafen Hamburg Repräsentanz in München, Jürgen Behrens, nutzte seine Teilnahme an der Diskussionsrunde mit Hafenvertretern aus Bremerhaven, Antwerpen und Wilhelmshaven, um die herausragende Bedeutung Hamburgs im Hinterlandverkehr mit Bayern zu hervorzuheben. Behrens wies darauf hin, dass der Hamburger Hafen sein Hafengebäude weiter modernisiere und man sich sehr engagiert für die Digitalisierung aller Verkehrsprozesse einsetze. Dem Ausbau der „Ostkorridor“ Bahntrasse zwischen Hamburg und Bayern komme bei den Infrastrukturmaßnahmen eine besondere Bedeutung zu. „Um die bestehende Hauptroute über Hannover, Kassel, Würzburg und Nürnberg zu entlasten, ist der „Ostkorridor“ eine hervorragende Alternativtrasse mit ausreichend Kapazitätsreserven für weiter steigende Verkehrsmengen auf der Schiene. Hier gilt es, möglichst schnell die noch bestehenden Lücken bei der Elektrifizierung der Strecke zu schließen“, sagt Behrens.

Viele weiterführende Informationen gab es für die Teilnehmer der Konferenz am Hafen Hamburg Informationsstand. Hier wurde neben den Themenfeldern Seehafen-Hinterlandverkehr und Hafentwicklung auch ausführlich über die Hafen Hamburg Beteiligung im Rahmen des europäischen Verkehrsprojekts NSB Core und EMMA informiert.

Quelle: HHM, Foto: HHM, van Beuningen, v.l.n.r.: Ingo Meidinger, Director Sales, Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort Marketing GmbH Co.KG; Katarina Stancova, Senior Advisor Rail Mobility Department, Antwerp Port Authority; Anne Scholz, Abteilungsleiterin Hafengebäude, bremenports; Jürgen Behrens, Leiter Repräsentanz Deutschland-Süd, Hafen Hamburg Marketing e.V.; Behrend Oldenburg, Moderator

FÜHRUNGSWECHSEL AM EUROGATE CONTAINER TERMINAL HAMBURG



Tom Eckelmann (35) wird am 1. Januar 2019 die Geschäftsführung des EUROGATE Container Terminals Hamburg von Wolfgang Schiemann (63) übernehmen, der künftig als Senior Advisor die Gruppengeschäftsführung der EUROGATE-Gruppe berät.

Tom Eckelmann kennt das Unternehmen und die Branche bestens. Nach seinen Studien an der Universität Edinburgh und der Cass Business School der City Universität London sammelte er erste Berufserfahrungen als Linienmanager bei X-PRESS FEEDER in Singapur und als Analyst bei MORGAN STANLEY INFRASTRUCTURE PARTNERS, einer Investorengruppe in London. Seit September 2012 leitet Tom Eckelmann bei EUROGATE die Bereiche Strategie sowie Energie- und Nachhaltigkeitsmanagement. Durch strategische Projekte, die er in diesem Rahmen initiierte, wirkte er bereits an der Entwicklung der EUROGATE Containerterminals in Deutschland mit. Darüber hinaus ist er seit April 2015 Mitglied im Board of Directors der Contship Italia SpA.

Michael Blach, Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG sagte anlässlich der Entscheidung: „Wolfgang Schie-

mann hat das EUROGATE Container Terminal Hamburg überzeugend und erfolgreich durch sehr schwierige Zeiten gesteuert. Wir sind ihm für seinen unermüdlichen Einsatz sehr dankbar und freuen uns, dass er uns seine Leidenschaft und unschätzbare Erfahrung weiterhin zur Verfügung stellt. Mit Tom Eckelmann haben wir einen Nachfolger in den eigenen Reihen gefunden, der unsere Anstrengungen zur Steigerung der Auslastung des EUROGATE Container Terminals Hamburg fortsetzen und, darüber hinaus, wichtige Zukunftsthemen unserer Unternehmensgruppe am Standort Hamburg vorantreiben wird. Wir sind fest davon überzeugt, dass er diese komplexen Aufgaben erfolgreich meistern wird.“

Die Umschlagszahlen des EUROGATE Container Terminals Hamburg waren durch die Reedereikonsolidierung der vergangenen Jahre stark zurückgegangen. Allein in den letzten beiden Jahren musste EUROGATE den Verlust von zwei Kunden (UASC und China Shipping) im Zuge von Fusionen bzw. Übernahmen und eines Kunden aufgrund dessen Insolvenz (Hanjin) in Hamburg verkraften. Ein neuer Kunde (Hyundai Merchant Marine) sowie neue Dienste (Hamburg Süd) konnten diese Rückschläge bereits teilweise kompensieren.

Quelle und Foto: Eurogate

FORSCHUNGSPROJEKT IN ROTTERDAM STARTET



Im November dieses Jahres wird das europäische ARBAHEAT-Konsortium ein

Forschungsprojekt zur Erforschung der Umstellung des Kohlekraftwerks ENGIE Ultra-SuperCritical Rotterdam auf ein Biomasseheizkraftwerk starten. Die innovative Technologie zur Herstellung der benötigten dampfbehandelten Biomasse wurde von der norwegischen Firma Arbaflame AS entwickelt.

Ziel dieses Vorzeigeprojektes ist es, die technischen Möglichkeiten zu untersuchen, das Kohlekraftwerk kostengünstig auf ein flexibles, zu 100% mit nachhaltiger Biomasse betriebenes Kraftwerk umzustellen, das sowohl nachhaltigen Strom als auch nachhaltige Wärme liefern kann. Für dieses Projekt wird das Konsortium mehr als EUR 19 Millionen an EU-Förderung erhalten.

Ziel des ARBAHEAT-Projekts ist die Integration einer innovativen Biomasse-Vorbehandlungsanlage in das Kohlekraftwerk ENGIE. Die Anlage wird so genannte dampfbehandelte Biomassepellets aus nachhaltiger Biomasse produzieren, die den strengsten Nachhaltigkeitskriterien der EU entsprechen. Diese Pellets wurden speziell als Energiequelle ausgewählt, da sie mit Kohle vergleichbare Eigenschaften aufweisen. Im Vergleich zu normalen Biomasse-Pellets sind sie wasserabweisender, weisen eine höhere Energiedichte auf und verfügen über fast die gleichen Brenneigenschaften wie Kohle. Dies wird den Einsatz in einem bestehenden Kraftwerk erleichtern und die Kosten für die Umstellung des mit Kohle betriebenen, bestehenden Kraftwerks auf Biomasse deutlich senken.

Obwohl Teile der Dampfbehandlungstechnologie und die daraus resultierenden Biomassepellets bereits von Arbaflame in fünfzehn (15) weiteren Kraftwerken getestet wurden, wurde die kostengünstige Integration der Technologie in ein bestehendes modernes Kraftwerk noch nie in diesem Umfang vorgenommen. „Eine erfolgreiche Umsetzung dieses Konzepts wird ein beeindruckendes Paradebeispiel für andere EU-Kohlekraftwerke oder sogar für andere Bioenergie-Anlagen sein“, sagt Arbaflame CEO Håkon Knappskog.

Die europäischen Ambitionen zur Begrenzung der CO₂-Emissionen haben erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb von Kohlekraftwerken und auf den erforderlichen Ausgleichsstrom, zusätzlich zur Solar- und Windenergie, zwecks der Unterstützung des Netzes. Die Nachrüstung einiger moderner bestehender Kohlekraftwerke mit dem ARBAHEAT-Konzept könnte einen

wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele in Europa leisten, indem sie für eine nachhaltige Flexibilität bei Wärme und Strom sorgt. Das hochmoderne Kraftwerk ENGIE ist, aufgrund seiner Größe und strategischen Lage im Rotterdamer Hafen, der ideale Kandidat für dieses erste Demonstrationsprojekt. „Die Anlage kann im Rotterdamer Hafen nicht nur als Ergänzung zu Wind- und Sonnenenergie, sondern auch bei der Wärmeversorgung, eine wichtige Rolle spielen. Derzeit gibt es jedoch keinen tragfähigen Business Case, bei dem ein Kohlekraftwerk auf ein 100% nachhaltiges und flexibles Biomassekraftwerk umgestellt wird. Eine erfolgreiche Umsetzung wird für die Lieferung großer Mengen an nachhaltigem Strom und nachhaltiger Wärme in die Umgebungsgebiete sorgen“, sagt Manager Coal ENGIE, Jeroen Schaafsma. Das Projekt wird nebst Energie auch andere biologische Nebenprodukte aus dem Dampfbehandlungsprozess, wie beispielsweise Biochemikalien, produzieren, die zu einer noch nachhaltigeren und kostengünstigeren Umstellung des Kraftwerks führen.

In diesem vierjährigen Demonstrationsprojekt werden europäische Fachkenntnisse aus dem Energiesektor, der Wissenschaft und dem Sektor für erneuerbare Energien zusammengeführt, die sich für die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der EU einsetzen. Neben ENGIE (NL) Arbaflame (NO) sind auch PNO Consultants (NL), TNO (NL), Sintef (NO), die Freie Universität Brüssel (VUB, BE), der Hafen von Rotterdam (NL) und die Universität Bergen (NO) Mitglieder im ARBAHEAT-Konsortium. Die Partner des Konsortiums verfügen über alle relevanten Kenntnisse und Ressourcen, um das Projekt ARBAHEAT zum Erfolg zu führen. Mit dem Finanzierungsbeitrag von EUR 19 Millionen erkennt die EU die Nachhaltigkeit des Projekts und seiner Ziele an und unterstützt sie die Durchführung dieses Demonstrationsprojekts.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Engie

HAPAG-LLOYD MIT 300,8 MILLIONEN EURO EBIT NACH NEUN MONATEN



Hapag-Lloyd hat das dritte Quartal 2018 mit einem höheren Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 212,1 Millionen Euro (Q3 2017: 178,1 Millionen Euro) sowie einem deutlich verbesserten Konzernergebnis von 113,4 Millionen Euro (Q3 2017: 51,8 Millionen Euro) beendet.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2018 erhöhte sich das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) auf 813,7 Millionen Euro (9M 2017: 722,8 Millionen Euro). Das EBIT beläuft sich nach neun Monaten auf 300,8 Millionen Euro (9M 2017: 268,8 Millionen Euro) und das positive Konzernergebnis bewegt sich mit 12,5 Millionen Euro in etwa auf dem Niveau des Neunmonatsergebnis 2017 (9,1 Millionen Euro).

Die Umsätze liegen nach den ersten neun Monaten des Jahres bei 8,4 Milliarden Euro (9M 2017: 7,3 Milliarden Euro). Wesentlich zu der Umsatzentwicklung beigetragen, hat eine um 27 Prozent höhere Transportmenge, die im Neunmonatszeitraum auf 8.900 TTEU anstieg (9M 2017: 7.029 TTEU). Dieses Wachstum resultiert insbesondere aus dem Zusammenschluss mit der United Arab Shipping Company Ltd. (UASC). Die durchschnittliche Frachtrate verringerte sich auf 1.032 USD/TEU und liegt damit unter dem Vorjahreswert (9M 2017: 1.068 USD/TEU). Bei einem Vergleich der gemeinsamen Geschäftsaktivitäten von Hapag-Lloyd und UASC im Neunmonatszeitraum auf Pro-forma-Basis erhöhten sich die Transportmenge um 5,5% und die durchschnittliche Frachtrate um 1,4%. Der Bunkerpreis legte in den ersten neun Monaten 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 95 USD/Tonne zu und konnte nicht vollständig durch

Frachtratenerhöhungen im dritten Quartal kompensiert werden. Ein im Vergleich zum Euro schwächerer US-Dollar Durchschnittskurs sowie ein anhaltender Aufwärtsdruck bei den operativen Kosten konnten teils durch Synergien aus dem Zusammenschluss mit UASC sowie weitere Maßnahmen zur Kosteneinsparung kompensiert werden.

„Wir haben eine positive Entwicklung im dritten Quartal gesehen und nach neun Monaten mit einem positiven Konzernergebnis abgeschlossen. Mit einer höheren Transportmenge, einer besseren Auslastung unserer Schiffe und den Synergien durch den Zusammenschluss mit UASC konnten wir steigende operative Kosten zum Teil kompensieren. Zudem hat sich die durchschnittliche Frachtrate während der Peak Season in wichtigen Fahrtgebieten erholt. Obwohl wir einen anhaltenden Aufwärtsdruck bei den operativen Kosten in diversen Teilen unseres Geschäfts sehen, bleiben wir für den restlichen Jahresverlauf vorsichtig optimistisch“, so Rolf Habben Jansen, CEO von Hapag- Lloyd.

Die Entwicklungen der Treibstoffkosten und der Frachtraten bewegen sich insgesamt im Rahmen der Prognose für das Gesamtjahr 2018, die am 29. Juni 2018 angepasst wurde. Diese Prognose gilt unverändert und liegt beim EBIT in einer Bandbreite von 200 bis 450 Millionen Euro und einem Zielkorridor von 900 bis 1.150 Millionen Euro beim EBITDA. Aufgrund der positiven Entwicklung im dritten Quartal 2018 wird erwartet, dass sich das EBIT und das EBITDA im oberen Bereich dieser Bandbreiten für das Geschäftsjahr 2018 befinden werden.

Der aktuelle Quartalsfinanzbericht 9M 2018 ist verfügbar unter: <http://www.hapag-lloyd.com/de/ir/publications/financial-report.html>

Quelle und Foto: Hapag-Lloyd