

OFFSHORE - INDUSTRIE - ZENTRUM WÄCHST WEITER



„Niedersachsen ist Vorreiter für die Energiewende in Deutschland. Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven schreibt schon jetzt Erfolgsgeschichte und hat die Offshore-Branche beflügelt“, sagt Wirtschaftsminister Olaf Lies.

Lies fährt fort: „Aufgrund unserer klugen und weitsichtigen Investitionen in die Hafeninfrastruktur, haben wir rechtzeitig optimale Bedingungen für die Branche in Cuxhaven geschaffen.“ In der Zwischenzeit haben sich zahlreiche Firmen aus der Windenergiebranche in Cuxhaven niedergelassen. Mit der Einweihung und Inbetriebnahme des Liegeplatzes 9.3 ist ein weiterer maßgeblicher Meilenstein für den Standort Cuxhaven und die Energiewende in Deutschland erreicht.

„Mit der Fertigstellung des Liegeplatzes 9.3 trägt die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports dazu bei, dass Cuxhaven seine starke Position auch in Zukunft ausbauen kann“, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Cuxhaven hat seine Vorrangstellung als Offshore-Basishafen in den zurückliegenden Jahren ausgebaut und sich zum Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum entwickelt. Allein die Liegeplätze an den Offshore Terminals haben insgesamt eine Kailänge von 1.340 Metern und bieten schwer-

lastfähige Liegeplätze mit Wassertiefen von bis zu 11,6 Metern. Ausgelöst durch die Ansiedlungsentscheidung von Siemens und weiterer Zulieferunternehmen sowie der aktuell positiven Windkraft-Entwicklung in Cuxhaven, entstand zusätzlicher Bedarf an Offshore-Umschlaganlagen. Der Liegeplatz wurde durch Umbauarbeiten so ertüchtigt, dass über eine öffentliche Rampe Schwerlastverkehre direkt auf RORO-Schiffe verladen werden können. Mit einer Abmessung von 115 mal 55 Metern ist die Rampe auch für schwere Lasten, wie zum Beispiel Jackets, Gondeln oder anderes schweres Gut, ausgelegt. Rund 9,5 Millionen Euro wurden hier in die öffentliche Hafeninfrastuktur investiert.

Nach dem ersten Rammschlag am 29. Juni 2016 kann der Liegeplatz 9.3 nun fristgerecht in Betrieb genommen werden. Die Baumaßnahme wurde mit Unterstützung durch die Firmen bilfinger Marine & Offshore System aus Hamburg und Kurt Fredrich Spezialtiefbau aus Bremerhaven durchgeführt.

Ab Oktober 2017 soll über die neue RoRo-Rampe des Liegeplatzes 9.3 die Anlieferung von insgesamt 20 Jacket-Fundament-Strukturen für das Offshore-Projekt „Borkum Riffgrund 2“ erfolgen. Die Strukturen kommen aus Stettin über den Nord-Ostsee-Kanal zu je vier Stück auf einem Ponton und werden mit einem Modulfahrzeug (SPMT) mit eigenem Antrieb rollend vom Ponton entladen. Das Projekt hat eine geplante Laufzeit bis Ende März 2018.

Es zeichnet sich ab, dass die ersten in Cuxhaven gefertigten Maschinenhäuser im ersten Quartal 2018 über die Rampe des Liegeplatzes 9.3 ausgeliefert werden sollen. „Das Deutsche Offshore-Industrie Zentrum ist schon jetzt ein Erfolg und bietet zukunftssichere Arbeitsplätze“, so Wirtschaftsminister Lies abschließend.

Quelle: Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Fotos NPorts/Andreas Burmann, v.l.: Dr. Joachim Stietzel (Wirtschaftsförderung Cuxhaven), Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr), Uwe Santjer (Mitglied des Niedersächsischen Landtages), Holger Banik (Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), Hans-Gerd Janssen (Niederlassungsleiter Cuxhaven, Niedersachsen Ports), Ulrich Getsch (Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven).

NIEDERSACHSENS SEEHÄFEN MIT UMSCHLAGSPUS



Die neun niedersächsischen Seehäfen konnten im ersten Halbjahr 2017 das Gesamtumschlagsvolumen im Seeverkehr um 8 % steigern. Zuwächse wurden sowohl bei Stückgütern als auch bei den Massengütern realisiert.

In den niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordensham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven sind im ersten Halbjahr 2017 mit rund 25,8 Millionen Tonnen im Seeverkehr 8 % mehr Güter umgeschlagen worden als im Vergleichszeitraum 2016 (23,9 Millionen Tonnen).

Der Umschlag von Stückgütern belief sich dabei auf rund 5,9 Millionen Tonnen (5,7 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016), was einem Plus von etwa 4 % entspricht. Stark entwickelt haben sich in diesem Gütersegment z.B. Forstprodukte und Projektladungen aus dem Windenergiebereich. Auch der Neufahrzeugumschlag über die niedersächsischen Seehäfen stellte sich positiv dar: Mit insgesamt 938.756 seeseitig umgeschlagenen Fahrzeugen ergibt sich ein Plus von etwa 2 % gegenüber dem Vorjahr (924.068 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016). Beim Umschlag von Massengütern konnte mit einem Volumen von 19,9 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2017 ebenfalls ein Zuwachs verbucht werden (+ 9 % / 18,2 Millionen Tonnen in 2016). Hierzu haben insbesondere gesteigerte Mengen an Kohle und Baustoffen beigetragen.

„Mit Blick auf die insgesamt sehr positiven Entwicklungen im ersten Halbjahr sowohl im Stückgutbereich als auch bei den Massengütern im ersten Halbjahr sind wir optimistisch, in der zweiten Jahreshälfte ebenfalls stabile Umschlagsergebnisse in unseren niedersächsischen Seehäfen zu erzielen. Somit gehen wir momentan auch für das Gesamtjahr von einem Plus in der Statistik aus“, sagte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafemarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH.

In der Einzelbetrachtung des seewärtigen Umschlagsvolumens der neun niedersächsischen Seehafenstandorte ergibt sich folgendes Bild:

In Brake belief sich das Umschlagsvolumen im Seeverkehr auf rund 2,75 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2017 (- 15 % / 3,25 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Zurückzuführen ist dies zum einen auf marktbedingte Einbußen beim Umschlag von Getreide, zum anderen auf rückläufige Volumen im Stückgutbereich. Für die zweite Jahreshälfte wird in Brake wieder mit stabilen Umschlagsmengen gerechnet, wobei die Rückgänge im ersten Halbjahr hierdurch voraussichtlich nicht kompensiert werden können.

Cuxhaven kommt im ersten Halbjahr 2017 auf ein Umschlagsergebnis von rund 1,34 Millionen Tonnen im Seeverkehr, was einem Minus von knapp 6 % gegenüber dem Vorjahr entspricht (1,42 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Einen Rückgang gab es hier insbesondere beim Umschlag fester Massengüter. Mit 232.852 umgeschlagenen Fahrzeugen in der ersten Jahreshälfte 2017 liegt das Volumen im Neufahrzeugumschlag etwa auf Vorjahresniveau (234.001 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016).

Im Hafen Emden konnte mit einem Seegüterumschlag von rund 2,59 Millionen Tonnen in der ersten Jahreshälfte ein Plus von 28 % verbucht werden (2,03 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Positiv entwickelt hat sich der Umschlag fester Massengüter, hierbei vor allem von Baustoffen. Auch der Stückgutumschlag in Emden legte insgesamt zu dank gestiegener Volumen von Forstprodukten, Windenergie-Komponenten und Neufahrzeugen. Der Neufahrzeugumschlag wuchs um 9 % auf 705.904 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2017 (649.297 Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016).

In Leer wurde im ersten Halbjahr 2017 mit 24.312 Tonnen im Seeverkehr ein Umschlagsplus von 11 % erreicht (21.899 Tonnen im ersten Halbjahr

2016). Im Binnenschiffsverkehr belief sich das Umschlagsvolumen in den ersten sechs Monaten des Jahres auf 173.130 Tonnen, was einem Plus von 44 % entspricht (120.420 Tonnen im ersten Halbjahr 2016).

Aus Nordenham wurde ebenfalls ein Umschlagsplus vermeldet: Mit rund 1,61 Millionen Tonnen im Seeverkehr wuchs der Umschlag im Seeverkehr gegenüber dem Vorjahr um 23 % (1,31 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Positiv entwickelten sich hier vor allem die Volumina an Stückgütern und festem Massengut.

Der Oldenburger Hafen verzeichnete in der ersten Jahreshälfte ein seewärtiges Umschlagsvolumen von 32.135 Tonnen (34.090 Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Im Binnenschiffsverkehr wurden 482.865 Tonnen Güter im ersten Halbjahr 2017 umgeschlagen (452.028 Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Insgesamt ergibt sich daher im kombinierten See- und Binnenverkehr ein Volumen von 515.000 Tonnen, was einem Plus von 6 % entspricht (486.118 Tonnen Gesamtumschlag im ersten Halbjahr 2016).

Papenburg kommt im ersten Halbjahr 2017 mit 408.665 Tonnen im Seegüterverkehr auf einen Zuwachs von 33 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (306.643 Tonnen im ersten Halbjahr 2017). Auch das binnenseitige Umschlagsvolumen im Papenburger Hafen konnte deutlich erhöht werden und liegt mit 103.440 Tonnen ebenfalls um 33 % über dem Vorjahreswert (77.904 Tonnen).

Im Seehafen Stade wurde in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 2,90 Millionen Tonnen Gütern ein seewärtiges Umschlagsvolumen auf Vorjahresniveau registriert. Positive Tendenzen gibt es in Stade vor allem im Stückgutumschlag, in diesem Ladungssegment wurden im ersten Halbjahr knapp 6.000 Tonnen über die Kaikanten bewegt.

In Wilhelmshaven konnte mit einem Umschlagsvolumen von 14,17 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr ein Plus von 12 % erreicht werden (12,64 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016). Zuwächse wurden hier sowohl jeweils bei den flüssigen und festen Massengütern als auch bei den Stückgütern generiert. Am Containerterminal Wilhelmshaven sind in der ersten Jahreshälfte 232.220 TEU (251.227 im ersten Halbjahr 2016) umgeschlagen worden.

Die Seaports of Niedersachsen GmbH repräsentiert als Unternehmensverband und Hafenmarketinggesellschaft die neun niedersächsischen See-

häfen mit ihren zahlreichen Hafenumschlagsunternehmen, überregional aktiven Logistiknetzwerken und Spezialisten für Logistikdienstleistungen aller Art. Zusammen bilden die niedersächsischen Seehäfen entlang der Deutschen Nordseeküste eine der bedeutendsten deutschen Fracht-Dreh-scheiben.

Seaports of Niedersachsen kommuniziert die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Dies beinhaltet auch die Beratung potenzieller Kunden sowie die Bündelung und das Weiterleiten von Anfragen an die angeschlossenen Hafenbetriebs- und Infrastrukturgesellschaften.

Quelle: Seaports, Foto: EPAS / Seaports

9,3 MIO FAHRZEUGE IN DER NORDDRANGE



Regelmäßig wertet Prof. Dr. Klaus H. Holocher, Professor für Hafenmanagement an der Jade Hochschule, die Entwicklungen des Fahrzeugumschlags in den nordeuropäischen Seehäfen aus. Seiner aktuellen Analyse zufolge sank der Automobilumschlag in den zehn wichtigsten Häfen der Nordrange im Jahr 2016 leicht um 1,2 % auf gut 9,3 Millionen Fahrzeuge.

Die niedersächsischen Automobilumschlagshäfen verzeichneten dabei nur einen minimalen Rückgang um 9.000 Fahrzeuge und konnten ihren Marktanteil

teil von ca. 20 % halten, während der Umschlag in den anderen deutschen Nordseehäfen deutlich zurückging. Emden belegte mit rund 1,3 Millionen Fahrzeugen vor Antwerpen Platz drei unter den Häfen der Nordsee. Der Autoumschlag in Cuxhaven stieg im Vergleich zum Vorjahr um über 15 % an.

Die meisten Autos wurden Holocher zufolge in Zeebrügge umgeschlagen – mit 2,8 Millionen Stück weist der belgische Hafen einen deutlichen Vorsprung vor Bremerhaven auf (knapp 2,1 Millionen umgeschlagene Automobile). Emden lag mit 1,3 Millionen Fahrzeugen wieder auf Platz drei vor Antwerpen, auch wenn der Umschlag um fünf Prozent zurückging. In Cuxhaven stieg der Umschlag deutlich um an, mit fast 480.000 umgeschlagenen Neufahrzeugen erreichte der Hafen an der Elbmündung Platz sechs. Vlissingen, wo es bereits vor zwei Jahren einen Boom im Automobilimport gab, belegt Platz fünf des Ranking. Ursache hierfür war nach Angaben Holochers u.a. die in 2015 erfolgte Verlagerung der Ford-Produktion nach Valencia in Spanien. Seitdem erreichen die Neufahrzeuge Vlissingen auf dem Seeweg über die Häfen Valencia und Sagunt und steigern das seewärtige Import- bzw. Transshipment-Volumen, während sie vorher auf dem Landweg aus den nun geschlossenen Autofabriken in Genk (Ford) und Bochum (Opel) kamen.

In Cuxhaven konnten in 2016 deutlich höhere Umschlagsmengen erzielt werden, resultierend u.a. aus der starken Erhöhung der Importe. Dies führte ebenfalls zu einem steigenden Bedarf an Lagerflächen, dem durch Umstrukturierungen von hafennahen Flächen wirksam begegnet werden konnte. Mit dem Bau des neuen Liegeplatz 4 in Cuxhaven dürfte sich überdies neues Potential für den Automobilumschlag ergeben.

In Emden wurden rund 1,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen, wobei der Exportanteil bei 81 % lag. Holocher verweist in diesem Zusammenhang auf das Perspektivpapier für diesen Hafen, das die landeseigene Hafenaufbau- und -infrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports in Auftrag gegeben hatte. Hierin werden bis zum Jahr 2030 Umschlagspotenziale von über 2 Millionen Fahrzeugen prognostiziert und daher empfohlen, die angelaufenen Planungen für Kapazitätserweiterungen und die Fahrrinnenanpassung der Ems zügig umzusetzen, damit die Potenziale auch realisiert werden könnten.

Weiterhin bezieht sich Holocher in seiner Analyse auf Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA): Demnach waren die PKW-Exporte aus

Deutschland im Jahr 2016 geringfügig um 0,1 % gestiegen, während sie im ersten Halbjahr 2017 um 2 % zurück gegangen sind. Großbritannien war 2016 weiterhin der wichtigste Exportpartner, nach VDA-Angaben wurden knapp 800.000 Neufahrzeuge aus deutscher Fertigung dorthin exportiert – ein Rückgang von 1,3 % gegenüber dem Vorjahr. In die USA – gemessen am Fahrzeugwert das bedeutendste Empfangsland – wurden mit knapp 550.000 PKW 11,4 % weniger Autos aus Deutschland versandt. Diese Exportrückgänge haben einen signifikanten Anteil an dem gesunkenen Versand in Emden und Bremerhaven.

„Der beschlossene EU-Austritt Großbritanniens und die angedrohten Importbehinderungen der Vereinigten Staaten könnten künftig negative Auswirkungen auf die deutschen und europäischen Fahrzeugexporte in diese beiden Länder haben. Andererseits bestehen intensive industrielle Verflechtungen, die bei den politischen Aktivitäten berücksichtigt werden müssen. So produzierten BMW, Daimler und VW in den USA deutlich mehr Autos als sie aus Deutschland dorthin exportieren. Ihre Exporte aus den USA erreichen schon fast das Volumen der Importe aus Deutschland“, erläutert der Professor für Hafenmanagement. Insofern sei der Umschlag von Neufahrzeugen in den europäischen Seehäfen auch langfristig als Wachstumsmarkt einzuschätzen.

Holocher wies abschließend darauf hin, dass die Short-Sea-Reederei UECC bereits zwei Autotransporter einsetzt, die auch umweltschonend mit LNG betrieben werden können. Die Möglichkeit, ausreichend LNG für die 14-tägigen Rundreisen durch Nord- und Ostsee bunkern zu können, bestehe zwar in Zeebrügge und Rotterdam, bislang aber nicht in deutschen Häfen.

Quelle: seaports of Niedersachsen GmbH, Foto; EVAG, Emden behauptet seinen dritten Platz im Ranking der europäischen Automobil-Umschlagshäfen

SEEGÜTER IN HAMBURG MIT 70,0 MIO TONNEN STABIL



Der gesamte Seegüterumschlag in Hamburg, der die Segmente Stückgut und Massengut umfasst, erreichte im ersten Halbjahr 2017 mit 70,0 Millionen Tonnen knapp das Vorjahresergebnis und fällt mit -0,2 Prozent nur geringfügig schwächer aus.

Der Umschlag von containerisiertem Stückgut blieb in den ersten sechs Monaten 2017 mit 4,45 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf Vorjahresniveau. Weiter auf Wachstumskurs bleibt in Deutschlands größtem Universalhafen der Massengutumschlag, der sich mit 23,5 Millionen Tonnen (+1,0 Prozent) positiv entwickelte.

„Der Hamburger Hafen hat sich im ersten Halbjahr 2017 insgesamt gut in einem schwierigen Umfeld behaupten können und weist im Vergleich zu den anderen deutschen Nordrange-Häfen ein stabiles Ergebnis auf“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. Mattern betont, dass der Containerumschlag in Hamburg auf eine sehr unterschiedliche Umschlagentwicklung der beiden großen Hamburger Containerterminalbetreiber im ersten Halbjahr zurückzuführen ist. „Hier konnte ein Unternehmen deutlich besser von den bisher realisierten und sehr umfangreichen Umstellungen in der Containerlinienfahrt profitieren, was zu Marktanteilsverschiebungen in Hamburg führte. Veränderungen bei Allianzen und Fahrplänen der Reedereien wirken sich sehr oft auf die Umschlagmengen und die Beschäftigung der Containerterminals in den Häfen aus. Hinzu kommen neu im Markt platzierte Containerumschlagkapazitäten in den Westhäfen, die mit Betriebsaufnahme zu Mengensteigerungen führen, die sich dann zu Lasten anderer Häfen als Einmaleffekt in den

dortigen Ergebnissen für das erste Halbjahr widerspiegeln“, ergänzt Mattern. Einfluss auf die Mengenentwicklung beim Containerumschlag in Hamburg nahmen im ersten Halbjahr aber auch andere Faktoren. So ist die immer noch nicht realisierte Fahrrinnenpassung der Außen- und Untereibe sowie aktuell auftretende zeitliche Verzögerungen bei der Zol- labfertigung von Importen Ursache dafür, dass merkbar Ladung den Weg über andere Häfen der Nordrange nimmt. „Das ist deshalb aus Hamburger Sicht sehr bedauerlich, weil bei besseren Rahmenbedingungen eine deutlich positivere Umschlagbilanz für das erste Halbjahr möglich gewesen wäre. Und es macht angesichts der Umschlagentwicklung in den nicht-deutschen Häfen der Nordrange noch einmal deutlich, wie dringend notwendig es ist, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken“, betont Mattern.

Der Containerumschlag blieb in den ersten sechs Monaten des Jahres mit 4,45 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf Vorjahresniveau. Der Containerumschlag beladener Boxen entwickelte sich dabei mit 3,8 Millionen TEU (+0,3 Prozent) positiv. Der Umschlag von Leercontainern ging dagegen auf 622.000 TEU (-3,2 Prozent) zurück. „Dass Reedereien Leercontainer aus Gewichtsgründen eher über andere Häfen routen hängt unter anderem damit zusammen, dass Großcontainerschiffe wegen der noch nicht realisierten Fahrrinnenanpassung der Elbe nicht optimal ausgelastet Hamburg anlaufen können. Bei vollzogener Fahrrinnenanpassung können Großcontainerschiffe je Anlauf zusätzlich 1.600 und mehr Container (TEU) nach Hamburg bringen und beim Verlassen des Hafens mitnehmen“ sagt Mattern. Diese Ladekapazitäten können derzeit von besonders großen Schiffen, die Hamburg anlaufen, nicht voll genutzt werden. „Vor diesem Hintergrund ist es erfreulich, dass sich die Aufwärtsentwicklung im Containerverkehr mit China, in dem die besonders großen Containerschiffe eingesetzt werden, mit 1,3 Millionen TEU und einem Plus von 1,3 Prozent fortsetzt. Auch der für den Hamburger Hafen nach China zweitwichtigste Markt Russland befindet sich mit einem erneuten Wachstum mit insgesamt 225.000 TEU und damit mit einem Plus von vier Prozent trotz der unverändert bestehenden Sanktionen weiter im Aufwind“, sagt Mattern. Die im harten Wettbewerb mit anderen Häfen stehenden Europa-Containerverkehre erreichten mit 1,3 Millionen TEU ein Plus von 1,3 Prozent. Hier waren es vor allem die Ostseeverkehre mit Ländern wie Polen, Litauen, Lettland und Estland, die mit 255.000 TEU und einem Plus von 12,9 Prozent zum Wachstum beitrugen. „Es ist sehr interessant zu sehen, dass die zehn bedeutendsten Handelspartner des Hamburger Hafens im Containerverkehr, die mit insgesamt 2,7 Millionen

TEU rund 60 Prozent des Containerumschlags ausmachen, einen Rückgang von 3,5 Prozent aufweisen, während die übrigen Länder mit 1,8 Millionen TEU ein Wachstum von 5,3 Prozent verzeichnen. Darunter befinden sich Länder wie Vietnam, die mit einem starken zweistelligen Wachstum auf sich aufmerksam machen und die wir als Marketingorganisation auch durch Delegationsreisen und Marktbearbeitung besonders in den Fokus nehmen“, erläutert Mattern.

Beim Massengutumschlag, der im ersten Halbjahr 23,5 Millionen Tonnen (+1,0 Prozent) in Hamburg ausmachte, entwickelten sich die Importe und Exporte unterschiedlich. Auf der Importseite wurde für das erste Halbjahr mit insgesamt 16,8 Millionen Tonnen ein Minus von 1,3 Prozent erreicht. Auf der Exportseite entwickelte sich der Massengutumschlag mit insgesamt 6,7 Millionen Tonnen (+7,4 Prozent) sehr stark. Für Rückgang beim Import sorgten mit 1,9 Millionen Tonnen (-10,3 Prozent) das Umschlagsegment Sauggut und mit insgesamt 4,9 Millionen Tonnen (-9,5 Prozent) das Segment Flüssigladung. Der Rückgang ist u.a. auf die im vergleichbaren Vorjahreszeitraum überdurchschnittlich hohen Umschlagmengen zurückzuführen, die sich im ersten Halbjahr 2017 wieder auf normales Niveau eingependelt haben. Der Bereich Greifergut blieb mit insgesamt 10,0 Millionen Tonnen mit einem Plus von 5,6 Prozent auch im ersten Halbjahr 2017 für den Hamburger Hafen das stärkste Segment beim Massengutumschlag. Der Import von Kohle und Koks blieb mit 3,9 Millionen Tonnen (+7,4 Prozent) bzw. bei Erz mit 5,2 Millionen Tonnen (+4,0 Prozent) über dem Vorjahresergebnis. Eine stärkere Nachfrage bei Kraftwerken und der Stahlindustrie ist hier als Ursache für steigende Umschlagmengen zu nennen. Die mit 6,7 Millionen Tonnen (+7,4 Prozent) insgesamt sehr positive Entwicklung beim Export von Massengut zeigt unterschiedliche Ausprägungen in den Teilsegmenten. So ist neben einem erntebedingten Rückgang der Getreideexporte, die im ersten Halbjahr mit 1,9 Millionen Tonnen (-8,9 Prozent) schwächer als im Vorjahr ausfielen, Wachstum mit einem Umschlag von 2,2 Millionen Tonnen (+27,5 Prozent) im Segment Flüssigladung sowie einem Umschlag von 2,0 Millionen Tonnen im Segment Greifergut (+8,5 Prozent) bei den Exporten zu verzeichnen.

Der nicht-containerisierte Stückgutumschlag, von zum Beispiel großen Anlagenteilen und rollender Ladung, blieb im ersten Halbjahr mit insgesamt 720.000 Tonnen (-11,7 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Auf der Importseite, die 271.000 Tonnen (-0,8 Prozent) erreichte, konnten wachsende Umschlagmengen bei der Einfuhr von Papier und Metallen die

leichten Rückgänge bei Holz und Südfrüchten sowie Kraftfahrzeugen mengenmäßig nicht ausgleichen. Im Versand konventioneller Stückgüter, für den insgesamt 449.000 Tonnen (-17,2 Prozent) ermittelt wurden, trugen vor allem geringere Kraftfahrzeug- und Stahlexporte zum Rückgang bei.

Die beiden Hafens Hamburg Marketing Vorstände Ingo Egloff und Axel Matern wiesen anlässlich der Hafens Hamburg Halbjahrespressekonferenz, die in Europas größter Kupferhütte Aurubis stattfand, besonders auf die Bedeutung des Hafens für die Industrie in der gesamten Metropolregion Hamburg hin. Deutschlands drittgrößte Industrieregion profitiert von einem leistungsfähigen Hafen mit guten Verbindungen in alle Welt. Mit einer Fläche von 7.200 Hektar, was rechnerisch einem Zehntel des gesamten Hamburger Stadtgebiets entspricht, ist der Hamburger Hafen mit seiner Funktion als logistische Warendrehscheibe im seeseitigen Außenhandel auch Hamburgs größtes Industriegebiet. „Aktuell werden insgesamt 926 Hektar Fläche im Hamburger Hafen von der Industrie genutzt. Das sind rund 22 Prozent der Landflächen im Hafen“, sagt Ingo Egloff, Vorstand Hafens Hamburg Marketing. „Die Nähe zum seeschifftiefen Wasser ist für Industrieunternehmen, wie zum Beispiel Stahlkonzerne, Raffinerien oder Kraftwerke wegen der kurzen Transportwege beim Umschlag und der Verarbeitung großer Rohstoffmengen von Vorteil“, ergänzt Egloff. Die sehr gute wasser- und landseitige Verkehrsanbindung bietet aber auch Unternehmen, die viel ex- oder importieren oder für ihre Produktion Zulieferungen aus dem In- und Ausland beziehen, vielfältige Vorteile.

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen und sichert mehr als 155.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg. Der Hafen ist auch wichtiger Industriestandort und mit einer Bruttowertschöpfung von 21,8 Milliarden Euro von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Für das Jahr 2017 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem Seegüterumschlag von 138 Millionen Tonnen und mit rund 8,9 Millionen TEU beim Containerumschlag.

Quelle und Foto: Hafens Hamburg Marketing

HHLA MIT MEHR UMSATZ UND STARKEM

ERGEBNIS



Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) verzeichnete im ersten Halbjahr 2017 in den wesentlichen Kennziffern deutliche Zuwächse gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die Konzernumsätze stiegen um knapp 9 Prozent auf 622,8 Mio. Euro. Während das Betriebsergebnis (EBIT) des Konzerns um etwa 48 Prozent auf 98,8 Mio. Euro zulegen, stieg das EBIT des Teilkonzerns Hafenlogistik um gut 54 Prozent auf 90,6 Mio. Euro. Verantwortlich dafür sind im Wesentlichen eine mengenbedingte Ergebnisverbesserung im Segment Container sowie die erfolgreich abgeschlossene Restrukturierung im Segment Logistik, die im Vorjahreszeitraum noch zu Einmalaufwendungen führte. An den HHLA-Containerterminals wurden 3,6 Mio. Standardcontainer (TEU) umgeschlagen, etwa 12 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Auch die Intermodaltöchter steigerten ihre Mengen um etwa 7 Prozent auf mehr als 744.000 TEU.

Angela Titzrath, die Vorstandsvorsitzende der HHLA, sagt zum positiven Geschäftsverlauf im ersten Halbjahr: „Nach der Neuordnung der Reederallianzen hat die HHLA ihre starke Position in umkämpften Marktumfeldern behauptet. Wir profitieren dabei nicht nur von der anhaltend positiven Konjunktorentwicklung in der Welt und in Deutschland, sondern ebenso von unserer eigenen Leistungsfähigkeit. Durch gezielte Investitionen in unsere Anlagen hat sich die HHLA für diesen Aufschwung rechtzeitig

aufgestellt. Wir können unseren Kunden daher ein Angebot an Leistungen unterbreiten, das in Qualität und Zuverlässigkeit überzeugt, und so mit ihnen Wachstum im Hamburger Hafen generieren.“

Im ersten Halbjahr 2017 wurden auf den Containerterminals der HHLA mit 3,6 Mio. TEU knapp 12 Prozent mehr umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum. An den drei Hamburger Containerterminals konnte der Umschlag um 11,8 Prozent auf 3,4 Mio. TEU gesteigert werden (im Vorjahr: 3,1 Mio. - TEU). Diese Entwicklung wurde im Wesentlichen von einer Erholung der Asienverkehre (+16,1 Prozent) und einem deutlichen Anstieg der Zubringerverkehre (Feeder) mit den Ostseehäfen (+22,4 Prozent) getragen. Auch der Containerumschlag am Terminal in Odessa entwickelte sich im ersten Halbjahr 2017 positiv und lag mit mehr als 145.000 TEU um rund 10 Prozent über dem Vorjahreszeitraum (im Vorjahr: mehr als 132.000 TEU). Die Umsatzerlöse im Segment Container stiegen um 10,6 Prozent auf 372,3 Mio. Euro (im Vorjahr: 336,6 Mio. Euro). Das Betriebsergebnis (EBIT) konnte überproportional zum Mengenwachstum um 25,8 Prozent auf 68,1 Mio. Euro (im Vorjahr: 54,2 Mio. Euro) gesteigert werden.

Die HHLA-Intermodalgesellschaften legten in einem wettbewerbsintensiven Markt deutlich zu. Sie steigerten ihr Transportvolumen auf mehr als 744.000 TEU (im Vorjahr: mehr als 694.000 TEU). Getragen wurde die Entwicklung durch das Wachstum sowohl der Bahn- als auch der Straßentransporte. Die Bahntransporte legten verglichen mit dem ersten Halbjahr 2016 noch einmal um 5,9 Prozent auf mehr als 568.000 TEU (im Vorjahr: rund 537.000 TEU) zu. Die Straßentransporte entwickelten sich aufgrund des starken Ladungsaufkommens im Großraum Hamburg mit einem Wachstum von 11,8 Prozent auf mehr als 176.000 TEU (im Vorjahr: rund 158.000 - TEU) sehr positiv. Der Umsatz des Segments Intermodal legte um 8,1 Prozent auf 206,2 Mio. Euro (im Vorjahr: 190,8 Mio. Euro) zu. Das Betriebsergebnis (EBIT) erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum auf 34,9 Mio. Euro (im Vorjahr: 33,7 Mio. Euro).

Angesichts der positiven Entwicklung im Segment Container und den anhaltend positiven Konjunkturprognosen hat der HHLA-Vorstand den Ausblick für das Geschäftsjahr 2017 konkretisiert. Es wird nunmehr für den Konzern ein Betriebsergebnis (EBIT) in einer Bandbreite von 150 bis 170 Mio. Euro und für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in einer Bandbreite von 135 bis 155 Mio. Euro erwartet, jeweils - nach möglichen Einmalaufwendungen für einen Organisationsumbau im Seg-

ment Container in Höhe von bis zu 15 Mio. Euro. Bislang wurde für den Konzern ein EBIT in der oberen Hälfte einer Bandbreite von 140 bis 170 Mio. Euro und für den Teilkonzern Hafenlogistik ein EBIT in der oberen Hälfte einer Bandbreite von 125 bis 155 Mio. Euro erwartet, jeweils vor möglichen Einmalaufwendungen in Höhe von bis zu 15 Mio. Euro.

Die Quartalsmitteilung gibt es [hier](#)

Quelle und Foto: HHLA

DIE ERSTE WORLD PORT CONFERENCE



Das Teilen von Forschungsergebnissen, Wissen und Erfahrung im Bereich der Innovation und Digitalisierung im Hafen und in der Logistik stehen auf der ersten World Port Conference am 1. September im Mittelpunkt.

Auch auf Zukunftsperspektiven und aufstrebende Technologien wird ausführlich eingegangen. Der Hafenbetrieb ist Mitinitiator und Mitorganisator der Veranstaltung.

Des Weiteren wird sich zeigen, dass Menschen und der dazugehörige Rah-

men bei der Förderung der Innovation ebenso wichtig sind wie Daten und Technologie. Und dass Forschung und unternehmerisches Handeln Rahmenbedingungen für die Entwicklung eines Wettbewerbsvorteils und zur Definition neuer Geschäftsmöglichkeiten sind. Auf der Tagesordnung stehen verschiedene richtungsweisende Vorträge, u. a. einer von Frank Wammes, technischer Direktor (CTO) von Capgemini, und Themen wie selbstorganisierende Logistik, Zusammenarbeit zwischen größeren Unternehmen und Start-ups sowie die Rolle der Blockchain in der Cybersicherheit. Paul Smits, Direktor für Finanzielles und Informationsmanagement (CFO) des Hafensbetriebs, eröffnet die Konferenz. Die World Port Conference geht dem 5. jährlichen World Port Hackaton voraus, bei dem in einem speziellen Rahmen Start-ups, Studenten, Professionals und größere Unternehmen innerhalb kurzer Zeit kreative Lösungen (Innovationen) für Herausforderungen mit Bezug zum Hafen erarbeiten.

Hier geht es zum [Programm](#)

Anmeldungen sind [hier](#) möglich

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

INITIATIVEN ZUR VERBESSERUNG



In den letzten Wochen hat der Hafensbetrieb Rotterdam verschiedene Hinweise auf steigende Wartezeiten der Binnenschifffahrt und der Bahn-

verkehre bei den Containerterminals im Rotterdamer Hafen erhalten. Jetzt hat er reagiert.

In einer Pressemitteilung schreibt der Hafen: „In den Niederlanden wie in anderen Ländern, vor allem Deutschland, äußern diverse Binnenschiff-fahrts- und Transportorganisationen ihre Sorge über die zu langen Wartezeiten in Rotterdam.

Als Hafenbetrieb Rotterdam nehmen wir uns diese Sorgen selbstverständlich zu Herzen. Uns ist bewusst, dass stetig zunehmende Wartezeiten als strukturelle Probleme des Hafens eingestuft werden und dass die Abwicklung der Binnenschiffahrt im Hafen zuverlässig erfolgen muss. In den letzten Monaten erhöhten sich durch verschiedene Umstände an manchen Tagen die Wartezeiten für den Barge-Verkehr auf ein überdurchschnittliches Niveau.

Der Rotterdamer Hafen verzeichnete beim Containerumschlag in der ersten Jahreshälfte 2017 ein starkes Wachstum, wobei ca. 9 % mehr Container umgeschlagen wurden. Gleichzeitig mussten sich die neuen Fahrpläne der Allianzen einpendeln und zwei Terminals wurden Opfer einer Cyber-Attacke, die dafür sorgte, dass dort anderthalb Wochen kaum Container geladen und gelöscht werden konnten.

Gemeinsam mit den Unternehmen im Hafen arbeitet der Hafenbetrieb Rotterdam stetig an der Verbesserung des hohen Effizienzgrades im Hafen. Auch bei der Lenkung des Containerstroms für das Hinterland wurden verschiedene Initiativen ergriffen, die zukünftig einen positiven, strukturellen Effekt erzielen werden.

Beispiele sind:

- Die Container Exchange Route (CER) zwischen den Terminals
- die Untersuchung von Möglichkeiten für einen zusätzlichen Barge--Knotenpunkt
- digitale Lösungen wie NextLogic zur besseren Planung der Barge – Umschläge

Auch für die nahe Zukunft sind Maßnahmen ergriffen worden. 2016 wurde Kramer, als Maßnahme für die damaligen Wartezeiten, als Barge-Knotenpunkt angewiesen. Diese Option wurde in den vergangenen Monaten intensiv genutzt. Zudem führt der Hafenbetrieb Rotterdam mit den Binnenschiff-Operateuren und Terminals Gespräche über andere Kurzzeit-Lösun-

gen.

Das Beseitigen der Wartezeiten und die möglichen Verbesserungen erfordern intensive lösungsorientierte Gespräche mit den in diesem Sektor aktiven Stakeholdern: Barge –Operateure, Terminals, Reedereien, Spediteure, Importeure und Verlader. Wir sind davon überzeugt, dass wir gemeinsam zu einer Reihe von Lösungen für die Engpässe kommen werden. Schließlich haben wir alle großes Interesse an einer zuverlässigen und effizienten Abwicklung der Containerverkehre mit Barge, Bahn und LKW von und nach Rotterdam. Wir werden Sie selbstverständlich weiterhin über die Entwicklungen informieren.

Quelle: Port of Rotterdam, Freek van Arkel / Hollandse Hoogte

UMSCHLAG ROTTERDAM STEIGT UM 3,9 PROZENT



Mit einer Steigerung beim Umschlag um 3,9 % kann der Rotterdamer Hafen auf ein gutes erstes Halbjahr 2017 zurückblicken. Acht der zehn Marktsegmente weisen eine Steigerung auf.

Nur bei Mineralölprodukten und sonstigem flüssigem Massengut sind die

Mengen gesunken. Vor allem der Container-Umschlag (+9,3 % in TEU, 10,4 % in Tonnen) war für das Gesamtwachstum beim Umschlag entscheidend. Zunahme beim trockenen Massengut (+5,2 %), geringer Rückgang beim flüssigen Massengut (-1,0 %) und starke Steigerung beim Stückgut (+10,8 %). Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2017 238,0 Millionen Tonnen an Gütern umgeschlagen. Der Marktanteil von Rotterdam im Vergleich zu anderen, zwischen Hamburg und Le Havre befindlichen Häfen ist bezüglich des Containersektors von 29,0 % (Q1 2016) auf 30,9 % (Q1 2017) gestiegen.

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

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

Quelle, Port of Rotterdam, Foto: Kees Torn

KIELER SEEHAFEN VOLL AUF WACHSTUMSKURS



Der Kieler Seehafen liegt voll auf Wachstumskurs und hat sein bisher bestes Halbjahresergebnis erzielt. In den ersten sechs Monaten wurden in den verschiedenen Hafenteilen 3,7 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen und damit die Umschlagsleistung des Vorjahreszeitraumes um 20 % übertroffen.

Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Die Inbetriebnahme des SCA-Logistikzentrums im Kieler Ostuferhafen wirkt sich inzwischen nachhaltig aus und gibt uns den geplanten Wachstumsschub, der unsere Investitionen rechtfertigt.“ Für die Neukunden Svenska Cellulosa Aktiebolaget (SCA) und Iggesund Paperboard wurden im 1. Halbjahr knapp 400.000 Tonnen hochwertiger Forstprodukte umgeschlagen und eingelagert. Dirk Claus: „Das sehr gute Ergebnis ist umso bedeutender, als dass Kiel auch in den anderen Geschäftsfeldern, im Fährverkehr und dem Umschlag von Massengütern, zulegen konnte.“ Würde man die SCA-Verkehre unberücksichtigt lassen, selbst dann stiege die Kieler Umschlagsleistung um beachtliche 7,6 % an.

Im ersten Halbjahr 2017 konnte der Umschlag von Massengütern um 18,7 % auf gut 550.000 Tonnen erfreulich zulegen. Neben Brennstoffen (Kohle, Öle) verzeichnete der Umschlag von Baustoffen sowie Getreide und Altmetallen ein deutliches Plus. Im Fährverkehr konnte insbesondere die Stena Line stark hinzugewinnen (+ 12,8 %) und liegt in der Rangfolge der wichtigsten Frachtkunden des Hafens nur knapp hinter DFDS. Über-

raschend zeichnet sich eine leichte Erholung der Russlandverkehre ab, die in den vergangenen Jahren aufgrund von Handelsbeschränkungen stark eingebrochen waren. Dirk Claus: „Wir schaffen jetzt im Ostuferhafen zusätzliche Lagerkapazitäten, um die positive Entwicklung im Handel mit Russland zu stabilisieren.“ In unmittelbarer Nähe zum Liegeplatz der St. Petersburg-Schiffe entsteht derzeit der 5.000 m² große Schuppen Nr. 12, der für die Lagerung von Schnittholz vorgesehen ist. Im Containerverkehr, der in Kiel nur eine untergeordnete Bedeutung hat, wurden 13.400 TEU (+ 19,3 %) umgeschlagen.

Der kombinierte Ladungsverkehr Schiene/Schiff wurde mit der Aufnahme einer wöchentlichen Direktzugverbindung zwischen Kiel und Triest sowie einer zusätzlichen Abfahrt nach Verona weiter ausgebaut. An den Eisenbahnterminals am Schwedenkai und im Ostuferhafen wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres erstmals mehr als 16.000 Ladungseinheiten auf Waggon verladen; ein Plus von 10 %. Dirk Claus: „Wir arbeiten bereits daran, die Leistungsfähigkeit des Terminals am Schwedenkai durch ein zusätzliches Gleis weiter zu erhöhen. So können wir dort den größten Teil des Wachstums der Seehafenhinterlandverkehre auf der Schiene abwickeln.“ Im Passagierverkehr wurden 913.000 Reisende (+ 3,1 %) befördert. Die größten Zuwächse verzeichnet die Stena Line auf der Linie nach Göteborg (Schweden), gefolgt von DFDS auf der Route nach Klaipeda (Litauen). Die meisten Passagiere reisten mit den Schiffen der Color Line von Kiel nach Oslo. Im Bereich Kreuzfahrt wurden bis zum 30. Juni bereits 65 Anläufe mit gut 200.000 Passagieren registriert.

Quelle: Port of Kiel, Foto: Tom Koerber

CONTAINERUMSCHLAG STEIGT UM 12 PROZENT



Der Containerumschlag der Duisburger Hafen AG (duisport) ist im ersten Halbjahr 2017 zum Vorjahreszeitraum um 12% auf 2,01 Mio. TEU gestiegen.

Der Containerumschlag macht rund die Hälfte des Gesamtgüterumschlages aus und ist das wichtigste Gütersegment der duisport-Gruppe.

Der Gesamtgüterumschlag steigerte sich im ersten Halbjahr dieses Jahres um 7% auf 34,8 Mio. Tonnen. Während der Schiffsumschlag das hohe Vorjahresniveau erreichte, stiegen der Bahnumschlag um 14% sowie der Lkw-Umschlag um 7%.

Treiber des Umschlaganstiegs war der Stückgutbereich und hier insbesondere der kombinierte Verkehr. „Für das zweite Halbjahr erwarten wir moderate Zuwächse, da im Vergleichszeitraum des Vorjahres bereits ein gutes Umschlagsniveau erreicht wurde“, so Erich Staake, duisports-Vorsandschef.

Quelle: duisport, Foto: duisport/ Hans Blossey