

ROTTERDAM BEWEGT RUND 469,4 MILLIONEN TONNEN



Der Rotterdamer Hafen hat im vergangenen Jahr 469,4 Millionen Tonnen Waren umgeschlagen, einen Bruchteil mehr als das Umschlagsniveau von 2018 (469,0 Millionen Tonnen). Das Jahr 2019 kennzeichnete sich für den Hafenbetrieb Rotterdam erneut durch ein hohes Investitionsniveau. Die Brutto-Investitionen, Beteiligungen inbegriffen, beliefen sich im vorigen Jahr auf € 338,3 Millionen (2018: € 408,1 Millionen). Das Nettoergebnis ohne Steuern belief sich auf € 241,0 Millionen (2018: € 254,1 Millionen).

Dahinter verbargen sich deutliche Verschiebungen bei den unterschiedlichen Gütersegmenten. Zunahmen waren beim Umschlag von Rohöl, Containern, LNG (Flüssiggas) und Biomasse zu verzeichnen. Der Umschlag von Kohle und Mineralölprodukten wies einen Rückgang auf. Im vorigen Jahr sind entscheidende Schritte auf den Gebieten Digitalisierung und Energiewende unternommen worden. Einige markante Beispiele sind der Start von PortXchange, die beabsichtigte Erweiterung des Wärmenetzes und der Vertrag, den der Hafenbetrieb Rotterdam mit Unternehmen zur Zusammenarbeit bei der Vorbereitung von Abscheidung, Transport und Lagerung von CO₂ geschlossen hat.

Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam äußert sich dazu: „Der Rotterdamer Hafen erreicht 2019 das Umschlagsvolumen des Jahres 2018. Natürlich lehnen wir uns nicht zurück, sondern sind

aktiv in der Verstärkung unserer Führungsposition – und dazu gehören auch stattliche Investitionen. Der Erfolg eines modernen Hafens lässt sich nicht nur an den Tonnen messen, die dort umgeschlagen werden. Die Nachfrage nach allein einer höheren Umschlagskapazität hat einer Nachfrage nach einem besseren, schnelleren und vor allem intelligenteren Hafen Platz gemacht. Entscheidend für die Zukunft ist ferner, dass die Industrie in der Lage ist, die Energiewende zu beschleunigen, damit der Rotterdamer Hafen mit großer Wirkung zur Erreichung der niederländischen Klimaziele beitragen kann. Dafür ist ein entschlossener, unternehmerisch aktiver Staat erforderlich, der mit der Wirtschaft gemeinsam an einem Strang zieht.

Der Gesamtumschlag bei flüssigem Massengut lag im Jahr 2019 (211,2 Millionen Tonnen) auf ungefähr derselben Höhe wie im Vorjahr (2018: 211,8 Millionen Tonnen). Innerhalb dieses Segments belief sich der Umschlag von Rohöl/Erdöl im fünften aufeinanderfolgenden Jahr auf mehr als 100 Millionen Tonnen und wies eine Steigerung von 3,9 % auf. Raffinerien, die ihren Standort in Rotterdam haben oder mit Rotterdam verbunden sind, haben nach den in den letzten Jahren getätigten Investitionen ihre Produktionskapazität erhöht, wodurch sie in der Lage waren, 2019 mehr Rohöl zu raffinieren. Darüber hinaus wurden in den letzten Monaten höhere Lagerbestände gebildet.

Der Umschlag bei den Mineralölprodukten sank aufgrund einer geringeren Zu- und Abfuhr von Heizöl. Dieser Abwärtstrend der letzten Jahre wurde 2019 durch verschärfte weltweit geltende Emissionsvorschriften für die Schifffahrt verstärkt, die ab dem 1. Januar 2020 gelten.

Der Anstieg des LNG-Umschlags war hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass ein größerer Teil des rund um den Atlantischen Ozean geförderten Gases nach Europa importiert wurde, anstatt es nach Asien zu exportieren. Der Anstieg bei anderem flüssigen Massengut betrifft den Import und Export von Biokraftstoffen, insbesondere von Biodiesel.

Der Umschlag von Trockenmassengut sank um 4% auf 74,5 Millionen Tonnen (2018: 77,6 Millionen Tonnen). Vor allem der Kohle-Umschlag sank beträchtlich (-14,8 %). Der Anteil der Energiekohle an der niederländischen und deutschen Stromerzeugung ist stark zurückgegangen; in beiden Ländern wurde anhand von Sonne, Wind und Gas mehr Energie erzeugt. Auch der Transit von Kokskohle stand aufgrund der rückläufigen Stahlproduktion in Deutschland unter Druck. Der Umschlag von Eisen-

erz und Schrott auf Jahresbasis blieb gegenüber 2018 praktisch unverändert. Das ist, in Anbetracht der rückläufigen Stahlproduktion in Deutschland, ein gutes Ergebnis. Der Umschlag von Biomasse stieg um 62,8 %. Der Anstieg betrifft vor allem den Import von Holzpellets, die zur Mitverbrennung in Kohlekraftwerken verwendet werden.

Nach einem guten Start im ersten Halbjahr hat sich der Containerumschlag in der zweiten Jahreshälfte beinahe nicht erhöht. Der Containerumschlag stieg, in Tonnen gemessen, um 2,5 %. In TEU, der Standardgröße für Container, ausgedrückt, betrug der Anstieg 2,1 % und belief sich die Jahresgesamtmenge auf 14,8 Millionen TEU. Das Wirtschaftswachstum in der EU ist etwas rückläufig, was vor allem eine Folge einer geringeren Industrieproduktion in Deutschland ist. Zudem wurden im November und Dezember von Asien aus geplante Abfahrten storniert, dies infolge der rückläufigen Produktion und des sinkenden Wachstums beim Welthandel. Auch das Shortsea-Segment bekam die Auswirkungen eines schwächeren Wirtschaftswachstums sowie die Konkurrenz anderer Häfen zu spüren.

Der Umschlag über Roll-on/Roll-off-Schiffe verzeichnete 2019, trotz aller Unsicherheit beim Thema Brexit, doch einen leichten Anstieg (+0,8 %). Im Laufe des Jahres gab es große Schwankungen bei den Umschlagspitzen, die auf den Aufbau von Lagerbeständen im Vorfeld der früher geplanten Zeitpunkte für den Brexit am 31. März und am 31. Oktober 2019 zurückzuführen waren.

Der Umschlag des sonstigen Stückguts stieg auf Jahresbasis um 2,9 %, da zusätzliche Ladungspakete hereingeholt werden konnten. Im vierten Quartal war allerdings ein Rückgang infolge der stockenden deutschen Exporte zu verzeichnen.

Der Hafenbetrieb Rotterdam hat 2019 einen Umsatz in Höhe von € 706,6 Millionen verbuchen können (2018: 707,2 Millionen) verbuchen können. Auf der Habenseite wiesen die Hafengebühren einen leichten Anstieg auf, während die Vermietungserträge leicht sanken. Das Nettoergebnis ohne Steuern belief sich auf € 241,0 Millionen (2018: € 254,1 Millionen).

Das Jahr 2019 kennzeichnete sich für den Hafenbetrieb Rotterdam erneut durch ein hohes Investitionsniveau. Die Brutto-Investitionen, Beteiligungen inbegriffen, beliefen sich im vorigen Jahr auf € 338,3 Millionen (2018: € 408,1 Millionen). Beispiele für große Investitionspro-

jekte sind der Bau der Container Exchange Route (CER) auf der Maasvlakte, die Umleitung eines Teils der Hafensbahnlinie über die Theemsweg-Trasse und der Bau neuer Kaimauern für das Hartel-Tank-Terminal.

Die Vermietung von Gelände, was den größten Ertragsposten darstellt, sank um 2,2 % auf € 365,5 Millionen. Dieser Rückgang ist die Konsequenz eines einmaligen Ertrags im Jahr 2018 aufgrund einer rückwirkenden Preisüberprüfung.

Die Einnahmen aus Hafengebühren – den Beträgen, welche die Schiffe bei einem Besuch des Hafens entrichten – stiegen, aufgrund eines positiven Preiseffekts, um 0,6 % auf € 304,3 Millionen.

Die sonstigen Einnahmen betragen € 36,7 Millionen (2018: € 31,1 Millionen). Dieser Anstieg ergibt sich aus einer Steigerung bei dem Ertrag aus der Schlammlagerung für Dritte und aus dem Sandverkauf.

Die Betriebskosten stiegen um 2,0 % auf € 273,2 Millionen. Diesbezüglich ist die wichtigste Ursache, dass die Arbeitskosten infolge tariflicher Lohnerhöhungen und der neuen Seniorenregelung gestiegen sind. Die Betriebsaufwendungen wiesen dahingegen einen Rückgang auf.

Die Abschreibungskosten stiegen infolge des relativ hohen Investitionsniveaus der vergangenen Jahre.

Gemäß den existierenden langfristigen Vereinbarungen macht der Hafenbetrieb den Aktionären, der Stadt Rotterdam (70,83 %) und dem Staat (29,17 %) den Vorschlag, im Rahmen der Dividende für 2019 € 98,5 Mio. (40 %) auszuzahlen; € 69,8 Mio. an die Stadt und € 28,7 Millionen an den Staat.

Im vergangenen Jahr sind erneut Schritte im Hinblick auf die phasenweise Neueinrichtung der Energieversorgung und der Stimulierung von Aktivitäten im Rahmen der Kreislaufwirtschaft im Hafen gemacht worden. Beispiele hierfür sind:

- Vertragsabschluss mit Unternehmen, parallel an der Vorbereitung von Abscheidung, Transport und Lagerung von CO₂ (Porthos) zu arbeiten
- Beträchtlicher Fortschritt bei der Wärmenetzleitung zum Westland und nach Den Haag.
- Black Bear Carbon lässt sich mit einem neuen Produktionsstandort

- nieder, wo die Farbstoffrückgewinnung aus alten Reifen erfolgt
- Das Unternehmen uRecycle® wird eine neue Fabrik bauen, die sowohl dem Recycling als auch der Wiederverwendung von Batterien dient
 - Inbetriebnahme der größten Windturbine auf der Maasvlakte
 - Landstrom für Binnenschifffahrt-/Seeverkehr – Versuchsprojekt Parkkade

Im Bereich der Digitalisierung sind folgende Erfolge zu vermelden, die sich auf das Berichtsjahr 2019 beziehen:

- Shell und Maersk sind Erstkunden von PortXchange, einem separaten Unternehmen, das gegründet wurde, um mit Hilfe der Pronto-App Hafenanläufe effizienter zu gestalten und Kunden bei der Reduzierung ihrer Emissionen zu unterstützen.
- Track & Trace von Containern über die neue App Boxinsider
- Portbase regelt die digitale Zollanmeldung, auch nach dem Brexit, reibungslos.
- Digitale Anmeldung für die Hafengebühren über die Portability-App
- Die App TimeToBunker für die elektronische Bunkeranmeldung erhöht die Effizienz.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Paul Martens, Prinses Amaliahaven, Hafenbetrieb Rotterdam