

ROTTERDAM ERNEUT AUF HOHEM NIVEAU



Mit 469,0 Millionen Tonnen lag das gesamte Umschlagsvolumen des Hafens Rotterdam im Jahr 2018 knapp über dem Rekord des Vorjahres (2017: 467,4 Millionen Tonnen). Der Containerumschlag war dabei mit einer Steigerung der umgeschlagenen Tonnagen um 4,5% erneut die treibende Kraft.

Der Anstieg in TEU betrug 5,7% und belief sich auf eine Jahresgesamtmenge von 14,5 Millionen TEU – ein erneuter Rekord. Damit festigt der größte Containerhafen Europas seine Position in diesem strategisch wichtigen Marktsegment. Dahinter verbirgt sich eine deutliche Verschiebung bei den Gütersegmenten. Bei einem weiterhin gesunden Wachstum des Containerumschlags gingen die Umschlagzahlen für Rohöl, Mineralölprodukte und Agribulk zurück. Der Umschlag von LNG (Flüssiggas) (+163,6%) und Biomasse (+31,6%) stieg im vorigen Jahr dagegen erneut spektakulär.

Für den Hafenbetrieb Rotterdam war 2018 ein Jahr mit einem hohen Investitionsniveau. Die Brutto-Investitionen stiegen um 91% auf 408,1 Millionen Euro (2017: 213,8 Millionen Euro), den höchsten Betrag seit dem Bau von Maasvlakte 2. Der weitaus größte Teil dieses Betrags wurde für die weitere Verbesserung der logistischen Erreichbarkeit des Hafens von Rotterdam verwendet, wie zum Beispiel für den Weiterbau der Container Exchange Route auf der Maasvlakte, des Prinses-Amalia-Viadukts sowie für die Verlegung der Havenspoorlijn (Hafenbahnlinie) über die Theemsweg-Trasse. Ebenso erhielt die Internationalisierungsstrategie des Hafenbetriebs 2018 durch den Erwerb einer Minderheitsbeteili-

gung am brasilianischen Hafen Pecém einen deutlichen Schub.

Mindestens ebenso wichtig wie dieser wirtschaftliche Beitrag ist der soziale Beitrag, den der Hafenbetrieb zur Verbesserung der Lebensbedingungen leistet. Wir leisten einen Beitrag zur Sicherheit im Hafen – sowohl durch physische Infrastrukturen, beispielsweise mittels Überwachungskameras, als auch bei der Abwehrfähigkeit gegen Cyberangriffe. Der Hafenbetrieb Rotterdam hat sich eine starke Verringerung der CO₂-Emissionen zum Ziel gesetzt, so dass die ehrgeizigen nationalen Klimaziele der Niederlande gemeinsam erreicht werden können. Wir wollen jetzt eine Vorreiterrolle spielen und den Hafen zu einem attraktiven Beispiel für „Humankapital“ machen, damit der Hafen- und Industriekomplex Rotterdam mit Perspektive auf das Jahr 2050 substanziell zum niederländischen Wohlstand und Beschäftigungsangebot beiträgt. Eine wichtige, vor kurzem gestartete Initiative in Sachen Beschäftigungsangebot ist die niederländische Vereinbarung über Ausbildung und Arbeit „Leer Werk Akkoord“. Diese Kooperation zwischen dem Hafenbetrieb Rotterdam, der Stadt Rotterdam, Bildungseinrichtungen und der Wirtschaft bietet nachhaltige Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose in der Region Rotterdam-Rijnmond.

Positive Standortfaktoren sind eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass der Hafen von Rotterdam auch in Zukunft zu Wohlstand und Wohlergehen in den Niederlanden beitragen kann.

Mit Ausnahme von LNG (Flüssiggas) verbuchte flüssiges Massengut im vergangenen Jahr einen Rückgang bei den Umschlagmengen in allen Unterkategorien. Der Umschlag von Rohöl sank geringfügig, was eine Folge der etwas niedrigeren Raffinierungsmargen war. Bemerkenswert ist, dass der Umschlag trotzdem im vierten Jahr in Folge bei über 100 Millionen Tonnen lag. Der Umschlag bei den Mineralölprodukten sank vor allem aufgrund eines geringeren Umschlags von Heizöl. Der enorme Anstieg des Umschlags von LNG (+163,6%) wurde hauptsächlich durch das Umladen von LNG aus dem Jamal-Feld (Nordrussland) von LNG-Tankern der Eisklasse auf „normale“ LNG-Tanker verursacht, welche die Ladung unter anderem auch nach Asien weitertransportierten.

Trotz eines stark angespannten Marktes verzeichnete das Segment trockenes Massengut nur einen leichten Rückgang beim Umschlag (-3%). In der Unterkategorie Kohle scheint die verfolgte Konsolidierungsstrategie für Rotterdam gut zu funktionieren: Der Umschlag stieg um 2,3%. Die En-

ergiekohle blieb auf dem Niveau des Vorjahres. Der Umschlag von Kokskohle stieg aufgrund der Übernahme von Ladungen für Deutschland. Der Umschlag von Eisenerz sank 2018, was zum Teil auf die Renovierung eines Hochofens und eine stagnierende Nachfrage aus der Stahlindustrie zurückzuführen ist. Der Rückgang beim Umschlag von Agribulk in Rotterdam ist zum Teil auf die Verlagerung von Ladungen nach Amsterdam zurückzuführen.

Im Jahr 2018 nahm der Containerumschlag erneut stark zu, wodurch Marktanteile in der Hamburg-Le-Havre-Range gewonnen wurden. Eine der Triebfedern für das Plus im Jahr 2018 war der Anstieg bei der Umladung und bei den vollen Importcontainern. Der Containerexport entwickelte sich weniger stark, unter anderem bedingt durch chinesische Importbeschränkungen im Hinblick auf Abfallströme. Das Shortsea-Segment hatte unter den Wachstumsverzögerungen in der britischen und russischen Wirtschaft zu leiden.

Auch beim RoRo-Umschlag, der ein leichtes Plus verzeichnen konnte, zeigte der britische RoRo-Handel ein schwächeres Wachstum, was wahrscheinlich auf die Folgen der Brexit-Unsicherheit für die britische Wirtschaft zurückzuführen ist.

Der Umschlag bei sonstigem Stückgut entsprach ziemlich genau den Mengen des Vorjahres.

Der Hafenbetrieb Rotterdam hat 2018 einen Umsatz in Höhe von 707,2 Millionen Euro verbuchen können (2017: 712,1 Millionen Euro). Auf der Einnahmenseite wiesen Hafengebühren und Erträge aus Vermietung einen Rückgang auf. Das Nettoergebnis ohne Steuern belief sich auf 254,1 Millionen Euro (2017: 247,3 Millionen Euro). Dies war im Wesentlichen auf niedrigere Zinskosten zurückzuführen.

Die Vermietung von Gelände, der größte Ertragsposten, sank um 0,9% auf 373,7 Millionen Euro. Dieser Rückgang bezieht sich dabei auf die durch einen einmaligen Gewinn im Jahr 2017 aufgrund einer rückwirkenden Preisüberprüfung erhöhten Einnahmen. Die Einnahmen aus den Hafengebühren – den Beträgen, welche die Schiffe bei einem Besuch des Hafens zahlen – sanken durch eine Steigerung bei den gewährten Nachlässen leicht um 0,5% auf 302,4 Millionen Euro. Die sonstigen Einnahmen betragen 31,1 Millionen Euro (2017: 30,9 Millionen Euro). Die Betriebskosten stiegen um 2,6% auf 267,8 Millionen Euro. Die wichtigste Ur-

sache hierfür ist die Ausweitung der Aktivitäten bei den zwei strategischen Prioritäten Energiewende und Digitalisierung.

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 2018 96,5 Millionen Euro (38%) auszuzahlen: 68,3 Millionen Euro an die Stadt und 28,2 Millionen Euro an den niederländischen Staat.

Der Hafenbetrieb geht davon aus, dass das Umschlagsvolumen 2019 leicht steigen wird, wobei sich das Wachstum im Containersektor auf einem niedrigeren Niveau als in den vorangegangenen Jahren mit außerordentlichem Wachstum einpendeln wird. Der Hafenbetrieb verfolgt eine Sowohl-Als-Auch-Strategie: Stärkung des bestehenden Hafenindustriekomplexes und gleichzeitige Umsetzung neuer Initiativen in den Bereichen Energiewende und Digitalisierung. Auch aus diesem Grund erwarten wir für die kommenden Jahre ein hohes Investitionsniveau. Eine aktuelle Studie der Erasmus-Universität Rotterdam zeigt, dass die zukünftige Ertragskraft des Hafens solide Wachstumschancen aufweist. Dazu muss sich der Hafenindustriekomplex jedoch weiterentwickeln. Zudem beweist diese wissenschaftliche Studie die enorme Bedeutung des Rotterdamer Hafens für das Wachstum der niederländischen Wirtschaft. So trägt der Hafen 6,2% zum Brutto-Inlandsprodukt bei und schafft Arbeitsplätze für 385.000 Menschen. Beide Kernaussagen unterstreichen die Relevanz des „Mainport“ Rotterdam.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Eric Bakker