

# ROTTERDAM VERLIERT 2019 6,9 PROZENT VOLUMEN

Der größte Hafen Europas hat im Coronajahr 2020 durchgehend gut funktioniert. Gerade in einem Jahr, in dem die Gesellschaft stark herausgefordert war, konnte der Rotterdamer Hafen damit seine Rolle als zuverlässiger Partner in der Logistikkette bestätigen. Die Erholung des Warenvolumens in der zweiten Jahreshälfte begrenzte den Rückgang des Jahresvolumens im vergangenen Jahr auf minus 6,9 Prozent im Vergleich zu 2019.

Dank eines starken Betriebsergebnisses ist der Rotterdamer Hafen in der Lage, in den kommenden Jahren eine ehrgeizige Investitionsplanung durchzusetzen, die große Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Nachhaltigkeit und die Gesellschaft haben kann.

Die finanziellen Ergebnisse des Rotterdamer Hafens waren besser als 2019, hauptsächlich infolge von einmaligen Einnahmen und Kosteneinsparungen. Das Betriebsergebnis vor Zinsen, Abschreibungen und Steuern betrug 477,5 Millionen € (2019: 433,4 Millionen €) und das Nettoergebnis belief sich auf 351,7 Millionen € (2019: 238,9 Millionen €).

Das Volumen des Güterumschlags im Rotterdamer Hafen betrug 2020 436,8 Millionen Tonnen. Damit bleibt Rotterdam mit Abstand der größte Hafen Europas. In der ersten Jahreshälfte sank der Gesamtumschlag noch um 9,1%. Im zweiten Halbjahr hingegen blieb der Rückgang auf 4,6% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum begrenzt, wodurch auch der Rückgang für das ganze Jahr 2020 auf 6,9% begrenzt blieb.

Die Volumenveränderungen waren größtenteils auf die Corona-Rezession zurückzuführen. Überdurchschnittliche Volumenrückgänge gab es bei Eisenerz (-24,5%), Kohle (-22,8%), Rohöl (-10,2%) und Mineralölprodukten (-11,9%). Der Rückgang bei den Containern war beschränkt. (-1,2% in Tonnen, -3,2% in TEU). Positive Entwicklungen gab es beim Umschlag von Agribulk (+4,8%) und Biomasse (+108,3%).

Allard Castelein, Geschäftsführer des Hafenbetriebs Rotterdam: "In einem außerordentlichen Jahr blieb der Rotterdamer Hafen vollständig betriebsfähig, weswegen Waren und Rohstoffe weiterhin ihren Weg zu den

Verbrauchern und Betrieben finden konnten. Ich danke allen, die dazu beigetragen haben: unseren Kunden, den nautischen Dienstleistern und den Logistikpartnern. Mein besonderer Dank richtet sich an die Kolleginnen und Kollegen des Hafensbetriebs. Trotz der Coronakrise konnte der Hafensbetrieb ein besseres finanzielles Ergebnis erzielen. Gemeinsam mit staatlichen Einrichtungen, der Hafenswirtschaft und weiteren Partnern konnten wir wichtige Schritte unternehmen, um das Energiesystem nachhaltiger zu gestalten und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren und so auch umweltpolitisch etwas bewirken. Auf diese Leistungen bin ich stolz.“

Der Umschlag von trockenen Massengütern im Jahr 2020 (63,8 Millionen Tonnen) ist im Vergleich zu 2019 (74,5 Millionen Tonnen) stark zurückgegangen. Das Angebot an Eisenerz und Kokskohle ging vor allem durch die stark verminderte deutsche Stahlproduktion zurück. Auch der Umschlag von Energiekohle verzeichnete im Vergleich zu 2019 einen Rückgang. Der bereits durch die Pandemie gesunkene Anteil an der Stromproduktion nahm durch die starke Konkurrenz aus Sonnen-, Gas- und einer Rekordwindproduktion weiter ab. Außerdem wurde ein Kohlekraftwerk auf der Maasvlakte abgeschaltet. Eine Ausnahme war der gestiegene Umschlag von Biomasse, die im Kraftwerk am Amer9 zusätzlich verbraucht wurde.

Der Umschlag von flüssigem Massengut betrug 192,0 Millionen Tonnen (2019: 211,2 Millionen Tonnen). Der Umschlagsrückgang von Rohöl wurde durch eine geringere Nachfrage nach Ölprodukten verursacht. So sank die Nachfrage nach Kerosin, weil es wegen der Corona-Pandemie kaum Flüge gab. Die Raffinerien haben den Nachfragerückgang durch eine geringere Produktion und eine Reduktion der Kapazitätsauslastung aufgefangen. Bei den Ölprodukten wurde der Rückgang vor allem durch einen geringeren Umschlag von Heizöl und Gasöl/Diesel verursacht. Durch strengere internationale Emissionsvorschriften ist die Nachfrage nach schwefelhaltigem Heizöl stark gesunken.

Ein Lichtblick war die Zunahme beim Umschlag von anderem flüssigen Massengut. Innerhalb dieser Gruppe waren die Ergebnisse für Biokraftstoffe sehr gut, vor allem von Biodiesel. Die Drehscheibenfunktion, die Rotterdam für dieses Produkt hat, wurde dadurch gestärkt.

Als größter Bunkerhafen Europas bietet der Rotterdamer Hafen der Schifffahrt eine breite Palette an Kraftstoffen an, was zu einer Zunahme des Bunkervolumens führte.

Wegen der Pandemie entwickelte sich der Containerumschlag im Jahr 2020 sehr sprunghaft. Anfänglich waren die Auswirkungen infolge des Lock-downs in China zu spüren. Nachdem sich das Virus in Europa und dem Rest der Welt ausgebreitet hatte, ging die Nachfrage nach Waren stark zurück. Auch viele Dienstleistungen wurden weniger nachgefragt. Seit dem Sommer haben sich die Volumina aber wieder stark erholt, weil die Verbraucher ihr Geld vor allem für physische Güter und weniger für Dienstleistungen ausgegeben haben. Die Umschlagsvolumina in der zweiten Jahreshälfte 2020 waren daher höher als im Jahr 2019 (76,4 Millionen Tonnen gegenüber 75,7 Millionen Tonnen).

Das RoRo-Umschlagsvolumen zeigte ebenfalls ein sprunghaftes Muster. Nach einem starken Einbruch im zweiten und dritten Quartal aufgrund von Covid-19 kam es ab September zu einem starken Wachstumsschub. Viele Unternehmen haben damals ihre Lagerbestände erhöht, um einer durch den Brexit verursachten Unterbrechung der Lieferkette zuvorzukommen.

Die finanziellen Ergebnisse des Hafens Rotterdam waren besser als im Jahr 2019. Die Auftrags Erlöse sind gestiegen. Im Jahr 2020 wurden, genau wie in den vorhergehenden Jahren, einige Standortmietverträge mit Kunden zu normalen Marktpreisen verlängert. Die sich daraus ergebenden Mehreinnahmen waren teilweise einmalig (Nachholeffekt aus den Vorjahren) und teilweise strukturell. Die Einkünfte aus Seehafengebühren lagen 2020 unter denen des Vorjahres, weil der Umschlag bedingt durch die Corona-Pandemie niedriger war. Außerdem lagen die Betriebskosten deutlich unter dem Haushaltsplan, einerseits durch Kostenmaßnahmen und andererseits, weil Veranstaltungen und Reisen nicht stattfinden konnten. Dadurch ergab sich ein Betriebsergebnis vor Zinsen, Abschreibungen und Steuern von 477,5 Millionen € (2019: 433,4 Millionen €).

Das Nettoergebnis belief sich auf 351,7 Millionen € (2019: 238,9 Millionen €). Neben den einmaligen Effekten bei den Einkünften aus Grundstücksvermietung wurde dieses Ergebnis auch stark durch die Nichtrealisierung der beabsichtigten Senkung des Körperschaftssteuersatzes auf 21,7% (bleibt bei 25%) beeinflusst.

Die gesunden Finanzen ermöglichen es dem Hafensbetrieb, weiterhin große Investitionen in die Verbesserung der Hafeninfrastuktur und in die Verwirklichung gesellschaftlich relevanter Maßnahmen zu tätigen. Die

Brutto-Investitionen einschließlich Beteiligungen betragen 265,8 Millionen € (2019: 338,3 Millionen €).

Der Hafenbetrieb schlägt den Anteilseignern, der Gemeinde Rotterdam und dem niederländischen Staat vor, für 2020 einen Betrag in Höhe von 120,5 Millionen € an Dividende auszuschütten, wovon 78,7 Millionen € an die Gemeinde und 41,8 Millionen € an den Staat gehen.

Die Niederlande haben sich im Rahmen des Pariser Klimaabkommens dazu verpflichtet, den Klimawandel einzudämmen. Wir sind davon überzeugt, dass wir beim Energiewandel im Hafen- und Industriekomplex eine Vorbildfunktion einnehmen. Einige wichtige Punkte im Jahr 2020 waren:

- In der Wasserstoffkette wurden mit der Vorbereitung der Installation von Elektrolyseeinheiten im Konversionspark, dem Bau einer zentralen Pipeline durch das Hafengebiet und dem Beginn des Wasserstoffimports wichtige Fortschritte erzielt.
- Die europäische Kommission hat beschlossen, dass das Porthosprojekteinen Zuschuss von 102 Millionen Euro erhält. Diese Förderung ist Teil der Connecting Europe Facility für Energieinfrastruktur, mit der die Europäische Union die Energieentwicklung aus erneuerbaren Quellen unterstützt. Porthos ist ein Projekt der Industrie zur Speicherung und Einlagerung von CO<sub>2</sub> unter der Nordsee. Der Hafenbetrieb Rotterdam ist einer der Initiatoren.
- Im Juni wurde ZES ins Leben gerufen, eine Kooperation zwischen dem Hafenbetrieb, ING, Engie und Wärtsilä. ZES vermietet Akku-Wechselcontainer (ZES-Packs) an Binnenschiffverkehrsunternehmen.
- Erweiterungen der Landstromkapazität, unter anderem am Calandkanaal für Heerema-Kranschiffe. Die Gemeinde Rotterdam und der Hafenbetrieb Rotterdam werden gemeinsam Landstrom für Seeschiffe anbieten. Das Ziel ist, bis zum Jahr 2030 einen großen Teil der Seeschiffe am Liegeplatz mit einer Stromversorgung versehen zu können.

Der Hafenbetrieb Rotterdam wil Digitalisierungsentwicklungen vorantreiben, externe Expertise einbeziehen und starke Koalitionen bilden. Die folgenden drei Bereiche sind Teil unserer digitalen Strategie:

- (1) Verbesserung eines Teils der Verwaltung und des Managements von Hafen und Hafeninfrastruktur.
- (2) Schnelle und sichere Abwicklung der Schifffahrt.
- (3) Weitere Verbesserung der Effizienz bei Logistikprozessen.

Auch im Jahr 2020 haben wir weiter an einem starken digitalen Fundament gebaut. Beispiele dafür sind:

- Das ehemalige Pilotprojekt Boxinsider des Hafensbetriebs Rotterdam wurde von Portbase übernommen und dort zu einer vollwertigen Anwendung namens Cargo Tracker weiter entwickelt. Diese Anwendung ermöglicht es Unternehmen, alle Importbewegungen von Containern im Rotterdamer Hafen nachzuverfolgen. Bei einer Verzögerung erhalten sie automatisch eine entsprechende Mitteilung.
- Mit der Stromplattform Distro wurde ein erfolgreicher Testlauf durchgeführt. Diese Blockchain-basierte Plattform hilft Unternehmen im Hafen dabei, Energiekosten zu sparen, in dem einerseits lokal erzeugter Strom besser genutzt und andererseits Spitzen im Stromnetz reduziert werden. Auf diese Weise trägt sie dazu bei, bis 2050 ein CO<sub>2</sub>-neutraler Hafen zu werden.
- Auch im Jahr 2020 wurden in Zusammenarbeit mit den Reedereien Maersk und MSC und in Absprache mit der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO Pilotprojekte mit der Anwendung PortXchange für sogenannte optimale Hafenbesuche durchgeführt. Die gemeinsame Nutzung von Daten für lieferungssynchrone Ankünfte ist ein effektives Modell, damit Häfen effizienter funktionieren können. Außerdem kann sie eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben, weil dadurch weniger Treibhausgase ausgestoßen werden.

Mit Blick auf die Entwicklung des Umschlagvolumens im Jahr 2021 lässt sich sagen, dass viel von der Geschwindigkeit und Effektivität der Impfkampagnen durch die nationalen Regierungen abhängt. Wenn sich diese Impfprogramme als wirksam erweisen, ist eine Belebung des Welthandels zu erwarten. Eine Rückkehr zu den Durchsatzvolumen vor Corona ist im Jahr 2021 jedoch wegen der mäßigen Aussichten auf eine wirtschaftliche Erholung unwahrscheinlich. So wird die internationale Mobilität aller Erwartung nach auch dieses Jahr noch eingeschränkt bleiben und dementsprechend auch die Nachfrage nach Öl.

Allard Castelein: "Die Einstellung, mit der sich das Rotterdamer Hafensbetriebsleben tagtäglich für unsere starke Konkurrenzposition und unsere Vorreiterrolle einsetzt, stimmt mich für die Zukunft des Hafens sehr zuversichtlich. Hier wird das Geld von morgen verdient und daher investiert der Hafensbetrieb selbst in den kommenden fünf Jahren voraussichtlich etwa 1,5 Milliarden Euro in die Energiewende, die Digitalisierung und die Infrastruktur. Damit sind wir im wahrsten Sinne ein

Startmotor für Arbeitsplätze, Einkommen und Wohlstand für die Niederlande GmbH. Durch unsere Entscheidungen und das entschlossene Handeln der lokalen, regionalen und nationalen Behörden, kann das Potenzial dieses Rotterdamer Startmotors maximal genutzt werden, und wir können dazu beitragen, die Ertragskraft der Niederlande zu verbessern.

*Quelle und Video: Port of Rotterdam*