

ZDS

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E. V.

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

9. Dezember 2010
Hei/St/IV-2/7

Aktuelle Lage der deutschen Hafenwirtschaft

**Referat von Klaus Heitmann
Hauptgeschäftsführer des ZDS**

**Statusseminar Innovative Seehafentechnologien II
(ISETEC II)**

**9. Dezember 2010
in der Vertretung des Landes Niedersachsen
beim Bund**

Anrede,

gern habe ich es übernommen, zu Beginn des heutigen Statusseminars ISE-TEC II über die aktuelle Lage der deutschen Hafenwirtschaft zu sprechen.

Bis 2008 haben die Seehäfen überproportional von der Globalisierung profitiert. Die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hat diese Entwicklung abrupt unterbrochen.

Folie 1

Nach einem zehnjährigen Wachstum des deutschen Seegüterumschlags brach der Umschlag in unseren Seehäfen 2009 um 18 Prozent auf 261 Millionen Tonnen ein.

Die Hafenwirtschaft hat umfangreiche Sparmaßnahmen eingeleitet, um ihre Kosten der Mengenentwicklung anzupassen.

Gleichzeitig wurden alle Anstrengungen unternommen, um die Arbeitsplätze der Stammebelegschaft zu erhalten.

Die Zahl der Leiharbeitskräfte ist in den deutschen Seehäfen allerdings gesunken. Damit hat die Gesamtbeschäftigung um etwa 3% abgenommen. Aber auch hier erfolgen zumindest teilweise schon wieder Neueinstellungen.

Die Krise traf die deutsche Hafenwirtschaft mitten in der Expansion. Umschlagkapazitäten sind nicht mehr ausgelastet und Betriebe nutzten die Möglichkeit der Kurzarbeit, um die Belegschaften zu halten.

Der ZDS hat sich in der Krise dafür eingesetzt, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft durch unterstützende Maßnahmen des Bundes zu stärken.

Folie 2

Wir haben es begrüßt, dass die Lotsabgaben bis März 2011 um 10% gesenkt werden. Danach bleiben sie um 5% bis Ende 2011 reduziert.

Die Lotsabgaben belaufen sich auf rund 70 Mio. € im Jahr. Die Reduzierung führt somit zu einer Senkung der Anlaufkosten unserer Seehäfen um 7 Mio. € in diesem Jahr und um 3,5 Mio. € im nächsten Jahr.

Meine Damen und Herren,

Folie 3

im Laufe des Jahres hat sich der ökonomische Datenkranz mit seinen konjunkturellen Indikatoren zunehmend verbessert. Die Fracht- und Charraten zogen wieder an und nur noch wenige Schiffe liegen weltweit auf.

Der Welthandel steigt 2010 voraussichtlich um rund 11 Prozent. Die deutschen Exporte nehmen insgesamt um 16 Prozent und nach Übersee sogar um 25 Prozent zu.

Das deutsche Bruttoinlandsprodukt wird 2010 voraussichtlich um 3,5 Prozent steigen.

Von dieser Entwicklung profitiert auch der deutsche Seegüterumschlag.

Es gibt eine grobe Faustformel: Im Zuge der Globalisierung mit ihrer zunehmenden internationalen Arbeitsteilung führt 1% Wachstum der weltweiten Produktion zu 2% Wachstum des Welthandelsvolumens und zu 3% Zuwachs beim Containerverkehr.

In Krisenzeiten kehrt sich dieses Verhältnis um. Deshalb sind die Seehäfen von einer globalen Krise deutlich stärker betroffen als die Gesamtwirtschaft.

Nun haben wir wieder Wachstum und damit ist auch der positive Effekt der Globalisierung in den Seehäfen deutlich zu spüren.

Unsere Unternehmen fahren nicht mehr auf Sicht, sondern haben wieder klare unternehmerische Ziele im Auge.

Unsere Einschätzung, dass die Globalisierung ein nicht umkehrbarer Prozess ist, hat sich als richtig erwiesen.

Während beim landseitigen Umschlag wieder Anschluss an früheres Wachstum erreicht wurde und damit auch der Hinterlandverkehr fast wieder das Vorkrisenniveau erreicht hat, ist dies beim wasserseitigen Umschlag im Transshipment noch nicht der Fall.

Dabei leidet der Feeder-Verkehr in die Ostsee sowie der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr auch unter der anhaltenden Wachstumsschwäche der Ostsee-Anrainerstaaten.

Die fehlenden Feeder-Verkehre sind noch eine Folge der Krise. Bei insgesamt nachlassenden Mengen und hohen Passagekosten für den Nord-Ostsee-Kanal haben die Reeder Transshipment-Container verstärkt auf die Westhäfen konzentriert, um von dort aus das Fahrtgebiet Ostsee mit größeren Schiffen zu bedienen.

Die niedrigen Charraten für Feeder-Schiffe gleichen die längeren Reisen von Antwerpen und Rotterdam gegenüber Bremerhaven und Hamburg aus. Durch das Anziehen der Charraten kommt es aber bereits zu Rückverlagerungen.

Folie 4

Für die deutschen Seehäfen rechnen wir in diesem Jahr mit einer Zunahme des deutschen Seegüterumschlags um 9% auf 284 Millionen Tonnen. Der Umschlag nimmt damit schneller als erwartet wieder zu. Damit werden wir rund 40% des Einbruchs von 2009 aufholen können.

2011 erwarten wir ein Wachstum des Gesamtumschlags um gut 4% auf 295 Millionen Tonnen. Dabei würde das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahre 2008 noch um 7% verfehlt.

Folie 5

Der Weg aus der Krise ist mühsam. Der Aufholprozess wird noch einige Jahre andauern.

Sollte der deutsche Seegüterumschlag durchschnittlich jährlich um 5% wachsen, werden wir erst 2013 das Rekordergebnis von 318 Millionen Tonnen wieder erreichen.

Folie 6

Aber es wird nicht alles wieder genauso werden, wie es einmal war.

Nach der Krise ist nicht vor der Krise. Die Krise hat auch zu Strukturveränderungen geführt.

So zeigen z. B. die Importe beim Autoumschlag kein Wachstum. Im Gegenteil: Sie gehen 2010 noch einmal unter das ohnehin schon sehr niedrige Niveau von 2009 zurück.

Die Fahrzeugimporte sind aufgrund ihrer wesentlich höheren Wertschöpfung durch längere Verweilzeiten und die technischen Dienstleistungen in den Häfen von hoher Bedeutung. Das kann auch durch den augenblicklichen Export-Boom nicht kompensiert werden.

Der Export-Boom ist für die deutschen Automobilhersteller erfreulich und sorgt trotz rückläufiger Neuzulassungen im Binnenland für neue Produktionsrekorde.

In den Seehäfen schönt der florierende Autoexport die Umschlagzahlen, wirkt sich bei den Ergebnissen aber nur marginal aus.

Zudem ist in allen Bereichen des Umschlags der internationale Wettbewerbsdruck gestiegen.

Diese Entwicklung hat auch Auswirkungen auf die tariflichen Arbeitsbedingungen. Zur Bewältigung der Krise und danach können sie nicht mehr die gleichen wie vor der Krise sein.

Im Rekordjahr 2008 stieß das Wachstum des deutschen Seegüterumschlags sowohl bei den großen Containerterminals als im Zu- und Ablaufverkehr an seine Kapazitätsgrenzen.

Die Atempause beim Wachstum muss vor dem Hintergrund wieder steigender Mengen genutzt werden, die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen zügig bedarfsgerecht auszubauen.

Folie 7

Wir begrüßen, dass der Ausbau der Hafenanbindungen bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts oberste Priorität hat.

Der Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen muss im Rahmen des Hafenkonzepts vordringlich umgesetzt werden.

Das Nationale Hafenkonzept sieht auch vor, Kooperationen von Hafenstandorten und –unternehmen zu unterstützen.

Folie 8

Zusammenarbeit findet bereits im Hinterlandverkehr statt, wie z. B. mit dem Gemeinschaftsunternehmen Inland Port Network von HHLA und EUROGATE zum Aufbau von Hinterlandterminals.

Der ZDS und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen haben eine Arbeitsgruppe zur konzeptionellen Vernetzung von See- und Binnenhäfen gegründet, die Möglichkeiten für eine stärkere Vernetzung am Beispiel des Containerverkehrs untersuchen soll.

Unser Ziel ist es, See- und Binnenhäfen zu einem kombinierten Verkehrssystem auszubauen.

Um das Bild der aktuellen Lage der deutschen Hafenwirtschaft abzurunden, möchte ich abschließend noch kurz auf drei Aspekte eingehen:

Folie 9

1. Neue Chancen für deutsche Nord- und Ostseehäfen bietet die Offshore-Windenergieanlagen-Logistik.

Bis zum Jahr 2030 sollen in Deutschland Offshore-Windenergieanlagen mit einer Leistung von rund 25.000 MW installiert werden.

Viele Standorte haben die Wachstumsoptionen erkannt und stellen sich organisatorisch sowie infra- und suprastrukturell neu auf.

Die deutsche Hafenwirtschaft steht bereit, mit ihrer maritimen Logistik einen wesentlichen Beitrag zur Nutzung der Offshore-Windenergie zu leisten.

Dabei setzen wir auf Kooperation mit allen Beteiligten, um partnerschaftliche Strukturen aufzubauen.

Folie 10

2. Die Seeschifffahrt ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Deshalb ist es wichtig, dass bestehende Seeverkehre nicht auf Landverkehre verlagert werden.

Diese Gefahr besteht jedoch, wenn der Schwefelgehalt für Schiffstreibstoffe nach einem IMO-Beschluss im Verkehr auf Nord- und Ostsee ab 2015 auf 0,1% reduziert werden soll.

ZDS und VDR haben unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums ein Gutachten über die Auswirkungen dieses IMO-Beschlusses auf Schifffahrt und Häfen erarbeiten lassen.

Wir erwarten, dass die Handlungsempfehlungen des Gutachtens beim weiteren Vorgehen in der IMO berücksichtigt werden.

Folie 11

3. Nachdem wir 2003 und 2006 ein Port Package I und II verhindert haben, steht ein mögliches Port Package III erneut auf der verkehrspolitischen Agenda.

Gleichzeitig prüft die Generaldirektion Binnenmarkt eine mögliche Initiative im Bereich der Konzessionen auch für den Hafensektor.

Generell und besonders im Hafenbereich besteht jedoch kein Bedarf für eine EU-weite Konzessionsregelung.

Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern hier keine Einführung von Konzessionen.

Im Gegenteil würden Konzessionen Investitionen hemmen, Arbeitsplätze gefährden und insgesamt zur Schwächung des maritimen Logistikstandortes Europa führen.

Wir lehnen Konzessionen im Hafенbereich daher strikt ab.

Sie würden die bereits im Wettbewerb stehenden leistungsfähigen Hafенunternehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährden.

Meine Damen und Herren,

Folie 12

Die Atempause beim Wachstum muss jedoch nicht nur infrastrukturell genutzt werden, um die Verkehrswege auszubauen.

Sie muss auch genutzt werden, innovative Seehafentechnologien zu entwickeln, um vor dem Hintergrund des wieder anziehenden Mengenwachstums die Leistungsfähigkeit zu steigern.

Genau dies ist geschehen. Deshalb sind wir heute zu dem Statusseminar hier.

Wir begrüßen, dass das Bundeswirtschaftsministerium das Technologieprogramm ISETEC II aufgelegt hat, mit dem die Flächenproduktivität gesteigert und die Intermodalität verbessert werden soll.

Ich freue mich auf die einzelnen Berichte und Danke für Ihre Aufmerksamkeit.