Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

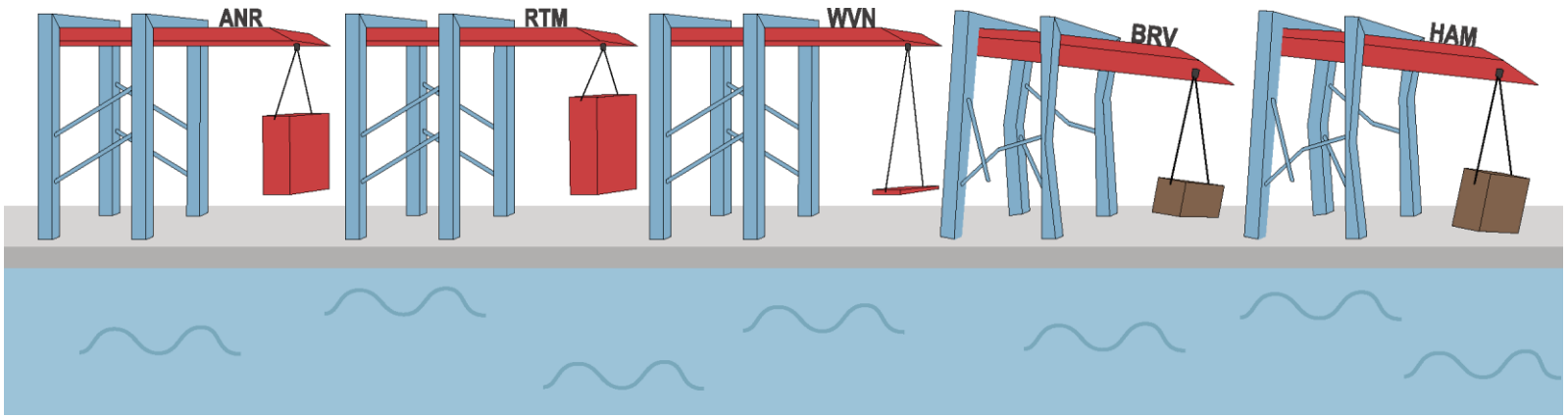
Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

Salzgitter

Deutsche Seehäfen verpassen Wettbewerbschancen

- Studie zu den verpassten Chancen der deutschen Containerseehäfen ihre Wettbewerbsfähigkeit in der Hamburg-Antwerpen-Range zu behaupten* -

**Institut für Logistikmanagement (ILM),
Salzgitter, im Januar 2020**



***https://www.ostfalia.de/cms/de/ilm/ilm_aktuelles/veroeffentlichungen_vortraege/**

Anmerkung: Die meisten der hier verwendeten Abbildungen und Tabellen stammen aus der genannten Studie. Titel und Quellen dazu sind in solchen Fällen zugunsten größerer Schriftgrade (bessere Leserlichkeit) hier gar nicht oder verkürzt ausgewiesen, jedoch findet sich dann jeweils ein Hinweis auf die verwendete Nummerierung solcher Quellen in der Studie.

Zielsetzung der Studie und dieser Präsentation (hier in sehr verkürzter Darstellung) ist es

- Wege zur Verbesserung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens aufzuzeigen
- und zwar im Rahmen einer norddeutschen Hafenkooperation,
- zusammen mit den Häfen Bremerhaven und Wilhelmshaven (JadeWeserPort).
- In der Studie wurden dazu insgesamt acht Thesen formuliert.

Gliederung

1. **Status quo des Hamburger Hafens im Vergleich zu seinen Wettbewerbern**
   - **1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen**
   - **1.2 Situation im Hinterland (Bahnverkehre)**
2. **Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Hamburger Hafens mittels einer norddeutschen Hafenkooperation**
3. **Fazit**

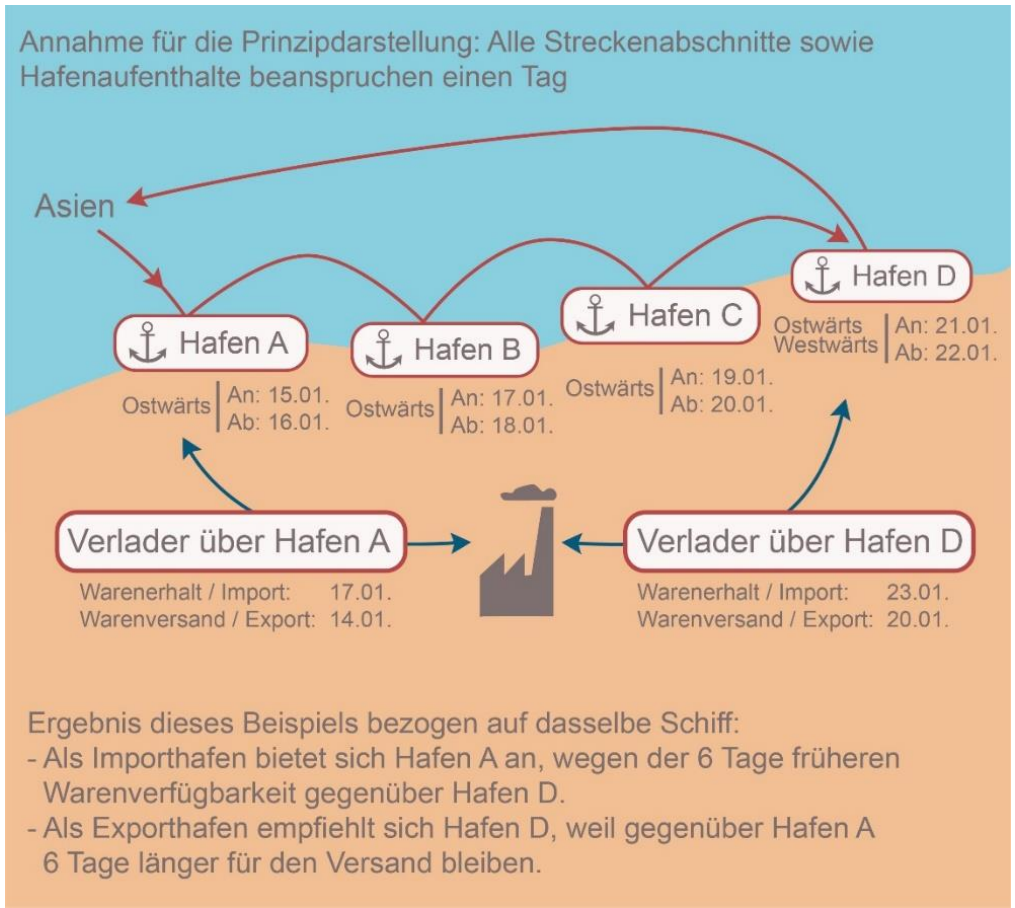
Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

Salzgitter

1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen (1)

Wie ist es zu erklären, dass der Hamburger Hafen (und Bremerhaven) in den Jahren 2014 bis 2019 in seiner Umschlagentwicklung so deutlich hinter die Westhäfen zurückgefallen ist?



Prinzipdarstellung für den Wettbewerbsaspekt „erster Löschhafen“ / „letzter Ladehafen“

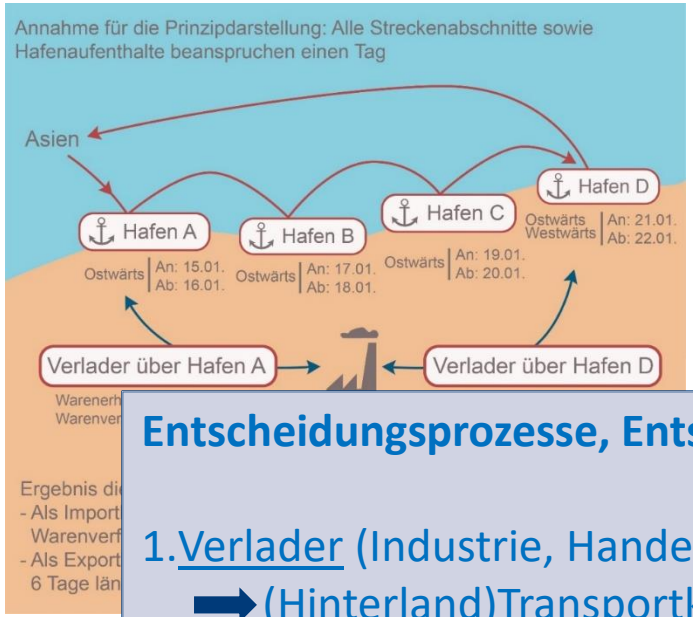
Abb. 1

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

Salzgitter

1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen (2)



Entscheidungsprozesse, Entscheidungsträger und deren wesentliche Kriterien zur Hafenwahl:

1. Verlader (Industrie, Handel, Spediteure);
   ➡ (Hinterland)Transportkosten, THC, Transitzeiten der Ware, qualitative Kriterien

↕ Interdependenzen

2. Reeder/Allianzen;
   ➡ Ladungsaufkommen, Kosten* und seeseitige Zugänge, qualitative Kriterien
   (*Kosten: Hafenanlauf, Umschlag, Hinterlandtransport)

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen (3)

<u>These 1:</u> Verlader haben einen Transitnachteil von bis zu sechs Tagen, wenn sie ihre Waren über die deutschen Seehäfen verladen.

Transitzeitnachteil von <u>drei Tagen</u>, wenn zuvor (Import) oder danach (Export) ein Westhafen angelaufen wurde, <u>sechs Tage</u> bei einem zusätzlichen Anlauf eines britischen Hafens.

Häufigste direkte Anlaufkombination (im Fall von Westhafen-Hamburg-Westhafen) zwischen den Westhäfen und dem Hafen Hamburg in den Jahren 2016 bis 2018 sowie eine Variante unter Einbeziehung eines britischen Hafens

Ergebnis des Entscheidungsprozesses für Anläufe des Hamburger Hafens von Containerschiffen ab einer Größe von 9.000 TEU (mit Einsatz auf der Relation Asien – Nordeuropa)

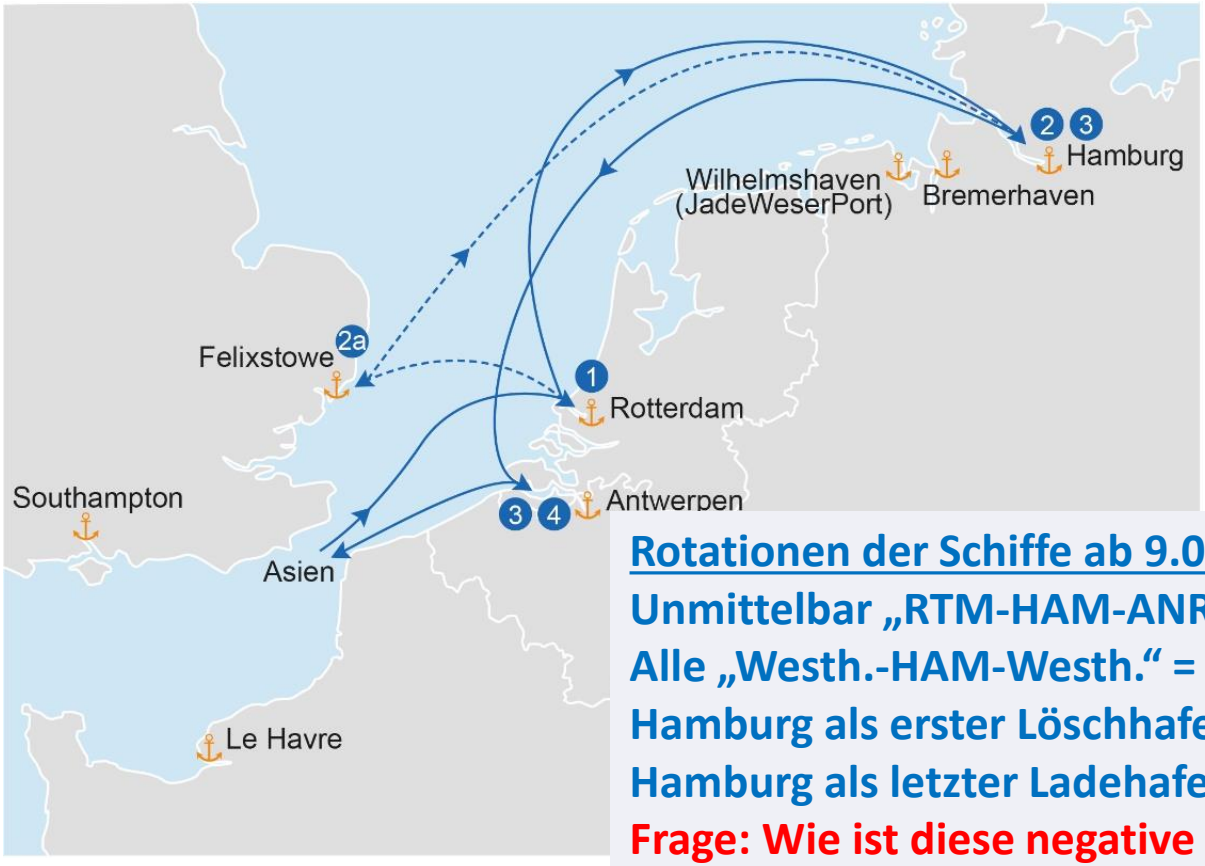
Abb. 14

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

Salzgitter

1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen (4)



Rotationen der Schiffe ab 9.000 TEU mit Anlauf in Hamburg (2019)

Unmittelbar „RTM-HAM-ANR“ = 35 % aller Anläufe in Hamburg

Alle „Westh.-HAM-Westh.“ = 40 % aller Anläufe in HAM

Hamburg als erster Löschhafen = 14 % aller Anläufe (2013 = 24 %)

Hamburg als letzter Ladehafen = 8 % aller Anläufe (2013 = 13 %)

Frage: Wie ist diese negative Entwicklung für Hamburg zu erklären?

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen (5)

<u>These 2:</u> Die Elbvertiefung wird an der grundsätzlichen Position des Hamburger Hafens zwischen „Baum (Rotterdam) und Borke (Antwerpen)“ nichts ändern.

Containerumschläge in den Haupthäfen der Hamburg-Antwerpen-Range ausgewählter Jahre in 1.000 TEU

Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Umschläge in der Hamburg-Antwerpen-Range

	2009	2013	Änderung in Prozent im Vergleich zu 2009	2017	Änderung in Prozent im Vergleich zu 2013	2018	Änderung in Prozent im Vergleich zu 2013
Hamburg	7.008	9.257	32,1	8.815	-4,8	8.726	-5,7
Bremerhaven	4.552	5.822	27,9	5.497	-5,6	5.441	-6,5
Rotterdam	9.608	11.621	21,0	13.734	18,2	14.513	24,9
Antwerpen	7.309	8.578	17,4	10.451	21,8	11.100	29,4

Tab. 15

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

1.1 Situation auf der Seeseite / in den Häfen (6)

<u>These 2:</u> Die Elbvertiefung wird an der grundsätzlichen Position des Hamburger Hafens zwischen „Baum (Rotterdam) und Borke (Antwerpen)“ nichts ändern.

Saldierte Umschläge der Häfen gegenüber dem Jahr 2009 bzw. 2013 in 1.000 TEU

	Saldi gegenüber dem Jahr 2009				Saldi gegenüber dem Jahr 2013					
	Saldo 2010 ggüb. 2009	Saldo 2011 ggüb. 2009	Saldo 2012 ggüb. 2009	Saldo 2013 ggüb. 2009	Saldo 2014 ggüb. 2013	Saldo 2015 ggüb. 2013	Saldo 2016 ggüb. 2013	Saldo 2017 ggüb. 2013	Saldo 2018 ggüb. 2013	Saldo 2019 ggüb. 2013
Hamburg	888	2.006	1.856	2.249	472	-436	-350	-442	-531	1
Bremerhaven	307	1.360	1.560	1.270	-64	-358	-292	-325	-381	-965
Deutsche Häfen	1.195	3.366	3.416	3.519	408	-794	-642	-767	-912	-964
Rotterdam	1.540	2.269	2.258	2.013	677	614	764	2.113	2.892	3.200
Antwerpen	1.158	1.352	1.326	1.269	400	1.076	1.459	1.873	2.522	3.282
Westhäfen	2.698	3.621	3.584	3.282	1.077	1.690	2.223	3.986	5.414	6.482

Quelle: Daten stammen von den Häfen, siehe Quelle von Tabelle 15 der Studie

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter
Anhörung am 21.08.2021 in Cuxhaven

1.2 Situation im Hinterland (1)

<u>These 3:</u> Verlader mit Standort in Deutschland haben die Wahl zwischen „Pest und Cholera“ hinsichtlich der Transportkosten und der Transitzeiten.

Kostenorientiert vorteilhafte Wettbewerbsregionen im Hinterland für die Häfen der Hamburg-Antwerpen-Range unter der Prämisse „gleiche THC (Abb. 7) bzw. unterschiedliche THC (Abb. 8) in allen Häfen und entfernungsabhängig unterschiedliche Transportkosten per Bahn“

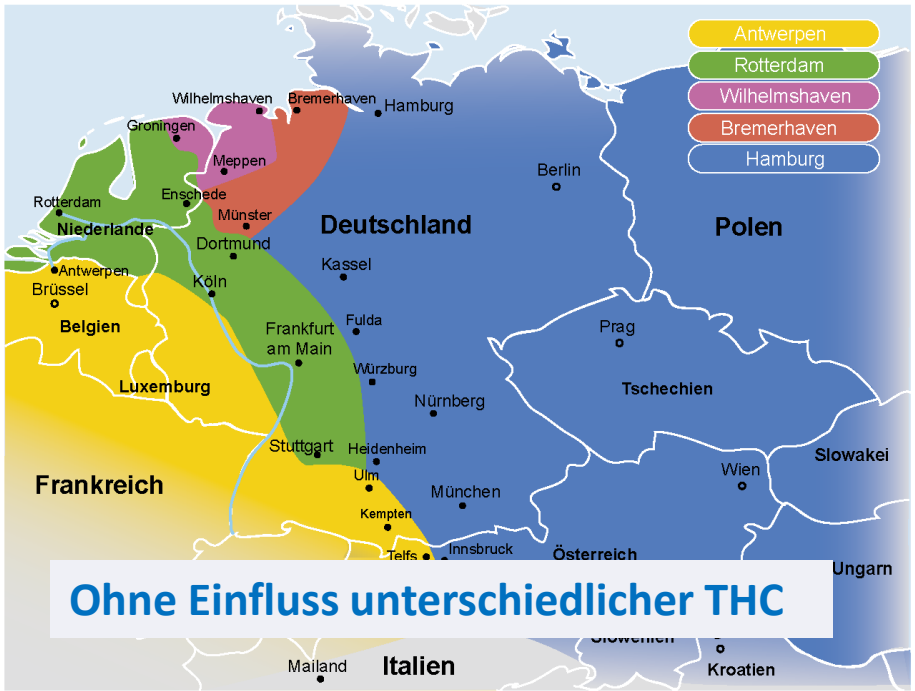


Abb. 7

Abb. 8

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

Fortsetzung

- Die „Gesamtkosten“ (Transportkosten plus THC) in den blauen Flächen sind zwar am geringsten zugunsten des Hamburger Hafens, aber mit jedem Schiff, das zuvor in einem Westhafen und / oder in einem britischen Hafen war, entstehen rund drei bzw. sechs Tage längere Transitzeiten für Importcontainer (analoges gilt für Exportcontainer).
- Es kann davon ausgegangen werden, dass kürzere Transitzeiten bei der Hafenwahl für die Verlader eine Rolle spielen, denn es gibt in erheblichem Umfang Bahnverbindungen zwischen den Westhäfen und osteuropäischen Ländern, wie z.B. Polen, obwohl die Mehrkilometer oft über 400 betragen. Darauf deutet auch der hohe (zudem gestiegene) Lkw-Anteil am Modal Split von Rotterdam hin (inkl. vermutlich gestiegener Transportweiten) und zudem eine Verladerbefragung von Drewry aus dem Jahr 2018.
- Die Wahl zwischen „Pest und Cholera“ besteht darin, dass Verlader vor dem Hintergrund der Hafenanlaufreihenfolgen sich oft entscheiden müssen zwischen früher verfügbarer Importcontainer, aber höherer Transportkosten (z.B. über RTM, anstatt über HAM, bezogen auf die blaue Fläche) oder alternativ für geringere Transportkosten, aber längere Laufzeiten solcher Container. Analoges gilt für Exportcontainer.

Abb. 7

Abb. 8

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

2. Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Hamburger Hafens mittels einer norddeutschen Hafenkooperation (1)

These 6: Das Kooperationskonzept bietet eine echte Perspektive für die deutschen Seehäfen.

Variante einer von den deutschen Seehäfen mit Blick auf die Importverkehre zu bevorzugende Anlaufreihenfolge im Rahmen einer Hafenkooperation

Rund 28 Stunden früher hätte der Empfänger seine Ware über Hamburg plus drei weitere Tage früher, gegenüber der Situation, dass das Schiff nach Anlauf in Rotterdam zuvor einen britischen Hafen anläuft. Und alles trotz des zusätzlichen Anlaufs des JadeWeserPorts! Und: Jeder Dienst/Service, der dieser Rotation folgt, stärkt die Position der deutschen Häfen gegenüber den Westhäfen.

Abb. 15

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

2. Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Hamburger Hafens mittels einer norddeutschen Hafenkooperation (2)

<u>These 6:</u> Das Kooperationskonzept bietet eine echte Perspektive für die deutschen Seehäfen.

Variante einer von den deutschen Seehäfen mit Blick auf die Exportverkehre zu bevorzugende Anlaufreihenfolge im Rahmen einer Hafenkooperation

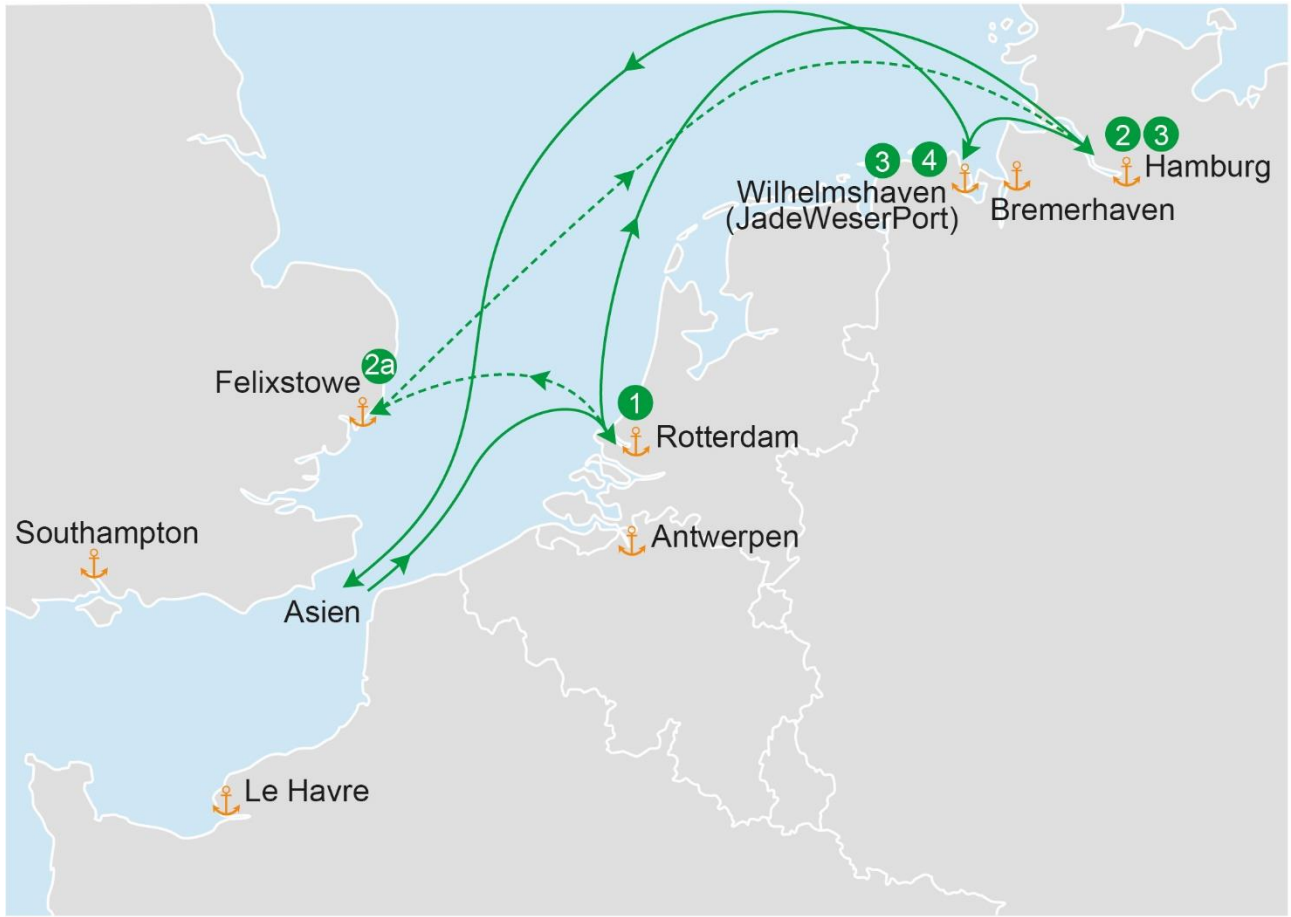


Abb. 16

Prof. Dr. Frank Ordemann
Institut für Logistikmanagement
Karl-Scharfenberg-Fakultät Salzgitter

Ostfalia
Hochschule für angewandte Wissenschaften

2. Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Hamburger Hafens mittels einer norddeutschen Hafenkooperation (3)

Fragen:

1. Könnten sich die Reihenfolgen der Hafenanläufe zugunsten der deutschen Seehäfen durch eine Hafenkooperation ändern? Das könnten sie in „technischer Hinsicht“ leicht. Dazu bedarf es eines abgestimmten Konzepts bzw. eines konkludenten Verhaltens zwischen den deutschen Seehäfen.

2. Würden den Reedern/Allianzen dadurch Nachteile mit Blick auf deren Angebot gegenüber den Verladern entstehen? Wohl kaum. In großen Teilen Deutschlands sowie Richtung Osten und Süden und auch in den Feederregionen hätten die Verlader in „transitzeitlicher Hinsicht“ Vorteile gegenüber dem Status quo.

3. Hätten die Reeder Kostensteigerungen zu befürchten durch veränderte Reihenfolgen der Hafenanläufe zugunsten der deutschen Seehäfen?
   Ja, deutliche, bliebe es beim Staus quo! Derzeit ist es so, dass vor allem die Umschlagkosten in den deutschen Seehäfen vergleichsweise zu den Westhäfen zu hoch sind. Sie machen mit Abstand den „Löwenanteil“ an den Gesamtkosten eines Hafenanlaufs aus. Die Gesamtkosten würden sich bei steigendem Umschlag erhöhen.

ür die deutschen

Abb. 16

3. Fazit

1. **Der Hamburger Hafen hat seine Position als Welthafen de facto verloren. Im Jahr 2000 war er noch auf „Augenhöhe“ mit Rotterdam und Antwerpen. Mit einer Differenz von zwei Plätzen hinter Rotterdam und noch vor Antwerpen gehörte er zu den TOP 10 Containerhäfen weltweit. Rotterdam gehört immer noch zur TOP 10 (Stand: Ende 2019), Antwerpen rangierte auf Platz 14, Hamburg auf Platz 19 (siehe statista.com und weitere hafenbezogene Quellen).**
2. **Die jüngste Elbvertiefung, mit Abschluss vermutlich im Jahr 2021, wird ein Tropfen auf dem heißen Stein bleiben, sie wird nicht geeignet sein, Hamburgs Wettbewerbssituation wesentlich zu verbessern.**
3. **Eine Kooperation zwischen den drei großen deutschen Containerseehäfen, vor allem auf der Seeseite, aber auch bei den Hinterlandverkehren per Bahn, wird zu einer Schicksalsfrage für die Häfen Hamburg (und Bremerhaven), wenn sie im Wettbewerb zu den Westhäfen wieder aufschließen wollen.**
4. **Zusätzlich zur Kooperation müssen die deutschen Containerseehäfen kostengünstiger werden, um attraktiver für ihre Nachfrager zu werden. Die Umschlagkosten stehen dabei im Fokus. Eine Reduzierung der schiffsbezogenen Hafenanlaufkosten hingegen werden kaum eine Wirkung haben.**
5. **Anders als vielfach angenommen wird, hat die Transitzeit der Ware für die Verlader eine zunehmend hohe Bedeutung hinsichtlich der Entscheidung für konkrete Transportketten und damit für konkrete Häfen (Anlaufreihenfolgen).**