

# GEMEINSAM DEN HAFEN VON MORGEN BAUEN. MAKE IT HAPPEN.

## HÖHEPUNKTE JAHRESBERICHT 2021



## Vorwort der Generaldirektion



### Gemeinsam den Hafen von morgen bauen

Im Rotterdamer Hafen müssen die Unternehmen florieren und einen Mehrwert schaffen können. Als Hafenbetrieb von Rotterdam konzentrieren wir uns auf Sicherheit, Zugänglichkeit, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Innovation. Wir tun dies nicht allein, sondern mit vielen Partnern. Gemeinsam sorgen wir für einen effizienten und saubereren Hafen und streben nach einem gesunden und grünen Lebensumfeld. Auf diese Weise trägt der Hafen- und Industriekomplex wesentlich zur Ertragskraft der niederländischen Wirtschaft bei. Aber die Auswirkungen sind weitreichender.

Wir sind davon überzeugt, dass der Erfolg des Hafens auch von der Lösung sozialer Fragen abhängt. Zahlen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung, sauberer Luft, Beschäftigung, Integration, Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden werden immer wichtiger.

Verschiedene Initiativen zur Verbesserung dieser Zahlen - die Beispiele sind in diesem Jahresbericht beschrieben - zeigen die Stärke und Entschlossenheit des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes. Und die unserer eigenen Organisation.

#### **Ergebnisse und Investitionen**

Die finanziellen Ergebnisse des Hafenbetriebs Rotterdam im Jahr 2021 sind zufriedenstellend. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern stieg auf 273,6 Millionen Euro (2020: 270,8 Millionen). Das um steuerliche Einmaleffekte aufgrund von Änderungen des Körperschaftsteuersatzes bereinigte Ergebnis nach Steuern belief sich auf 213,4 Millionen Euro (2020: 207,2 Millionen). Der Umschlag erholte sich mit einem Gesamtvolumen von 468,7 Millionen Tonnen stark und erreichte fast wieder das Niveau von 2019 (vor Corona). Im Dezember wurde mit der Ankunft des 15-millionsten TEU-Containers des Jahres im Hafen von Rotterdam sogar ein Rekord aufgestellt. Dies ist das erste Mal, dass ein europäischer Hafen diese magische Grenze durchbrochen hat.

Die Ergebnisse ermöglichen es uns, weiter in den Hafen der Zukunft zu investieren. Im Jahr 2021 wurde das Ziel formuliert, 275 Millionen Euro in den Hafen- und Industriekomplex zu investieren. Mit 226,3 Millionen Euro haben wir dies nicht erreicht. Dies ist auch auf die Anpassung des Investitionsumfangs, globale logistische Probleme, aber auch auf Verzögerungen durch die Stickstoffkrise zurückzuführen. Der Rotterdamer Hafen benötigt rasch mehr Stickstofffläche für verschiedene Projekte im Bereich der Energiewende. Wenn dies nicht geschieht, werden wir nicht in der Lage sein, unsere Ambitionen rechtzeitig zu verwirklichen, und die Nachhaltigkeit der Branche wird stagnieren.

### ***Sicherheit hat oberste Priorität***

Im Jahr 2021 hatten wir nicht nur mit den Folgen der COVID-19-Pandemie zu kämpfen, sondern auch mit den Folgen der Suezkanal-Blockierung, die dazu führte, dass innerhalb kurzer Zeit nach dem Entladen des Schiffes Dutzende von Schiffen in den Hafen einliefen. Alle Beteiligten waren angespannt, bei dem Vorhaben, die Folgen dieses einzigartigen Ereignisses sicher und reibungslos zu bewältigen. Auch in diesem zweiten Coronajahr hat die Hafenmeisterei ihre Dienste unvermindert fortgesetzt, und der Hafen blieb leicht zugänglich und sicher. Bei der Bekämpfung der Folgen durch Drogenkriminalität arbeiten wir mit den Vollzugsbehörden im Hafen, wie dem Zoll und der Polizei, zusammen.

### ***Intelligente Lösungen für Logistik, Management und Hafenentwicklung***

Wir wollen die Wettbewerbsposition des Rotterdamer Hafens als Logistikkreuzung und Industriekomplex von Weltrang stärken. Innovation und Digitalisierung spielen dabei eine wichtige Rolle. So nutzen wir zum Beispiel Informationen von Satelliten und Sensoren bei der Instandhaltung von Kaianlagen. Mit den Ergebnissen können die Kunden unsere Anlagen intensiver nutzen und wir können die Wartung effizienter durchführen. Die Tatsache, dass der Brexit keine größeren Probleme in der Logistik in Rotterdam verursacht hat, zeigt, dass die Systeme unserer Tochtergesellschaft Portbase den Transportsektor und die Regierung gut unterstützen. Die Digitalisierung der Logistikkette wird auch in der Hafenmeisterei immer deutlicher. Die Abwicklung von Schiffsbesuchen erfolgt weitgehend digital.

### ***Wichtige Schritte bei der Energiewende***

Die Energiewende ist in vollem Gange. Wir beteiligen uns an verschiedenen Projekten, mit denen wir 20 bis 25 % des niederländischen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels für 2030 erreichen können. Im Mai 2021 wurde bekannt, dass die niederländische Regierung rund 2 Milliarden Euro für Unternehmen bereitstellt, die ab 2024 CO<sub>2</sub> abscheiden und zur Speicherung in das von uns gemeinsam mit Energie Beheer Nederland und Gasunie entwickelte Projekt Porthos liefern wollen. Wasserstoff gewinnt bei der Energiewende zunehmend an Bedeutung. Derzeit laufen eine Reihe von Projekten, die sowohl die lokale Produktion in großem Maßstab, den Import von Wasserstoff aus Übersee als auch die Anwendung im Verkehrssektor und in der Industrie in Rotterdam, Moerdijk, Chemelot und Deutschland betreffen. Wir haben einen großen Einfluss, aber um dies durchsetzen zu können, benötigen wir unbedingt die Zusammenarbeit mit der Regierung. Dies betrifft die Erarbeitung klarer Rechtsvorschriften und Regelungen auf längere Sicht sowie die Beseitigung von Hindernissen. Tragen Sie gemeinsam mit uns dazu bei, dass wir uns noch schneller und entschlossener in Richtung einer klimaneutralen Welt bewegen können.

### ***Unternehmerisch und entschlossen***

Wir leisten einen wesentlichen Beitrag zur Nachhaltigkeit und Ertragskraft der niederländischen Wirtschaft. Wir tun dies proaktiv und mit dem Fokus auf Zusammenarbeit, von einer unternehmerischen und entschlossenen Organisation aus. Im Jahr 2021 haben wir die Entscheidung getroffen, zukunftssicher zu arbeiten, 60 % im Büro und 40 % zu Hause. COVID-19 hat die digitale, flexible und ferngesteuerte Arbeit beschleunigt. Mitarbeiterbefragungen zeigen, dass es die Mehrheit unserer Kolleginnen und Kollegen gut findet, dass wir die Heimarbeit weiterhin fördern: weniger Reisezeit, effizienteres Arbeiten und mehr Autonomie. Wie unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir auch unseren Stakeholdern und Kunden, die uns im Jahr 2021 ihr Vertrauen geschenkt haben.

Die Generaldirektion

Allard Castelein, Vivienne de Leeuw, Boudewijn Siemons

# Kurzfassung

## 2021 in Zahlen

### Sicherheit

0

Schwere Unfälle



Im Jahr 2021 gab es im Rotterdamer Hafen keine größeren Zwischenfälle.

### Warenumsschlag

468,7

Millionen Tonnen



Im Jahr 2021 stieg unser Umschlag im Vergleich zu 2020 um 7,3 %. Fast alle Warenarten verzeichnen aufgrund des Marktaufschwungs einen Anstieg.

### Umsatz

772,7

Millionen Euro



Im Jahr 2021 stieg unser Umsatz um 2,6% gegenüber 2020.

### Bruttoinvestitionen

226,3

Millionen Euro



Im Jahr 2021 investierte der Hafenbetrieb Rotterdam in kundenbezogene Infrastruktur, öffentliche Infrastruktur, Betriebsvermögen und Beteiligungen.

### Energiewende

22,4 mt

CO<sub>2</sub>-Emissionen



Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Rotterdamer Hafens sind zwischen 2016 und 2020 um 27 % gesunken. Der Rückgang ist teilweise auf die Verlagerung der Stromerzeugung von Kohlekraftwerken auf Gaskraftwerke zurückzuführen. (Quelle: EU-Transaktionsprotokoll, Zahl bezieht sich auf 2020)

### Unternehmerische und entschlossene Organisation

49,1%

engagierte und begeisterte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Unsere Mitarbeitendenbefragung zeigt, dass 49,1 % unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter engagiert und begeistert sind. Im Vergleich zur letzten Erhebung (48,2 %) ist der Wert gestiegen. Unser Ergebnis liegt im oberen Viertel des Benchmarks.

### Beschäftigung

174.057

Arbeitsplätze



Der Rotterdamer Hafen beschäftigte im Jahr 2020 direkt und indirekt 174.057 Menschen (letzte bekannte Zahl). (Quelle: Port Monitor 2021).

### Mehrwert

3,0%

des Bruttoinlandsprodukts



Die Wertschöpfung des Rotterdamer Hafens betrug im Jahr 2020 (letzte bekannte Zahl) 23,8 Milliarden Euro. (Quelle: Port Monitor 2021).

# Meilensteine im Jahr 2021



## Eröffnung des Leuvepavillons

Der Leuvepavillon wurde am 16. Juli eröffnet und besteht aus einem Hafeninformativpunkt des Hafenbetriebs Rotterdam, zwei Gastronomiebetrieben und öffentlichen Werkstätten des Maritimen Museums. Der Leuvepavillon bietet eine bessere Verbindung zwischen der Stadt und dem Hafen. Der Hafenepavillon des Hafenbetriebs Rotterdam ist als Besucherzentrum Teil des Leuvepavillons.



## Zusammenarbeit bei der Produktion von grünem Wasserstoff

Im September unterzeichneten das Energieunternehmen Uniper und der Hafenbetrieb Rotterdam eine Vereinbarung zur Entwicklung der Produktion von grünem Wasserstoff am Uniper-Standort Maasvlakte. Diese Pläne stehen im Einklang mit der geplanten neuen Wasserstoffinfrastruktur und der wachsenden Nachfrage nach nachhaltigem Wasserstoff.



## Nachhaltigere Gestaltung der Flotte

Am 4. Oktober wurde das zu einem Hybridschiff umgebaute Katastrophenschutzschiff RPA10 zu Wasser gelassen. Das Schiff erfüllt die strengsten Emissionsvorschriften für Abgasemissionen.



## Shell baut eine Biokraftstoffanlage

Shell wird im Shell Energy and Chemical Park Rotterdam (Shell Pernis) eine Biokraftstoffanlage mit einer Kapazität von 820.000 Tonnen pro Jahr errichten. Nach dem Bau wird die Anlage eine der größten ihrer Art in Europa sein, in der nachhaltiger Flugkraftstoff (SAF) und erneuerbarer Diesel aus Abfällen hergestellt wird.



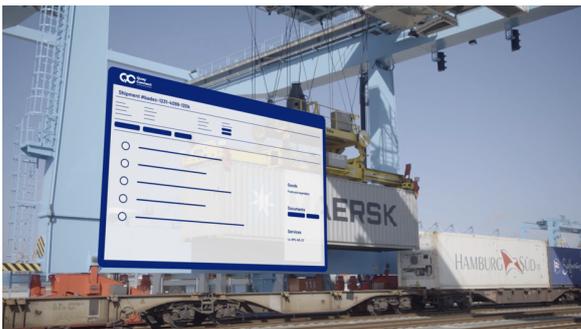
## Eröffnung des Abschnitts der Theemswegtracé

Am 8. November hat ProRail die Theemswegtracé im Rotterdamer Hafen erfolgreich an die bestehende Hafenbahnlinie angeschlossen. Der erste Güterzug fuhr bereits über die 4 Kilometer lange nagelneue Strecke.



## Rekordtiefgang im Amazonas-Hafen

Ende November traf die Ever Ace am ECT-Delta-Terminal im Amazonas-Hafen ein. Das größte Containerschiff der Welt hatte einen Tiefgang von 16,5 Metern. Im Dezember wurde dieser Rekord von der Ever Aim gebrochen, die einen Tiefgang von 16,7 Metern hatte. Laut der Datenbank des Hafenbetriebs Rotterdam ist dies ein neuer Rekord für dieses Hafenbecken.



## Naviporta entwickelt Quay Connect

Seit dem Brexit ist die Ausfuhr in das Vereinigte Königreich komplizierter geworden. Auf Naviporta, der unabhängigen Blockchain-Plattform für den Logistiksektor, die vom Hafenbetrieb Rotterdam ins Leben gerufen wurde, wurde ein neuer Dienst entwickelt: **Quay Connect**. Dieser Dienst ermöglicht den automatischen Austausch von Informationen mit den Zollbehörden in den Häfen des Vereinigten Königreichs. Der neue Dienst wurde am 16. Dezember angekündigt.



## Umschlag von mehr als 15 Millionen TEU-Containern

Im Dezember haben wir im Rotterdamer Hafen die Rekordumschlagzahl von 15 Millionen TEU-Containern erreicht. Trotz der Pandemie, der Blockierung des Suezkanals und anderer Störungen, die den Containerverkehr beeinträchtigten, schloss der Rotterdamer Hafen das Jahr mit einem Umschlagrekord ab.

# Auftrag, Vision, Kernaufgaben und Strategie

## Mission

Wir schaffen wirtschaftlichen und sozialen Mehrwert, indem wir mit Kunden und Interessengruppen zusammenarbeiten, um ein nachhaltiges Wachstum des Weltklasse-Hafens zu erreichen.

## Vision

Wir arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung des Rotterdamer Hafens, um den sichersten, effizientesten und nachhaltigsten Hafen der Welt zu schaffen. Wir schaffen Mehrwert für unsere Kunden durch die Entwicklung von Ketten, Netzwerken und Clustern, sowohl in Europa als auch in Wachstumsmärkten weltweit.

## Kernaufgaben

- Nachhaltige Entwicklung, Verwaltung und Betrieb des Hafens.
- Aufrechterhaltung einer sicheren und reibungslosen Navigation.

Bei der Erfüllung der Kernaufgaben agieren wir als unternehmerischer Entwickler, Vermittler, Moderator, Förderer, Regisseur, Investor und Initiator.

## Unternehmensstrategie

In unserer Geschäftsstrategie konzentrieren wir uns auf drei Schwerpunkte. Der Schwerpunkt liegt auf der Erzielung sozialer und wirtschaftlicher Auswirkungen, die über die bloße Steigerung des Volumens hinausgehen. Es geht auch um Relevanz und Qualität. Mit unseren Aktivitäten ermöglichen wir unseren Kunden, geschäftlich erfolgreich zu sein.



### **Intelligenter Partner in Logistikketten**

Durch die Bereitstellung von Informationen und Daten sind wir in der Lage, den Umschlag von Gütern in der Logistikkette so effizient und optimal wie möglich zu gestalten. Damit wollen wir dafür sorgen, dass sich mehr „Fracht“ für Rotterdam entscheidet.

### **Beschleunigung der Nachhaltigkeit im Hafen**

Als Beschleuniger der Nachhaltigkeit im Hafen streben wir eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 49 % im Vergleich zu 2019 im Jahr 2030 an. Wir beabsichtigen, bis 2022 eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 55 % zu erreichen. Wir setzen dies durch ein breites Portfolio von Energiewendeprojekten um, die den Hafen in die Lage versetzen, bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden, zukunftssichere Ladungsströme und Aktivitäten anzuziehen und gewinnbringend in Nachhaltigkeit zu investieren.

### **Unternehmerische und entschlossene Organisation**

Wir stellen hohe Anforderungen an die Effektivität und Kundenorientierung unserer Organisation. Ein interdisziplinärer Ansatz, eine gute interne und externe Zusammenarbeit und eine klare Ausrichtung tragen dazu bei, dass dies gelingt. Dies führt zu einer weiteren Verbesserung der Agilität der Organisation, zur Kontrolle der Betriebskosten und des Kapitalaufwands sowie zu einer weiteren Steigerung der Kundenorientierung.

Die Komplexität des Umfelds, in dem wir tätig sind, nimmt zu. Vor allem, wenn es darum geht, Rotterdam als intelligenten Hafen und als Hafen zu positionieren, in dem die Energiewende stattfindet. Eine erfolgreiche Koordinierung mit Dritten erfordert eine klare Rollendefinition: Was tun wir und was tun wir nicht? Das schafft Orientierung, unterstützt die Handlungsfähigkeit der Organisation und verbessert unsere Fähigkeit, die von uns gewählte Rolle voll zu erfüllen.

## **Mehrwert**

### *Wertschöpfung einschließlich indirekter Rückkopplungseffekte*

Die Wertschöpfung des Rotterdamer Hafens, einschließlich der indirekten Rückwirkungen, wird für 2020 auf 23,8 Milliarden Euro geschätzt. Dies entspricht 3 % des niederländischen Bruttoinlandsprodukts (BIP). Dabei entfallen 10 Mrd. € auf die direkte Standortfunktion, 5,9 Mrd. € auf die direkte Drehscheibenfunktion und 7,8 Mrd. € auf die indirekten Rückkopplungseffekte des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes (Quelle: Port Monitor 2021).

Im Jahr 2020 waren etwa 174.057 Vollzeitstellen mit dem Rotterdamer Hafen verbunden. Dabei entfallen 42.250 VZÄ auf die direkte Standortfunktion, 60.806 VZÄ auf die direkte Drehscheibenfunktion und 71.001 VZÄ auf die indirekten Rückkopplungseffekte des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes (Quelle: Port Monitor 2021).

### *... einschließlich der indirekten Vorwärtseffekte*

In der Studie „Het Rotterdam Effect“ wurde berechnet, dass die Wertschöpfung und die Beschäftigung im Jahr 2017 höher war, auch wenn die indirekten Vorwärtseffekte berücksichtigt wurden: 45,6 Milliarden und 384.500 Arbeitsplätze in Vollzeitäquivalenten.

### *Handelsstromfunktion der Häfen im Mündungsgebiet von Rhein und Maas*

Schätzungen zufolge trugen die Häfen im Mündungsgebiet von Rhein und Maas (einschließlich Moerdijk und Drehtsteden) im Jahr 2018 rund 34 Milliarden Euro zum Exportwert niederländischer Produkte bei. Hinzu kommt der Mehrwert, der sich aus dem Standort und der Drehscheibenfunktion ergibt. Der weitaus größte Teil der 34 Milliarden Euro wird dem Hafen von Rotterdam zugeschrieben. Die Funktion der Handelsströme war 2018 neben der Standortfunktion und der Drehscheibenfunktion auch mit rund 301.100 Vollzeitstellen verbunden.

Damit ergibt sich für die Häfen im Rhein- und Maasmündungsgebiet eine Gesamtwertschöpfung von 63 Milliarden Euro und eine Gesamtbeschäftigung von 563.800 VZÄ im Jahr 2018 (Quelle: Wirtschaftliche Bedeutung von Seehafengebieten). Die gesamte Wertschöpfung beträgt 8,2 % des Bruttoinlandsprodukts.

## Unser Beitrag zu den nachhaltigen Entwicklungszielen

Als gemeinnützige Organisation fühlen wir uns für unseren Einfluss auf die Gesellschaft verantwortlich und übernehmen diese Verantwortung. Unsere kürzlich aktualisierte Erklärung zur sozialen Verantwortung der Unternehmen (Corporate Social Responsibility, CSR) zeigt, für welche Prinzipien wir beim Hafendienstbetrieb Rotterdam eintreten, und basiert auf internationalen CSR-Rahmenwerken wie dem Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC) und den Richtlinien der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

In unserer CSR-Erklärung nennen wir drei CSR-Themen, die bei unserer gesellschaftlichen Wertschöpfung führend sind: Sichere und gesunde Umwelt, Klima und Energie sowie Menschen und Arbeit. Mit unserer Arbeit leisten wir einen Beitrag zu den Nachhaltigen Entwicklungszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen. Wir leisten den größten Beitrag für:



### Indirekter Beitrag zu den SDG

Darüber hinaus haben wir zwei SDG identifiziert (5 - Gleichstellung der Geschlechter und 17 - Partnerschaft zur Erreichung der Ziele), zu denen wir auf indirektere Weise beitragen. Daher haben wir sie nicht mit unseren CSR-Themen oder KPI verknüpft. Beispiele hierfür werden in diesem Bericht beschrieben, unter anderem in den Kapiteln über Energiewende und nachhaltige Geschäftsaktivitäten. Die Verbindung zwischen unseren Schwerpunkten, wesentlichen Themen, KPI und SDG ist in der folgenden Korrelationstabelle zusammengefasst.

## Unser Unternehmenskodex

Die Grundsätze zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen, Umwelt und Korruptionsbekämpfung sind in unserem Unternehmenskodex verankert. Unser Unternehmenskodex beschreibt, wie wir uns gegenüber unserer Umwelt verhalten und verpflichtet uns zu den zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC). Wir teilen unseren Unternehmenskodex auf unserer [Website](#) mit.

Es liegt in der Verantwortung von uns allen, sicherzustellen, dass wir im Einklang mit dem Unternehmenskodex handeln. Der Unternehmenskodex (und damit die Zehn Grundsätze) gilt für alle, die für den Hafendienstbetrieb Rotterdam arbeiten. Dies gilt sowohl für Führungskräfte und Angestellte als auch für Zeitarbeitskräfte, Praktikanten, Freiwillige, abgeordnetes Personal oder andere Leiharbeiter.

## **Menschenrechte und Arbeitsbedingungen**

Beim Hafbetrieb Rotterdam unterstützen und respektieren wir die Menschenrechte und die entsprechenden Arbeitsbedingungen. Wir wollen sicher sein, dass wir nicht an Menschenrechtsverletzungen beteiligt sind.

Wir sind uns der Tatsache bewusst, dass unsere Arbeit direkte oder indirekte Auswirkungen auf Menschen und Gemeinschaften haben kann. Daher haben wir eine Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, unserer Kundschaft und der Gesellschaft, die Menschenrechte zu achten.

### ***Prioritätensetzung bei Menschenrechtsrisiken***

Um die schwerwiegendsten Menschenrechtsrisiken im Zusammenhang mit unserer Geschäftstätigkeit zu ermitteln, wurde eine Untersuchung durchgeführt, die eine Medienanalyse, Interviews mit Mitarbeitenden und Ergebnisse von Umfragen umfasste. Dabei wird zwischen den Auswirkungen unserer eigenen Aktivitäten und den Auswirkungen der Aktivitäten von Geschäftspartnern in unserer Kette unterschieden, wie z. B. Lieferanten, Kunden und Partnern, mit denen wir zusammenarbeiten.

Unsere eigene Arbeit, in Form von Investitionen und Ausschreibungsprojekten, findet größtenteils in den Niederlanden statt. Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit achten wir unter anderem auf die folgenden Risikobereiche:

- In unserer Rolle als Arbeitgeber: Arbeitsumfeld: Sicherheit, Privatsphäre, Gleichstellung und Diskriminierung;
- In unserer Beschaffungskette, bei Lieferanten und Auftragnehmern: Arbeitsumgebung und Sicherheit;
- Im Hafen von Rotterdam: Treibhausgasemissionen, (gesundheitliche) Belastung der Bevölkerung, Arbeitsumfeld, Sicherheit und Privatsphäre.

Wenn es zu negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte kommt, ergreifen wir je nach operativem Kontext und der Schwere der Auswirkungen geeignete Maßnahmen. Wir unterscheiden zwischen nachteiligen Auswirkungen unserer eigenen Aktivitäten und nachteiligen Auswirkungen der Aktivitäten unserer Geschäftspartner. Der Hafbetrieb Rotterdam hat für seine eigenen Aktivitäten ein Risikomanagement- und Kontrollsystem eingerichtet. Für Geschäftsbeziehungen ist der Hafbetrieb Rotterdam nicht direkt verantwortlich und wir haben nur begrenzten Einfluss. Bei diesen Themen engagieren wir uns mit den Möglichkeiten, die der Position und der Rolle des Hafbetriebs Rotterdam entsprechen.

### ***Priorisierte Risikopolitik***

Für das eigene Unternehmen enthält der Unternehmenskodex allgemeine Grundsätze zur Achtung der Menschenrechte und der entsprechenden Arbeitsbedingungen. Für den Hafbetrieb Rotterdam bedeuten diese Grundsätze, dass den Menschen die Freiheit gegeben wird, sich zusammenzuschließen, und dass wir jede Form von Diskriminierung beseitigen wollen. Zum Unternehmenskodex gehören auch erwünschte und unerwünschte Verhaltensweisen gegenüber Kollegen, Bewerbern, eingestellten Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten und Auftraggebern. Darüber hinaus wurden explizite Maßnahmen in den Bereichen Arbeitssicherheit, Datenschutz und Vielfalt ausgearbeitet. Mit unserem Programm zur Energiewende konzentrieren wir uns auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Hafen. Sie erfahren [hier](#) mehr darüber.

### **Rechtsbehelf**

Bei Verdacht auf Fehlverhalten, unerwünschtes Verhalten oder mangelnde Integrität können Mitarbeitende und Dritte dies auf verschiedene Weise melden.

### **Umwelt**

Aus unserem Verhaltenskodex geht hervor, dass wir uns um die Herausforderungen des Umweltschutzes kümmern, Initiativen zur Stärkung der Umweltverantwortung ergreifen und die Entwicklung und Einführung umweltfreundlicher Technologien fördern werden. Wir tun dies, indem wir eine sauberere Schifffahrt fördern, die Energiewende in der Branche vorantreiben, aber auch indem wir daran arbeiten, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck unserer eigenen Organisation weiter zu verringern.

### **Korruptionsbekämpfung**

In unserem Unternehmenskodex bekräftigen wir die Bedeutung der Bekämpfung von Korruption und Betrug. Von jeder Mitarbeiterin und jedem Mitarbeiter wird erwartet, dass er beides vermeidet. Wir lehnen jede Form von Korruption, einschließlich Bestechung und Erpressung, ab. Durch unser Onboarding-Programm, ein E-Learning-Modul und Integritätsschulungen vermitteln wir ein Bewusstsein für die bestehenden Verfahren und Richtlinien, die unerwünschtes Verhalten verhindern sollen. Ein „Führungszeugnis“ ist ein Standardbestandteil unserer Einstellungspolitik, mit zusätzlichen AIVD-Überprüfungen (Allgemeiner Nachrichtendienst) für Sicherheitspositionen in der Hafenmeisterei. Darüber hinaus wenden wir die Beschaffungsrichtlinien und die OECD-Leitlinie „Principles for Enhancing Integrity in Public Procurement“ an. Schließlich verfügen wir über zusätzliche Finanzkontrollrahmen für Schlüsselprozesse wie Beschaffung, Verkauf und IT, die Maßnahmen zur Verhinderung und/oder Aufdeckung von Betrug beinhalten. Wir überwachen und erörtern das Risiko von „Fehlender Integrität und Betrug“ zweimal im Jahr. Es gibt keine Hinweise darauf, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Korruption oder Betrug verwickelt sind.

### **Unsere internationale Arbeit**

Wir sind auch im Ausland tätig. Über unsere Joint Ventures sind wir im Oman und in Brasilien tätig. Wir bieten auch Beratungsdienste in Indonesien, Indien, Mosambik, Argentinien, Ägypten und Lettland an. Bei unseren internationalen Aktivitäten lassen wir uns von der allgemeinen CSR-Politik leiten, wie sie innerhalb des Hafensbetriebs Rotterdam gilt, aber wir berücksichtigen den lokalen Kontext und die praktischen Möglichkeiten und Erwartungen. Bei unseren Aktivitäten im Ausland wird den sozialen Risiken besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Wir bereiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ins Ausland entsandt werden sollen, sorgfältig vor. Die daraus gezogenen Lehren werden in Schulungen zu ethischen Problemfeldern diskutiert, in denen wir praktische Fälle erörtern. Im Jahr 2022 werden wir die weitere Anwendung von Leitlinien für unsere internationalen Aktivitäten prüfen.

## **Vielfalt und Inklusion**

Der Hafensbetrieb Rotterdam möchte eine vielfältige Organisation sein, in der sich jeder zu Hause fühlt. Wir sind davon überzeugt, dass die Vielfalt am Arbeitsplatz die Qualität der Teams, die Entscheidungsfindung sowie die Flexibilität und Innovationskraft unserer Organisation verbessert. Eine integrative Organisation ist widerstandsfähig, agil, flexibel und anpassungsfähig. Eine integrative Organisation hat eine sichere und offene Kultur, in der jeder die Möglichkeit hat, seine Meinung zu äußern, und in der Gleichberechtigung herrscht. Außerdem ist eine vielfältige Zusammensetzung der Beschäftigten besser für den sich wandelnden Arbeitsmarkt geeignet.

Unser Ziel ist es, die Vielfalt und Integration innerhalb des Hafensbetriebs Rotterdam zu verbessern. Zu unseren Initiativen zur Erreichung dieses Ziels gehören: ein besseres Verhältnis zwischen Männern und Frauen, eine größere Altersvielfalt, die Gewinnung von Mitarbeitenden mit unterschiedlichem kulturellem Hintergrund und die aktive Suche nach Menschen mit einer gewissen Arbeitsmarktferne. Die Leitlinie für eine freie Stelle ist, dass die neu einzustellende Mitarbeitende immer „die beste Person am richtigen Platz“ ist und zur Vielfalt der Organisation beiträgt.

## Sicherheit

Die Gewährleistung der Sicherheit im Hafen- und Industriekomplex ist eine der höchsten Prioritäten des Hafensbetriebs Rotterdam. Wir tun dies für die Schifffahrt, aber auch für die Anwohnenden, die Beschäftigten im Hafen, die Unternehmen und die (Freizeit-)Nutzer des Hafengebiets. Dazu gehören neben der nautischen Sicherheit auch die Sicherheit bei Projekten, die Verkehrs- und Umweltsicherheit, die Wassersicherheit, die subversive Kriminalität, die organisatorische Sicherheit und die Cybersicherheit. Wir beobachten ständig die „Sicherheitslandschaft“ und teilen unser Wissen und unsere Erfahrung zu den verschiedenen Themen mit.

### Unfälle

Wir berichten über die Sicherheit des Schiffsverkehrs mithilfe des Nautischen Sicherheitsindex (NSI). Dabei handelt es sich um eine Berichtszahl, die die Schwere der Unfälle berücksichtigt. Im Jahr 2021 übertraf der NSI mit 7,46 die Norm von 7,0. Es gab keine sehr schweren Unfälle, aber drei schwere: eine Kollision eines Seeschiffs mit der Caland-Brücke, eine Kollision zwischen einem Seeschiff und einem Binnenschiff in der Nähe des Eemhavens und ein gekentertes Binnenschiff (Schubschlepper).

### Subversive Kriminalität

Die Drogenkriminalität im Hafen hat im vergangenen Jahr regelmäßig für Schlagzeilen gesorgt. Die Bekämpfung der subversiven Kriminalität ist eine gesellschaftliche Aufgabe, die formell nicht in den Zuständigkeitsbereich des Hafensbetriebs Rotterdam fällt. Subversive Kriminalität steht jedoch ganz oben auf unserer Agenda, wir wollen sie nicht in unserem Hafen. Dies liegt im Interesse der Integrität, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des Hafens. Wir wollen nicht, dass Kriminelle den Hafen missbrauchen. Wir arbeiten mit verschiedenen Parteien im Hafen zusammen, um die Sicherheit zu gewährleisten und die Drogenkriminalität zu bekämpfen.

## Der Hafen wird digitalisiert

Der Hafen von Rotterdam ist der größte Seehafen in Europa. Mit einer maximalen Wassertiefe von 24 Metern ist er auch für die tiefsten Schiffe zugänglich. Der Hafen vereint Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Schiene, Straße und Pipelines. Im Jahr 2021 haben wir 28.876 Seeschiffe und 99.558 Binnenschiffe empfangen. Der Hafen von Rotterdam will auch der intelligenteste der Welt sein. Wir investieren ständig in diese Position.

Durch die digitale Transformation entwickelt sich der Hafenbetrieb Rotterdam von einem traditionellen Hafenverwalter zu einer unternehmerischen Netzwerkorganisation, die den Hafen stärkt. Als unabhängige Partei übernehmen wir die Verantwortung dafür, Digitalisierungsprozesse voranzutreiben, externes Know-how zu gewinnen und Partnerschaften zu schmieden. Auf diese Weise erschaffen wir den intelligentesten Hafen, um Wettbewerbsvorteile für unsere Kunden zu schaffen. Dabei geht es nicht nur um Transport und Logistik; mit Sensoren und Datenmodellen machen wir auch Infrastruktur, Standorte und Gebäude intelligenter.

### **Digitalisierung in der Abteilung Hafenmeisterei**

Die Digitalisierung trägt auf verschiedene Weise zur Arbeit der Hafenmeisterei bei. Das Programm Harbour Master Next Generation (HMNG) ermöglicht es uns, mit intelligenten Lösungen innovativ zu sein und unsere Arbeit einfacher und transparenter zu gestalten. Das Programm wird die Prozesse der Hafenmeisterei verbessern und unseren Kunden mehr Komfort und Effizienz bieten. Planung, Verkehr, Überwachung und Durchsetzung sowie Krisenmanagement bilden den Kern.

### **Digitalisierung der Hafententwicklung und -verwaltung**

In der Hafententwicklung und -bewirtschaftung treffen zwei Speerspitzen unserer Strategie aufeinander. Als unternehmerisch denkende Organisation arbeiten wir daran, unsere Anlagen (kosten-)effizienter und effektiver zu nutzen und damit gleichzeitig einen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Hafen- und Industriekomplexes zu leisten. Die Digitalisierung unterstützt uns in jeder Phase der Vermögensverwaltung. Beispiele hierfür sind räumliche Daten in GIS, Zeichnungen in Autocad, Sensoren in Kais und Kameras auf Baustellen und in Fahrzeugen. Infra Innovation spielt eine wichtige Rolle innerhalb des Hafenbetriebs Rotterdam.

### **Praktische digitale Initiativen**

Durch die Entwicklung praktischer digitaler Initiativen sind wir in der Lage, die Logistikprozesse im und um den Hafen effizienter zu gestalten. Dies wird die Wettbewerbsposition des Hafens verbessern. Mit unseren Initiativen leisten wir auch einen Beitrag zu einem globalen Netz intelligenter, vernetzter Häfen. Die Digitalisierung erreichen wir nicht alleine. In der Logistikkette schaffen wir ein offenes Klima, in dem wir zusammenarbeiten, Daten austauschen und Schritte nach vorne machen. Indem wir unsere Kräfte in Bereichen bündeln, in denen wir nicht direkt miteinander konkurrieren, verstärken wir den Warenfluss. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Systeme standardisiert werden und miteinander kommunizieren können.

## **Zukunftssichere Barrierefreiheit**

In der überarbeiteten Hafenvision 2030 wird das Ziel formuliert, bis 2030 der am besten angebundene Hafen Europas zu sein. Um unseren Kunden auch längerfristig eine hervorragende multimodale Zugänglichkeit zu gewährleisten, haben wir die langfristigen Herausforderungen für die Barrierefreiheit ermittelt. Auf der Grundlage von Umschlagsprognosen für 2030–2040 haben wir eine Kapazitätsanalyse für die verschiedenen Modalitäten durchgeführt. Im physischen Infrastrukturnetz führt dies zu einer Reihe von Engpässen, die eine Zugänglichkeitsstrategie erforderlich machen. Wir erörtern die möglichen Lösungen mit den Behörden auf nationaler, provinzieller und Unternehmensebene und insbesondere mit unseren Partnern im MIRT-Programm Güterverkehrskorridore.

Wir konzentrieren uns auf eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Kapazitätsmanagement) und investieren gemeinsam mit anderen Parteien in bestehende und neue Infrastrukturen. Der Einsatz intelligenter Informationssysteme und der Austausch von Daten zwischen den verschiedenen Beteiligten der Kette tragen ebenfalls zur Verbesserung der Zugänglichkeit bei. Außerdem streben wir eine optimale Anbindung über alle Verkehrsträger an und fördern mehr Transporte über die Binnenschifffahrt und die Schiene statt über die Straße (modal shift).

Wir führen wichtige Entwicklungen je Modalität auf.

### **Wasser**

Mit Nextlogic arbeiten wir an einer integrierten Planung für den Umschlag von Containerschiffen in Rotterdam. Mit Live-Piloten werden Schritte unternommen, um dieses Ziel bis 2021 zu erreichen. Nextlogic arbeitet auch mit Portbase zusammen. Einer der nächsten Schritte von Portbase ist es, sich noch stärker auf das Hinterland zu konzentrieren, u.a. durch die Anwendung „Hinterland Container Notification“, mit dem Ziel, auch möglichst viele Inlandsterminals anzuschließen. Portbase verwaltet die digitale Infrastruktur der niederländischen Häfen. Es verbindet alle an der (Hafen-)Logistikkette beteiligten Parteien mit verschiedenen Arten von Dienstleistungen.

### **Straße**

Digitalisierung und Innovation sind unerlässlich, um den Straßenverkehr effizienter, sicherer und nachhaltiger zu machen. Gemeinsam mit Transport en Logistiek Nederland (TLN) und Portbase arbeiten wir unter dem Namen „Data Fuel“ an der schrittweisen Umsetzung weiterer Effizienzsteigerungen in der Containerlogistik. Dies geschieht an mehreren Stellen in der Kette. So arbeiten wir beispielsweise mit der Stadt Rotterdam und anderen Parteien an der Realisierung intelligenter Ampeln, die durch die Kommunikation mit Fahrzeugen den Verkehr besser und emissionsärmer regeln können.

### **Bahn**

Mit dem Schienengüterverkehrspaket will die niederländische Regierung das Wachstum des Schienengüterverkehrs ermöglichen und erleichtern. Im Jahr 2021 hat sich der Hafenbetrieb Rotterdam als Leiter des Clusters „Digitalisierung“ zu einer weiteren Digitalisierung des Eisenbahnprozesses verpflichtet, unter anderem durch die Maßnahme „Digital basis op orde“ (Digitale Grundordnung). Im Jahr 2021 wurden vor allem die Frequenzen bestehender Shuttle-Verbindungen erhöht und neue Shuttles eingeführt. Die Shuttles unter anderem nach Basel wurden intensiviert.

### **Pipelines**

Der Rotterdamer Hafen bietet den Unternehmen die Möglichkeit und den Platz, neue Pipelines in den dafür zur Verfügung stehenden Pipelinestreifen zu verlegen. Diese Korridore sind bereits vollständig für den neuen Bau ausgerüstet. Die Energiewende wird in den kommenden Jahrzehnten zu einer Vielzahl von Kabeln und Rohrleitungen führen. Gemeinsam mit Partnern entwickelt der Hafenbetrieb Rotterdam eine neue Pipeline-Infrastruktur für Wärme, CO<sub>2</sub> und Wasserstoff.

# Energiewende schafft Wirkung

Wir sind entschlossen, unseren Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten. Wir streben bis 2030 eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 49 % im Vergleich zu 1990 an und rechnen mit einer Nachschärfung im Einklang mit „Fit for 55“. Dies steht im Einklang mit dem niederländischen Klimaabkommen. Im Jahr 2021 haben wir wichtige Schritte in Richtung Nachhaltigkeit unternommen.

Die Wasserstoffpläne sind ein wichtiger Teil der Energiewende. Wir streben nach einem zukunftssicheren, sauberen Hafen. Wir tun dies gemeinsam mit den hier ansässigen Unternehmen und anderen gleichgesinnten Akteuren. Die Ergebnisse sind sichtbar. So sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Hafen seit 2016 um 27 % gesunken.

Die letzten Jahre waren von der Untersuchung verschiedener Möglichkeiten geprägt sowie von Ausarbeitung und Bewertung von Plänen und der Durchführung von Durchführbarkeitsstudien. Mehrere Projekten waren durch eine Schärfung unserer Rolle gekennzeichnet. Die zentrale Frage lautet: Wie erzielen wir die größte Wirkung? Wir sehen unsere Rolle vor allem als Förderer und Erleichterer bei der Realisierung der Infrastruktur.

## Säule 1

Die Industrie bewegt sich Schritt für Schritt in Richtung Klimaneutralität. Die erste Säule bezieht sich auf die Durchführung von Effizienzmaßnahmen. Die Restwärme wird zum Heizen von Wohnungen, Gewerbegebäuden und beheizten Gewächshäusern verwendet. Das CO<sub>2</sub> wird unter der Nordsee aufgefangen und gespeichert. Diese Entwicklungen erfordern in den kommenden Jahre eine Menge zusätzlicher Infrastruktur, wie z. B. Pipelines und Kabel. Der Hafenbetrieb Rotterdam fungiert als Projektentwickler für die Entwicklung des Ausbaus der Energieinfrastruktur.

Ein Beispiel ist Porthos:

Gemeinsam mit Gasunie und Energie Beheer Nederland (EBN) arbeiten wir an einer Basisinfrastruktur für die Sammlung und den Transport von CO<sub>2</sub> im Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex zur Speicherung in (leeren) Gasfeldern in der Nordsee. Dies geschieht im Rahmen des Projekts Porthos: CO<sub>2</sub>-Transportzentrum und Offshore-Speicher im Hafen von Rotterdam. Ende 2020 schlug die Europäische Kommission vor, 102 Millionen Euro für dieses Projekt zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2021 folgte die niederländische Regierung mit einer Reservierung von zwei Milliarden Euro für vier Unternehmen, die CO<sub>2</sub> liefern. Es handelt sich um Air Liquide, Air Products, ExxonMobil und Shell. Diese Subvention wird benötigt, um die Lücke zwischen den Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate (ETS) und den Kosten der CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung (CCS) zu schließen. Auf diese Weise werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert, ohne dass die Unternehmen einen Wettbewerbsnachteil erleiden.

## Säule 2

Diese Säule konzentriert sich auf die Veränderung des Energiesystems. Statt mit Öl und Gas zu heizen, wird die Industrie auf Strom und (grünen) Wasserstoff umsteigen. Voraussetzung dafür ist, dass Strom aus Quellen wie Wind und Sonne im Überfluss vorhanden und erschwinglich ist. Auch hier fungiert der Hafenbetrieb Rotterdam als Katalysator für den notwendigen Wandel und als Projektentwickler für die Entwicklung des Ausbaus der erforderlichen Energieinfrastruktur.

Ein Beispiel ist Wasserstoff:

Wir arbeiten weiterhin an verschiedenen Projekte aus unserer [Wasserstoff-Vision](#). Diese beziehen sich auf die lokale Produktion in großem Maßstab, den Import von Wasserstoff und die Anwendung im Verkehrssektor und in der Industrie. So haben wir beispielsweise mit dem Energieunternehmen Uniper eine Vereinbarung über die Entwicklung der Produktion von grünem Wasserstoff am Uniper-Standort Maasvlakte geschlossen. Diese Pläne stehen im Zusammenhang mit der geplanten neuen Wasserstoffinfrastruktur und der wachsenden Nachfrage der petrochemischen Industrie in Rotterdam nach nachhaltigem Wasserstoff. Im Jahr 2021 haben wir eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Importterminals im Hafen- und Industriekomplex abgeschlossen. Der Bau von Pipelines zwischen Chemelot und Nordrhein-Westfalen (Deltakorridor) für verschiedene Stoffe, wie Wasserstoff und CO<sub>2</sub>, wird derzeit geprüft. Im Jahr 2021 wurde der Delta-Korridor als vorrangiges Projekt in das Mehrjahresprogramm der Regierung für Infrastruktur und Klima aufgenommen.

### Säule 3

Bei dieser Säule geht es darum, fossile Rohstoffe zu ersetzen. Dies kann durch die Verwendung von Biomasse, recycelten Materialien, grünem Wasserstoff und CO<sub>2</sub> geschehen. Der Hafenbetrieb Rotterdam sucht aktiv nach Unternehmen, die zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen.

Ein Beispiel ist Waste-to-Jet:

Waste-to-Jet wird bald bis zu 360.000 Tonnen wiederverwertbare Abfälle pro Jahr verarbeiten müssen und 80.000 Tonnen erneuerbarer Produkte herstellen, von denen etwa 75 % als nachhaltiger Flugkraftstoff (SAF) verwendet werden können. SAF ist von grundlegender Bedeutung für die Verringerung der Kohlenstoffemissionen im Lebenszyklus um bis zu 80 % im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen. Wir führen dieses Projekt gemeinsam mit Enkerm und Shell durch und erwarten, dass das erste Flugzeug 2025 oder 2026 mit nachhaltigem Flugkraftstoff fliegen wird.

### Säule 4

Neben der Industrie muss auch der Transport von Gütern zum, im und vom Hafengebiet klimafreundlich werden. Gemeinsam mit Partnern entwickelt der Hafenbetrieb Rotterdam Aktivitäten, die der Logistikbranche helfen sollen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

Ein Beispiel ist ein Lastkahn, der mit Batterien betrieben wird:

Im September fuhr das Binnenschiff De Alphenaar für die Bierbrauerei Heineken als erstes Schiff in den Niederlanden völlig emissionsfrei zwischen Alphen aan den Rijn und Moerdijk. Das Schiff nutzt austauschbare Energiecontainer für den Antrieb. Diese Fahrt war eine Initiative von Zero Emission Services (ZES). Das Unternehmen wurde 2020 von ENGIE, ING, Wärtsilä und dem Hafenbetrieb Rotterdam mit Unterstützung des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt gegründet. Die Energiecontainer - „ZESpacks“ - sind mit Batterien gefüllt, die mit Ökostrom geladen werden. Die ZES hat den Ehrgeiz, sich kurzfristig zu vergrößern und möchte 30 emissionsfreie Schifffahrtsrouten bis 2030 realisieren. Damit macht das Unternehmen einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur emissionsfreien Binnenschifffahrt.

## Natur und biologische Vielfalt

Der Hafen- und Industriekomplex braucht ein attraktives Umfeld, in dem Unternehmen gerne investieren und Menschen gerne leben und sich erholen. Der wirtschaftliche und soziale Wert des Hafens ist daher eng mit der Qualität des Lebensumfelds verbunden. Diese Qualität wird unter anderem durch die vorhandene Natur und Artenvielfalt, die Lärmbelastung, die Sicherheit und die lokale Luftqualität bestimmt.

Wir halten es für wichtig zu wissen, was die Anwohnenden über den Hafen- und Industriekomplex denken. Ein guter Ruf schafft mehr Verständnis, Unterstützung und Rückhalt bei unseren Interessengruppen und vergrößert so unseren Geschäftsraum. Eine Studie aus dem Jahr 2021 zeigt, dass wir bei den Anwohnenden einen hohen Wert von 83,2 Punkten für unser Ansehen und von 75,6 Punkten für die „Lizenz zum Wachsen“ erreichen. Letzteres ist gut, aber ein deutlich niedrigeres Ergebnis als beim letzten Mal. Drei von vier Anwohnende sehen immer noch mehr Vorteile als Belastungen durch den Hafen. Daran müssen wir hart arbeiten.

### Vision Natur

Der verantwortungsvolle Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen und der Umwelt ist eine Voraussetzung für einen zukunftsfähigen Hafen. Unsere Naturvision ist die Grundlage für unser Engagement für die Natur im Hafen und für das, was wir damit erreichen möchten. Dies ist eine komplexe Aufgabe. Wir haben es mit einer großen Anzahl verschiedener Arten zu tun, von denen manche geschützt sind, und mit Arten, die schädlich und daher unerwünscht sind. Wir müssen Gesetze und Vorschriften einhalten, die Interessengruppen zufrieden stellen und dürfen die Entwicklung des Hafens sowie unserer Projekte nicht behindern. Als Hafenbetrieb von Rotterdam müssen wir dafür sorgen, dass unsere Naturdossiers in Ordnung sind und rechtzeitig in unsere Projekte einbezogen werden können.

## (Inter)nationale Hafenkooperation

Der Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex genießt einen (inter)nationalen Ruf. Der Hafenbetrieb Rotterdam setzt seine Kenntnisse und Fähigkeiten international ein, um diesen Ruf weiter zu stärken, Unternehmen anzuziehen, strategische Parteien zu beraten sowie unser internationales Netzwerk mit Beteiligungen zu stärken. Damit dienen wir sowohl den Interessen der Niederlande als auch den Interessen Rotterdams.

### Sohar Port and Freezone, Oman

Sohar Port and Freezone ist ein 50/50-Joint-Venture zwischen dem Hafenbetrieb von Rotterdam und der Omanischen Regierung. Sohar Port and Freezone entwickelt und verwaltet den Hafen von Sohar.

Der Hafen wird ausgebaut, unter anderem durch die Entwicklung einer Umschlaganlage für Stahl- und Eisenprodukte. Ebenfalls in diesem Jahr wurde eine neue kalzinierte Koksanlage in Betrieb genommen (kalziniertes Koks ist ein Zwischenprodukt für die Herstellung von Aluminium). Diese Entwicklungen entsprechen dem Trend, den der Hafen in den letzten Jahren erlebt hat; der Umschlag stieg auf fast 70 Millionen Tonnen.

Der Hafen achtet auf Erweiterungsmöglichkeiten für den Hafen und die Freezone, um Raum für künftiges Wachstum zu schaffen. Darüber hinaus wird auch an der weiteren Begrünung des Komplexes gearbeitet. So sollen beispielsweise der Solarpark in der Freezone weiter ausgebaut und die Möglichkeiten für den Einsatz von grünem Wasserstoff im Industriekomplex erkundet werden.

Im Jahr 2021 unterzeichneten die Häfen von Sohar und Pecém ein Kooperationsabkommen. Neben der Zusammenarbeit im Bereich der Energiewende und des grünen Wasserstoffs werden sich die beiden Häfen gegenseitig durch Geschäftsentwicklung, Wissensaufbau und den Austausch bewährter Verfahren stärken.

### **Pecém, Brasilien**

Pecém ist ein 30/70-Joint-Venture zwischen dem Hafenbetrieb Rotterdam und dem Bundesstaat Ceará in Brasilien. Die Beteiligung von Rotterdam am Hafen von Pecém bietet Möglichkeiten für internationale Handelsströme und eine Investitionsmöglichkeit für Kunden, die im Hafen von Rotterdam tätig sind. Dies sind Ziele, die im Einklang mit unserer internationalen Politik stehen.

Das Jahr 2021 ist als Rekordjahr in die Bücher eingegangen. Das Umschlagsvolumen betrug 22,4 Millionen Tonnen. Dies ist ein Anstieg von fast 41 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2020, als 15,9 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden. Auch im Vergleich zum bisherigen Rekordjahr 2019, in dem 18,1 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden, konnte ein deutliches Plus erzielt werden.

Im Jahr 2021 wurden gute Fortschritte bei der angestrebten Entwicklung eines Wasserstoff-Clusters im Hafen- und Industriekomplex erzielt. Sonne und Wind machen den Nordosten Brasiliens zu einem guten Standort für die Erzeugung von Ökostrom und Wasserstoff. Es wurden zahlreiche Kontakte zu potenziellen Investoren in einem solchen Cluster geknüpft. Auch die Erweiterung der Exportzone ist abgeschlossen.

Das Jahr 2021 hat nicht nur Erfolge gebracht. Anfang 2021 zog sich der Gewinner der Ausschreibung für das Tankterminal zurück. Wir prüfen jetzt, wie ein Tankterminal dennoch realisiert werden kann.

## **Umschlag und zukunftsicheres Portfolio**

Aufgrund seiner geografischen Lage ist der Hafen von Rotterdam das Tor zum europäischen Hinterland und wichtige Drehscheibe für den internationalen Warenverkehr. Unser Hafen ist der größte in Europa. Wir sind bestrebt, unsere Position als Marktführer zu halten und auszubauen. Unser Marktanteil auf der Strecke Hamburg - Le Havre betrug im Jahr 2021 (bis einschließlich des dritten Quartals) 37,4 %. Die ist ein Anstieg gegenüber dem Jahr 2020 (36,6 % - bis einschließlich des dritten Quartals).

## Entwicklung des Warendurchsatzes

### Trockenes Massengut

Der Umschlag von trockenem Massengut belief sich auf 78,7 Millionen Tonnen, was einem Zuwachs von 23,4 % im Vergleich zu 2020 entspricht. Abgesehen von Agribulk hat der Umschlag aller Arten von Trockenmassengütern zugenommen. Agribulk ging zurück, da das Angebot an Getreide und Mais aufgrund der vorhandenen Bestände zurückging. Eisenerz stieg, da die Stahlproduktion zunahm. Der Anstieg des Kohleumschlags ist unter anderem auf den strengen Winter zu Beginn des Jahres 2021, den starken Anstieg der Gaspreise und den Rückgang der Windenergieerzeugung zurückzuführen. Der Steinkohledurchsatz stieg auch aufgrund einer unerwarteten Kombination von Umständen: stark gestiegene Gaspreise, relativ geringe Dampfproduktion aus Windkraft und hohe Nachfrage nach Koks-kohle durch die deutsche Stahlindustrie.

### Nasses Massengut

Im Jahr 2021 wurden 204,6 Millionen Tonnen nasse Massengüter umgeschlagen. Ein Anstieg von 6,6 % im Vergleich zu 2020. Der Umschlag von Rohöl stieg aufgrund höherer Raffineriemengen und einer höheren Gesamtnachfrage nach Ölprodukten. Der Umschlag von Erdölerzeugnissen nahm aufgrund der verstärkten Lieferungen von Heizöl aus Russland zu. Die Raffinerien in Rotterdam kauften Heizöl aufgrund des günstigen Preises und der geringeren Verfügbarkeit von schwerem und schwefelhaltigem Rohöl. Die gestiegene Nachfrage der chemischen Industrie führte zu einem Anstieg der Naphtha-Einfuhren. Beim Umschlag von Gasöl/Diesel gab es weniger Einfuhren und mehr Ausfuhren. Mehr wurde in die Vereinigten Staaten transportiert, unter anderem wegen der extremen Kälte dort. Der Paraffinumschlag ging aufgrund der geringen Nachfrage stark zurück.

Der Umschlag von LNG (Flüssigerdgas) stieg im Vergleich zu 2020 um 12,4 %. Dieser Anstieg ist darauf zurückzuführen, dass der hohe Gaspreis mehr Spotladungen nach Europa und damit auch nach Rotterdam gezogen hat. Eine gute Entwicklung ist, dass Hapag Lloyd eines seiner großen Containerschiffe auf den Betrieb mit LNG umgerüstet hat.

### Container

Im Dezember haben wir im Rotterdamer Hafen die Rekordumschlagzahl von 15 Millionen TEU-Containern erreicht. Es ist das erste Mal, dass ein europäischer Hafen diese magische Grenze durchbricht.

Der Containerumschlag war aufgrund des Ausbruchs von COVID-19 rückläufig, erholte sich aber in Rotterdam schnell wieder. Der Umschlag von Containern (in Tonnen) stieg 2021 um 2,3 %. Die Wirtschaft hat sich von der COVID-19-Delle erholt, was zum Teil auf höhere Verbraucherausgaben zurückzuführen ist. Die gestiegene Nachfrage nach Konsumgütern in Verbindung mit Störungen in den Logistikketten (u. a. die Blockierung des Suezkanals, der Ausbruch von COVID-19 und die Schließung einiger chinesischer Häfen) führten weltweit zu Verzögerungen und hohen Frachtraten. Auch Rotterdam hatte mit diesen logistischen Herausforderungen zu kämpfen.

Gemessen in Standard-TEU stieg der Containerumschlag um 6,6 %. Der zusätzliche Zuwachs bei den TEU im Vergleich zu den Tonnen ist auf das abnehmende Gewicht der vollen Container zurückzuführen. Der Grund dafür ist, dass die Reedereien es vorziehen, bei der derzeitigen Auslastung der Schiffe keine sehr schweren Container zu transportieren, da das Ziel darin bestand, die Schiffe maximal auszulasten. Infolgedessen ist auch der Umschlag von Leercontainern gestiegen.

### **Suez-Blockierung**

Viele Menschen haben es noch im Kopf. Die „Ever Given“, eines der größten Containerschiffe der Welt, war im Suezkanal auf Grund gelaufen. Sie verursachte eine fast einwöchige Blockierung, die zu erheblichen Verkehrsstaus führte. Von den zahlreichen Schiffen, die warten mussten, hatten 64 Rotterdam als Ziel, darunter die Ever Given. Der Hafenbetrieb Rotterdam nahm sofort proaktive Konsultationen mit allen Beteiligten (Reedereien, Containerterminals, Binnenterminals, Hinterlandspeditionen) auf, um zu prüfen, wie der zunehmende Strom von Schiffen - nach dem Entladen der Ever Given - so reibungslos wie möglich abgewickelt werden kann.

### **Marktanteil Container**

Mit einem Marktanteil von 32,0 % (bis einschließlich des dritten Quartals, bezogen auf TEU) sind wir Marktführer in der Hamburg-Le Havre-Range. Im Vergleich zu 2020 (bis einschließlich dem dritten Quartal: 32,1 %) ist unser Marktanteil leicht gesunken. Im Vergleich zu unseren Hauptkonkurrenten schneiden wir weiterhin gut ab.

### **Stückgut**

Der gesamte Stückgutumschlag betrug im Jahr 2021 30,9 Millionen Tonnen. Ein Anstieg von 3,2 % im Vergleich zu 2020. Der Roll-on-Roll-off-Umschlag lag über dem Niveau des Vorjahres, da sich die Nachfrage aus dem Vereinigten Königreich auf das Niveau vor dem Brexit erholte. Der Umschlag von sonstigem Stückgut stieg um 15,2 %. Die hohen Energiekosten für die Schmelzwerke führten zu einem Anstieg der Einfuhren von Nichteisenmetallen wie Aluminium. Es wurde auch mehr Stahl importiert, weil die europäischen Hüttenwerke mit der Nachfrage nicht Schritt halten konnten.

## Finanzergebnisse

Die Finanzergebnisse des Hafensbetriebs Rotterdam waren 2021 gut. Unser Umsatz stieg um 2,6 % auf 772,7 Millionen Euro (2020: 753,3 Millionen). Die Vertragserlöse aus der Vermietung von Grundstücken stiegen hauptsächlich aufgrund der Anpassung einiger bestehender Verträge an den aktuellen Marktpreis. Die Einnahmen aus den Seehafengebühren stiegen aufgrund eines höheren Umschlagvolumens.

Unsere Betriebskosten sind im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 % gesunken, was vor allem auf geringere Ausgaben während der COVID-19-Pandemie und ein hohes Maß an Kostenbewusstsein zurückzuführen ist. Unser Ergebnis vor Steuern belief sich auf 273,6 Millionen Euro und stieg damit gegenüber 2020 um 1,1 %. Das Ergebnis nach Steuern betrug 247,2 Millionen Euro.

Im Jahr 2021 beliefen sich unsere gesamten Bruttoinvestitionen auf 226,3 Millionen Euro. Die Realisierung ergab einen Wert unter unserem Investitionsniveau von 2020 (265,8 Millionen Euro).

### Verhältnisse entsprechen Standardwerten

Der Hafensbetrieb Rotterdam strebt eine Finanzlage an, die mindestens einem A-Rating entspricht, um seine Investitionsvorhaben zu verwirklichen und seine Geschäftstätigkeit auch im Falle unerwarteter Rückschläge fortsetzen zu können. Wir ergänzen unsere Finanzierung mit einer Mischung aus Darlehen und Kapitalmarktprodukten. Die wichtigsten Finanzkennzahlen, die wir überwachen, sind: Nettoverschuldung zu EBITDA, Solvenz und Zinsdeckungsgrad. Alle Kennziffern liegen deutlich unter den in den Finanzierungsverträgen festgelegten Normwerten.

## Bilanz

	31. Dezember 2021	31. Dezember 2020
<b>Vermögenswerte</b>		
<b>Anlagevermögen</b>		
Immaterielle	79.269	72.596
<b>Anlagevermögen</b>		
Sachanlagevermögen	3.915.969	3.938.420
Finanzielles Anlagevermögen	1.700.617	1.377.751
	<u>5.695.855</u>	<u>5.388.767</u>
<b>Umlaufvermögen</b>		
Lagerbestände	779	628
Forderungen	232.822	181.321
Zahlungsmittel und zahlungsmitteläquivalente	291.179	206.836
	<u>524.780</u>	<u>388.785</u>
<b>Gesamtvermögen</b>	<b>6.220.635</b>	<b>5.777.552</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
Ausgegebenes Aktienkapital	900.000	900.000
Agio	391.200	391.200
Gesetzliche Rücklage	105.006	102.056
Sonstige Rücklagen	2.670.445	2.435.772
Zuzuordnendes Ergebnis	247.231	351.718
	<u>4.313.882</u>	<u>4.180.696</u>
<b>Einrichtungen</b>	<u>53.181</u>	<u>57.018</u>
<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>	<u>1.629.445</u>	<u>1.353.694</u>
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<u>224.127</u>	<u>186.144</u>
<b>Verbindlichkeiten insgesamt</b>	<b>6.220.635</b>	<b>5.777.552</b>

(Vor Gewinnverwendung, Beträge  
x € 1.000)

## Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020
Nettoumsatz	730.038	714.959
Sonstige betriebliche Erträge	42.685	38.296
<b>Summe der betrieblichen Erträge</b>	<b>772.723</b>	<b>753.255</b>
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	-117.634	-116.219
Abschreibung und Wertminderung Anlagevermögen	-189.947	-161.428
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-142.855	-159.504
<b>Betriebskosten insgesamt</b>	<b>-450.436</b>	<b>-437.151</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>322.287</b>	<b>316.104</b>
Finanzielle Erträge und Aufwendungen	-48.673	-45.343
<b>Ergebnis der gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern</b>	<b>273.614</b>	<b>270.761</b>
Steuern	-33.131	79.147
Ergebnis der Beteiligungen	6.748	1.810
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>247.231</b>	<b>351.718</b>
(Beträge x € 1.000)		

## Die wichtigsten Zahlen

	Einheit	2021	2020
Mehrwert	Mrd. €	-	23,8
Beschäftigung	Arbeitsplätze	-	174.057
Umladung insgesamt	Mio. Tonnen	468,7	436,8
Umschlag Container	Mio. TEU	15,3	14,3
Schiffsbesuche (Seeschifffahrt)	Anzahl	28.876	28.170
Schiffsbewegungen	Anzahl	77.869	75.679
Schwerste nautische Unfälle	Anzahl	0	0
Nautischer Sicherheitsindex	Ergebnis	7,46	7,99
Ansehen des Hafens bei den Anwohnenden	Ergebnis	83,2	-
CO <sub>2</sub> -Emissionen HIC	Mtonnen	22,4	25,3
CO <sub>2</sub> -Fußabdruck HbR	Ktonnen	2,9	4
Anteil Frauen (insgesamt)	%	27,2%	28,0%
Anteil Frauen (Management)	%	29,4%	31,4%