
**AUCH IN BESONDEREN ZEITEN
DEN KURS HALTEN.
MAKE IT HAPPEN.**

HÖHEPUNKTE JAHRESBERICHT 2020



Vorwort der Generaldirektion



Auch in besonderen Zeiten den Kurs halten

Der Titel unseres Jahresberichts gibt gut wieder, wie wir 2020 erlebt haben. Es war ein turbulentes Jahr, in dem wir immer wieder nach Lösungen für neue Herausforderungen gesucht und diese gefunden haben. Zusammen mit vielen Parteien ist es uns gelungen, den Hafen durchgehend betriebsbereit zu halten. Darauf sind wir stolz.

Der Güterumschlag im Rotterdamer Hafen betrug 2020 6,9 % weniger als im Vorjahr. Mit einem Gesamtumschlag von 436,8 Millionen Tonnen an Gütern waren wir auch 2020 der größte Seehafen Europas und haben mit 351,7 Millionen € ein gutes finanzielles Ergebnis erzielt. Wir haben 28.170 Seeschiffe und 90.552 Binnenschiffe begrüßt. Auch als Hafen- und Industriekomplex waren wir in der Lage, wichtige Schritte auf dem Weg zu einem nachhaltigen Energiesystem zu setzen, um CO₂-Emissionen zu reduzieren und die Logistikketten effizienter zu gestalten.

COVID-19

Covid-19 hatte eine starke und vielschichtige Auswirkung auf den Hafen- und Industriekomplex. Das bedeutete, dass wir uns fortwährend anpassen mussten. Unser Hauptanliegen war die Sicherheit der Menschen im Hafen- und Industriekomplex. Dazu zählen natürlich auch unsere eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir haben uns an die strengen Richtlinien des RIVM gehalten und tun dies auch heute noch. Seit dem 13. März 2020 haben alle unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Hause gearbeitet, mit Ausnahme unserer Kolleginnen und Kollegen im operativen Bereich. Diese notgedrungen andere Art der Arbeit wurde von allen gut angenommen. Als Organisation haben wir Widerstandsfähigkeit gezeigt. Die guten Ergebnisse aus verschiedenen Mitarbeitendenumfragen bestätigen dies. Dabei hat sich gezeigt, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stolz aufeinander sind, dass sie gemeinsam anpacken, dass sie sich für die Arbeit in diesen Zeiten gut gerüstet fühlen und sich gegenseitig beistehen.

Covid-19 hat uns als Hafengemeinschaft näher zusammengebracht. Um die wichtigen Fragen, die sich aus der Pandemie ergeben, möglichst zielgerichtet anzugehen, haben wir nach dem 20. März zweimal wöchentlich den Corona-Hafenratschlag eingerichtet. Dabei waren Vertreter/-innen der nautischen Dienstleister, der Terminals, andere Interessengruppen und weitere Kettenpartner beteiligt. So hatten wir jederzeit einen guten Überblick über den Betrieb und ein aktuelles Bild über die vielen Engpässe und Probleme, einschließlich einer lösungsorientierten Maßnahmenliste. Wir haben auch bemerkt, dass einige Unternehmen im Hafen- und Industriekomplex durch Covid-19 in Schwierigkeiten geraten sind. Zu diesen Kunden haben wir direkt Kontakt aufgenommen und uns mit ihnen darüber ausgetauscht, wie wir ihnen beistehen können, zum Beispiel durch eine Verlängerung von Zahlungsfristen.

Wir sehen es auch als unsere Pflicht an, Schiffsbesatzungen in Not zu helfen. Deshalb half der Rotterdamer Hafen auch Schiffen, die anderswo wegen Covid-19 gestrandet waren. Dank des humanitären Ansatzes, konnten wir in Rotterdam unter anderem 4000 Besatzungsmitglieder von Kreuzfahrtschiffen repatriieren.

Sicherheit

Sicherheit hat höchste Priorität. Nautische Sicherheit, Transport- und Umweltsicherheit, Wassersicherheit, soziale Sicherheit, Cybersicherheit und die persönliche Sicherheit stehen dabei im Mittelpunkt. In diesem letzten Bereich haben wir 2020 sieben „Life Saving Rules“ aufgestellt, die sich auf die Stärkung unseres eigenen Sicherheitsbewusstseins konzentrieren. Das Jahr 2020 war ein relativ sicheres Jahr für die Schifffahrt im Rotterdamer Hafen. Es gab keine sehr schweren Schiffsunfälle. Im Vergleich zu 2019 blieb die Anzahl der Schiffsunfälle ungefähr gleich. Die Anzahl der ernsthaften Schiffsunfälle sank von vier auf einen.

Strategie

Weltweite Trends und Entwicklungen beeinflussen Wirtschaft und Gesellschaft sowie unsere Kunden und wiederum deren Kunden und damit auch die Zukunft des Hafens. Unsere Unternehmensstrategie 2020 – 2024 geht darauf mit drei Schwerpunkten ein: *Intelligenter Partner in Logistikketten*, der effiziente und zuverlässige Logistikketten ermöglicht; *Nachhaltigkeitsbeschleuniger des Hafens*, der Unternehmen hilft, Prozesse nachhaltiger zu gestalten und nachhaltige Aktivitäten anzuziehen; *Aktive und entschlossene Organisation*, die sich für einen klaren Fokus entscheidet, der sicherstellt, dass wir noch mehr Wirkung erzielen können, insbesondere für unsere Kunden.

Investitionen

Der Hafenbetrieb Rotterdam war auch im Jahr 2020 trotz Covid-19 eine echte Investitionsmaschine. Im Jahr 2020 haben wir 265,8 Millionen € investiert. Wir treiben die Maschine mit soliden Finanzergebnissen und einer starken Bilanz an. Wir investieren in die Gegenwart, indem wir das bestehende Portfolio erhalten und ausbauen, und wir investieren in das Morgen, indem wir uns auf Digitalisierung und auf die Energiewende konzentrieren. Unsere Investitionsvorhaben für die kommenden fünf Jahre sind mit 1,5 Milliarden Euro sehr groß. Gesunde Finanzen sind daher dringend notwendig.

Um das Investitionsziel aufrecht zu erhalten, muss bei der Stickstoffproblematik ein Durchbruch erzielt werden. Die Zulassung für die Hafen- und Industriebetriebe liegt seit dem Beschluss des Staatsrats vom 29. Mai 2019 zum PAS (Programmansatz Stickstoff) auf Eis. Dadurch stagniert die erforderliche Erneuerung des Hafens und der Industrie und Investitionen drohen an anderen Orten in Europa geleistet zu werden. Es ist wichtig, dass die Behörden ein besseres und einladendes Geschäftsklima für Unternehmen schaffen, die wirtschaftliches Wachstum mit

Umweltschutz verbinden möchten. Eine breit abgestützte und behutsame Lösung der Stickstoffproblematik ist daher dringend erforderlich. Dazu tragen wir selbstverständlich bei. Wir arbeiten bereits seit einiger Zeit mit verschiedenen Partnern an unterschiedlichen Lösungsrichtungen.

Unternehmungsfreudiger Entwickler

Trotz der Stickstoffproblematik und Covid-19 haben wir hart an unserer Infrastruktur gearbeitet. Die Theemswegtrasse verbessert die Erreichbarkeit pro Bahn für die Unternehmen in Richtung des westlichen Hafenbereichs. Dieses große Infrastrukturprojekt passte zu unserer Strategie, die Hinterlandverbindungen nachhaltig zu gestalten und den Schienen-, Straßen- und Schifffahrtsverkehr effizienter zu machen. Auch im Bereich der Energiewende haben wir zugelegt. Wir haben Innovationen in die Praxis umgesetzt, neue Techniken angewendet und verbinden bestehende Unternehmen mit neuen. Porthos stand dabei im Rampenlicht. Die Abscheidung und Speicherung von CO₂ ist weltweit einmalig und stellt einen kurzfristigen Beitrag zu den nationalen Nachhaltigkeitszielen dar. Wichtige Entwicklungen im letzten Jahr waren die Einreichung des Umweltverträglichkeitsberichts und der Abschluss von Vereinbarungen mit Unternehmen, die Porthos nutzen möchten. Ende 2020 erkannte die Europäische Union (EU) den Wert von Porthos und sagte 102 Millionen Euro Unterstützung für das Projekt zu.

Der von uns im Jahr 2020 vorgestellte „Startmotor“ ist unsere Reaktion auf den Wunsch der Regierung, dass die Niederlande in einen Weg aus der Krise investiert. Mit zwölf Projekten möchten wir die Wirtschaft nachhaltiger gestalten, Klimaziele erreichbar machen und dafür sorgen, dass unsere Wirtschaft auch langfristig für unseren Wohlstand sorgen kann. Die Rotterdamer Projekte führen strukturell zu mehr Arbeitsplätzen, sie liefern einen signifikanten Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt und zu einer erheblichen CO₂-Reduktion. Einer der Pläne ist die Entwicklung eines Wasserstoff-Clusters, einschließlich einer Wasserstoff-Transportleitung. Solche Projekte können wir nicht alleine realisieren. Daher suchen wir erfolgreich die Zusammenarbeit mit Partnern, die unsere Ambitionen teilen. Dazu zählen wir ausdrücklich auch die Behörden hinzu.

Die Kraft von Zusammenarbeit

Mit diesen Initiativen zeigen wir die Innovationskraft des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes. Die intensive Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Partnern macht Rotterdam zum perfekten Ort für Innovationen insbesondere im Bereich Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Dafür danken wir allen Parteien, die uns auch im Jahr 2020 vertraut haben.

Unseren Kunden und anderen Interessengruppen, für die wir unsere Arbeit tun, spornen uns an und wir schätzen ihr Engagement. An dieser Stelle möchten wir auch unsere Wertschätzung für den Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Ausdruck bringen. Sie haben in diesem besonderen Jahr 2020 gezeigt, dass wir eine unternehmungsfreudige und entschlossene Organisation sind, die für unsere Kunden den entscheidenden Unterschied ausmachen kann. Mit derselben Motivation und Begeisterung arbeiten wir auch 2021 an einem führenden, nachhaltigen, sicheren und effizienten Hafen, in dem die Betriebe unserer Kunden erfolgreich arbeiten können.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Rotterdam, 18. Februar 2021

Die Generaldirektion
Allard Castelein, Vivienne de Leeuw, Boudewijn Siemons

In Kürze

Sicherheit

0

Schwere Unfälle



Im Jahr 2020 gab es im Rotterdamer Hafen keine schweren Unfälle.

Warenumsatz

436,8

Millionen Tonnen



Während der Covid-19-Pandemie ist der Rotterdamer Hafen vollständig betriebsfähig geblieben, dennoch hatte die Pandemie Einfluss auf den Warenumsatz. Im Jahr 2020 sank der Umschlag um 6,9 %.

Finanzielles Ergebnis

753,3

Millionen Euro



Im Jahr 2020 nahm unser Umsatz um 6,6 % im Vergleich zu 2019 zu.

Investitionen

265,8

Millionen Euro



Im Jahr 2020 investierte der Hafenbetrieb Rotterdam 265,8 Millionen Euro in kundenbezogene Infrastruktur, öffentliche Infrastruktur und Betriebsmittel sowie in Beteiligungen.

Schiffsbesuche

120.722

Schiffsbesuche



Im Jahr 2020 nahm die Anzahl der Schiffsbesuche in unserem Hafen um 5.262 im Vergleich zu 2019 zu.

Nachhaltiger Betriebsführung HbR

48,2 %

Engagierte und begeisterte
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Die Mitarbeitendenumfrage zeigt, dass 48,2 % unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter engagiert und begeistert sind. Dieser Wert ist im Vergleich zur letzten Messung gestiegen (47,5 %). Unser Ergebnis liegt im oberen Viertel des Benchmarks.

Beschäftigung

196.713

Arbeitsplätze



Der Rotterdamer Hafen beschäftigte (direkt und indirekt) 196.713 Personen in den Niederlanden (Angaben aus 2019). (Quelle: Havenmonitor 2020).

Mehrwert

3,0 %

des Bruttoinlandsprodukts



Der Mehrwert des Rotterdamer Hafens im Jahr 2019 (letzte bekannte Angabe) belief sich auf 24,5 Milliarden Euro). (Quelle: Havenmonitor 2020).

Meilensteine



Hafen vollständig betriebsfähig

Trotz der Störungen durch die COVID -19-Pandemie für Wirtschaft, Produktion und Logistik blieb der Hafen von Rotterdam vollständig betriebsfähig.



Theemswegtrasse

Am 4. April 2020 wurde die 177 m lange Eisenbahnbrücke über die Rozenburg-Schleuse erfolgreich errichtet. Die Eisenbahnbrücke ist ein wichtiger Teil der Theemswegtrasse, einer rund 4 km langen neuen Trasse der Hafenbahn.



Porthos

Die europäische Kommission hat beschlossen, dass das Porthosprojekt für einen Zuschuss von 102 Millionen Euro in Frage kommt. 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 CO₂ unter der Nordsee. Der Hafenbetrieb Rotterdam ist einer der Initiatoren.



ZES

Am 2. Juni 2020 wurde ZES, gegründet von ING, Engie, Wärtsilä und dem Hafenbetrieb Rotterdam, ins Leben gerufen. ZES vermietet Akku-Wechselcontainer (ZES-Packs) an Binnenschiffahrtsunternehmen.



Premiere im Rotterdamer Hafen

Im Rotterdamer Hafen gab es in diesem Jahr einige „Premieren“. Die Ramform Titan (das breiteste Schiff der Welt), die HMM Rotterdam (Megacontainerschiff), die Gas Agility (größtes LNG-Bunkerschiff) und das LNG betriebene Containerschiff Jacques Saade liefen unseren Hafen an.



Landstrom

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.



Autonomer Transport

Am 22. Mai fand eine Premiere im Rotterdamer Hafen statt: eine Drohne lieferte Teile an die Pioneering Spirit von Allseas ab. Dies war das erste Mal, dass eine Drohne in den Niederlanden ein Paket auf einem Schiff abgegeben hat. Eine erste Drohnen-Paketlieferung auf einem Segelschiff fand im September statt.



Erweiterung der Maasvlakte Plaza

Im Jahr 2020 wurde der LKW-Parkplatz Maasvlakte Plaza um 210 Parkplätze erweitert. Der LKW-Parkplatz bietet nun 567 Parkplätze und ist mit allen Annehmlichkeiten ausgestattet. Die Gesamtmenge an LKW-Parkplätzen im Rotterdamer Hafen beträgt damit 945.

Ziel, Vision und Kernaufgaben

Der Auftrag des Hafensbetriebs Rotterdam lautet:

Wir schaffen wirtschaftlichen und sozialen Mehrwert, indem wir mit Kunden und Stakeholdern zusammenarbeiten, um ein nachhaltiges Wachstum im Hafen zu erreichen.

Die Vision des Hafensbetriebs Rotterdam lautet:

Wir sind Entwickler eines führenden, sicheren, effizienten und nachhaltigen Hafens, in dem unsere Kunden erfolgreich arbeiten können.

Die Stärke des bestehenden Hafen- und Industriekomplexes mit den professionellen Dienstleistungen unserer Kunden, dem Engagement unserer Partner und unserer eigenen Rolle bilden die Grundlage dafür, etwas zu bewirken und unsere Visionen zu verwirklichen.

Die Kernaufgaben des Hafensbetriebs Rotterdam sind:

Betrieb von Hafenanlagen

Der Hafensbetrieb Rotterdam investiert in die Bodenerschließung zu veröffentlichen Grundstücken und in die Hafeninfrastruktur wie Kaimauern, Anlegestellen, (Wasser-)Straßen sowie Kabel- und Leitungswege.

Die Förderung eines sicheren und effizienten Schifffahrtsverkehrs

Der (Reichs-)Hafenmeister ist für die sichere und zügige Abwicklung der Schifffahrt verantwortlich. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hafenmeisterei begleiten Schiffe auf Abstand, indem sie sie überwachen, informieren, beraten und gegebenenfalls anweisen. Außerdem sorgen sie mit den multifunktionalen Patrouillefahrzeugen für eine zügige unsichere Begleitung der Schifffahrt. Dazu zählt auch die Inspektion und Abwicklung.

Die Unterstützung bei der Zukunftssicherung des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes

Der Hafensbetrieb Rotterdam arbeitet als unternehmerischer Entwickler an der Zukunftssicherheit des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes. Indem wir die richtigen Voraussetzungen schaffen, unterstützen wir unsere Kunden in den Bereichen Chemie, Energie, Transport & Logistik sowie Maritim & Offshore, damit sie wettbewerbsfähig agieren können. Aufgaben, die der Hafensbetrieb Rotterdam übernimmt, um dieses Ziel zu erreichen, sind unter anderem die des unternehmenden Entwicklers, Matchmakers, Facilitators, Förderers, Regisseurs, Investors und Initiators.

Mehrwert

... einschließlich indirekter Rückwärtseffekte

Der Mehrwert des Rotterdamer Hafens beträgt einschließlich indirekter Rückwärtseffekte im Jahr 2019 (letzte bekannte Angabe) 24,5 Milliarden Euro. Das entspricht 3 % des niederländischen Bruttoinlandsprodukts (BIP). Dies geht aus dem „Havenmonitor 2020“ hervor. Mit indirekten Rückwärtseffekten bezeichnen wir den Mehrwert, der sich aus Einkäufen hafenbezogener Unternehmen in anderen Teilen der niederländischen Wirtschaft ergibt.

... auch einschließlich indirekter Vorwärtseffekte

Im Havenmonitor 2020 werden die indirekten Vorwärtseffekte nicht mit eingerechnet. In einer Studie aus dem Jahr 2018, in dem diese Effekte mit einbezogen wurden („Het Rotterdam Effect – Impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie“) wurde berechnet, dass der Mehrwert und die Beschäftigung im Jahr 2017 viel größer waren, wenn auch die indirekten Vorwärtseffekte mitgezählt werden: 45,6 Milliarden Euro und 385.000 Arbeitsplätze. Indirekte Vorwärtseffekte sind wirtschaftliche Aktivitäten in den Niederlanden aufgrund der Präsenz des Rotterdamer Hafens, wie zum Beispiel Re-Exporte durch Logistik und Distribution.

Die genannte Studie wird 2021 fortgesetzt. Dies ermöglicht es uns, die Ergebnisse des „Rotterdam-Effekts“ zu aktualisieren.

Unternehmensstrategie

Unsere Vision für die Zukunft und die neuesten Trends und Entwicklungen begründen die neue Unternehmensstrategie 2020 – 2024. Wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wert zu erschaffen bedeutet, unsere Hauptaufgaben gut auszuführen und unsere Ressourcen optimal zu nutzen. Im Mittelpunkt der drei festgestellten Fokuspunkte der neuen Strategie steht die Erzeugung einer Wirkung, die über eine Steigerung des Volumens hinausgeht. Es geht auch um Relevanz und Qualität. Durch die Konzentration auf die drei Fokuspunkte tragen wir zur Vision des Hafensbetriebs Rotterdam bei, einen Hafen zu schaffen, in dem unsere Kunden erfolgreich arbeiten können.



Intelligenter Partner in Logistikketten

Wir arbeiten hart an der Verfügbarkeit von Informationen und dem Einsatz von Daten. Beispiele dafür sind PortXchange und Nextlogic. Neben der Verfügbarkeit von Informationen bleibt die herausragende Erreichbarkeit des Rotterdamer Hafens und des Hinterlands wichtig. Wir investieren beispielsweise in die Entwicklung und die Instandhaltung von Gebieten, der öffentlichen Infrastruktur (Wasserwege, Schienenwege, Straßeninfrastruktur und Pipelines) sowie die kundenspezifische Infrastruktur (wie Kaimauern und Anleger). Wo möglich, verringern wir auch den Energieverbrauch und regen den Einsatz von saubereren Kraftstoffen an. Mit dieser intelligenten Strategie arbeiten wir daran, unsere Marktposition zu stärken, und wir sorgen dafür, dass sich mehr „Ladung“ für Rotterdam entscheidet.

Nachhaltigkeit im Hafen vorantreiben

Als treibende Kraft für Nachhaltigkeit im Hafen verbinden wir Partner, stellen wir Raum zur Verfügung und investieren wir, wo nötig, noch vor dem Marktbedarf. Porthos für die Abscheidung und Speicherung von CO₂ und unsere Bemühungen um einen Wasserstoff-Backbone im Hafen sind Beispiele dafür. Darüber hinaus setzen wir uns für den Ausbau unserer Position als Produktionsstandort in der Wertschöpfungskette zukunftsfähiger, nachhaltiger Aktivitäten ein. Wir engagieren uns für Wertschöpfungsketten im Bereich erneuerbare Kraftstoffe und Rohstoffe, unter anderem für die Produktion von synthetischen und Bio-Kraftstoffen sowie dem chemischen Recycling von Kunststoffen. Außerdem unterstützt unser globaler Datenaustausch die Planung von Transportbewegungen. Dazu wirken unsere Rollen als intelligenter Partner in der Logistikkette und als treibende Kraft für Nachhaltigkeit im Hafen optimal zusammen.

Unternehmerische und entschlossene Organisation

Wir arbeiten effektiv, effizient, unternehmerisch und proaktiv. Dies tun wir auf Grundlage einer guten Erreichbarkeit und hoher Datenqualität, die für die richtigen Entscheidungen benötigt werden. Unser Einsatz als unternehmerische und entschlossene Organisationen muss dazu führen, dass wir die Qualität und Agilität der Organisation weiter verbessern, die Betriebskosten und die Kapitalausgaben beherrschbar halten, und dass wir die Kundenorientierung sowie die Effektivität der Organisationen weiter stärken.

Unser Beitrag zu den Sustainable Development Goals

Als Organisation, die in der Mitte der Gesellschaft steht, verpflichten wir uns den 17 Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen. Die drei Fokuspunkte der Unternehmensstrategie können direkt mit den ausgewählten Haupt- und Unterzielen der SDG verknüpft werden. Als intelligenter Partner in Logistikketten ermöglichen wir Fortschritte bei den SDG 9. Unsere Aktivitäten als treibende Kraft für Nachhaltigkeit im Hafen tragen direkt zu den SDG 7 und 13 bei. Wir unterstützen die erste SDG 8 im Fokuspunkt unternehmerische und entschlossene Organisation. Da die Sicherheit bei allen unseren Aktivitäten eine zentrale Rolle spielt, ist auch SDG 3 Teil unserer Auswahl. Außerdem haben wir zwei SDG (Gleichstellung und Partnerschaft zur Zielerreichung) identifiziert, zu denen wir eher indirekt beitragen.

Folgende Abbildung zeigt, zu welchen SDG wir beitragen.



Hafengemeinschaft wappnet sich gegen COVID-19

Ende Februar 2020 erreichte Covid-19 auch die Niederlande. Bald darauf erfolgte die Absage von Veranstaltungen und die Aufforderung, zu Hause zu arbeiten. Der Hafenbetrieb Rotterdam hatte bereits verschiedene Szenarien vorliegen, um mit den Folgen eines Lockdowns umgehen zu können. Ein Jahr Covid-19 im Überblick.

Februar 2020

Im Februar kommt ein „Krisenteam“ im Rotterdamer Hafen zusammen, um die Folgen der ansteigenden Infektionszahlen mit dem Coronavirus und die weltweit bereits sichtbaren Folgen zu besprechen. Der Betrieb muss immer fortgesetzt werden können. In Erwartung möglicher Maßnahmen und anderer Entwicklungen entwickelte der „Krisenstab“ Ende Februar verschiedene Szenarien.

März 2020

Die Regierung ruft zu nationalen Maßnahmen auf. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Hafenbetriebs Rotterdam tauschen ab Mitte März ihren Schreibtisch im World Port Center und an anderen Stellen durch ihren Arbeitsplatz zu Hause ein. Die Maßnahme gilt nicht für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im operativen Geschäft arbeiten. Sie setzen ihre Arbeit unter schwieriger gewordenen Umständen fort.

Die Schifffahrtsabwicklung wurde von der Regierung als systemrelevanter Prozess eingeordnet. Das Wichtigste ist, dass die Schifffahrtsabwicklung als Ganzes weiterlaufen kann. Wenn dieser Kettenprozess nicht als Ganzes durchgeführt werden kann, kommt es zu Engpässen im Hafen und im Einzugsgebiet sowie zu einer Verknappung auf dem Markt.

Beim Umgang mit den Auswirkungen des Coronavirus spielt Kommunikation eine wichtige Rolle. Um sicherzustellen, dass der Hafen rund um die Uhr betriebsbereit bleiben kann, findet ab dem 20. März unter der Leitung von Allard Castelein zweimal in der Woche der Hafen-Corona-Ratschlag mit Vertreterinnen und Vertretern der nautischen Dienstleister, Terminals, Interessenorganisationen und anderen Kettenpartnern statt. Dabei werden Themen, Probleme und Aktionen in der gesamten Kette besprochen. Ziel ist es, den Rotterdamer Hafen für die Wirtschaft vollständig funktionsfähig zu halten. Das gelingt.

Mai 2020

Aufgrund der strengen Corona-Reisebeschränkungen dauert ein Wechsel der Mannschaft auf Seeschiffen manchmal Monate. Außerdem sind Landbesuche nicht mehr zulässig, was den Aufenthalt an Bord zu einem Dauerzustand macht. Der Hafenmeister sorgt zusammen mit anderen Behörden dafür, dass die Besatzungsmitglieder von Rotterdam aus repatriieren können: So konnten schon zu Beginn der Corona-Krise 4000 Besatzungsmitglieder von Kreuzfahrtschiffen über Rotterdam wieder nach Hause gelangen.

Juli 2020

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 erzielte der Hafen von Rotterdam einen Umschlag von 218,9 Millionen Tonnen. Das ist 9,1 % weniger als in der ersten Hälfte des Jahres 2019, der damals ein Rekordumschlag war. Die wirtschaftlichen Folgen von COVID-19 sind der wichtigste Grund für den Rückgang bei den Umschlagmengen.

September 2020

Nach einem anfänglichen Rückgang der Infektionszahlen und einer kurzen Stabilitätsperiode nehmen die Infektionen im September wieder zu. Weitere Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie sind in Vorbereitung. Der Hafendienstleister Rotterdam erwartet, dass sich die Wirtschaft im September vorsichtig erholen wird. Das letzte Quartal des Jahres 2020 ist angebrochen.

Die Welthafentage in Rotterdam ziehen jährlich hunderttausende Besucher an und sie sind damit die größte maritime Veranstaltung in den Niederlanden. Die 43. Ausgabe der Welthafentage findet aufgrund der Coronalage unter dem Namen „Port Stories 2020“ online statt.

Im September führt der Hafendienstleister Rotterdam eine Mitarbeiterbefragung durch. Es ist wichtig, auch während der Corona-Pandemie den Finger am Puls zu haben. Beim Engagement (Arbeitszufriedenheit) erreichen wir wie beim letzten Mal (November 2019) eine 7,8. Daraus schließen wir, dass wir gut mit Veränderungen umgehen können. Das Engagement ist um 0,3 gestiegen, womit wir im oberen Viertel des Branchenvergleichs liegen. Wir stehen hinter unserer Organisation und arbeiten gerne in ihr.

Oktober 2020

Im Oktober melden wir, dass die Warenumsatzmenge bis einschließlich des dritten Quartals 2020 im Rotterdamer Hafen 342,3 Millionen Tonnen beträgt. Im Vergleich mit dem zweiten Quartal 2020 zeigen mehrere Signale deutlich auf ansteigende Mengen. Allard Castelein sagt dazu: *„Es ist noch zu früh, um festzustellen, dass wir wirtschaftlich über den Berg sind. Dennoch bin ich optimistisch, was das Wiedererstarren der internationalen Handelsströme und der Widerstandsfähigkeit der Wirtschaft angeht. Der Hafendienstleister Rotterdam, die Regierung und die Betriebe in unserem Hafen können unsere Wirtschaft zusammen neu beleben, indem Investitionen beschleunigt werden. Auf diese Weise können wir Arbeitsplätze erhalten, Wohlstand schaffen und zur Nachhaltigkeit in den Niederlanden beitragen.“* Allard Castelein bezieht sich damit auf das 2020 vorgestellte Projekt „Startmotor“.

November 2020

Wir arbeiten inzwischen bereits etwa acht Monate nach den Richtlinien des RIVM. Die Arbeit von zu Hause ist zum Standard geworden, wenn es anders absolut nicht möglich ist. Ende November beschließt die Generaldirektion, dass der Hafendienstleister Rotterdam in Zukunft mit einer hybriden Arbeitsweise arbeiten wird. Im Durchschnitt arbeiten wir 40 % der Zeit von zu Hause aus.

Dezember 2020

Der letzte Monat des Jahres beginnt mit dem Wissen, dass die üblichen Dezember-Rituale mit dem notwendigen Abstand zueinander stattfinden werden. Wir freuen uns auf das nächste Jahr. Allard Castelein: *„Im Jahr 2021 werden wir hart daran arbeiten müssen, unsere Ziele bestmöglich erreichen zu können. Unsere Strategie steht und wir haben gute Projekte auf den Weg gebracht. Es liegt nun an uns, die entscheidenden Schritte zu unternehmen. Worte und Taten! Zusammen können wir etwas bewirken!“*

Startmotor treibt die Wirtschaft an

Corona wirkt sich negativ auf unsere Wirtschaft aus. Die niederländische Regierung möchte, dass sich die Niederlande aus dieser Krise investieren. Die aktuelle Situation verlangt nach tatkräftigen Lösungen. Daher hat der Hafenbetrieb Rotterdam den „Startmotor“ ins Leben gerufen. Dies ist eine Initiative, mit der wir für einen intelligenten, nachhaltigen Hafen arbeiten und gleichzeitig die Wirtschaft ankurbeln, wie von der Regierung gewünscht ist. In zwölf Projekten wird dies in die Praxis umgesetzt. Dabei spielen drei Projekte eine wichtige Rolle:

- Die Entwicklung eines Wasserstoffclusters in Rotterdam, unter anderem mit der Produktion von blauem und grünem Wasserstoff und einer Transportleitung für Wasserstoff, die die Produktions- und die Verbrauchsstätten miteinander verbindet.
- Ein Pipelinebündel zwischen Rotterdam, Chemelot (Geleen) und Nordrhein-Westfalen für den Transport vor allem von Wasserstoff und CO₂. Die Industrie im Hinterland von Rotterdam kann so nachhaltiger werden und Rotterdam kann seine Position als Energiezentrum im Nordwesten Europas festigen.
- Ein drittes Schlüsselprojekt ist Porthos, CSS-Projekt zur Speicherung und Einlagerung von CO₂ unter der Nordsee. Mit CCS können wir kurzfristig und zu geringen Kosten eine Menge CO₂ aus der Atmosphäre fernhalten.

Die Rotterdamer Projekte führen strukturell zu mehr Arbeitsplätzen, sie liefern einen signifikanten Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt und zu einer erheblichen CO₂-Reduktion.

Marktanteil & Umschlag

Durch unsere geographische Lage ist Rotterdam die Eintrittspforte zum europäischen Markt und ein wichtiger Knotenpunkt für den weltweiten Warenstrom. Der Rotterdamer Hafen ist der größte in Europa. Es ist unser Ziel, unsere Position als Marktführer zu behalten und zu stärken.

Umschlag Rotterdamer Hafen

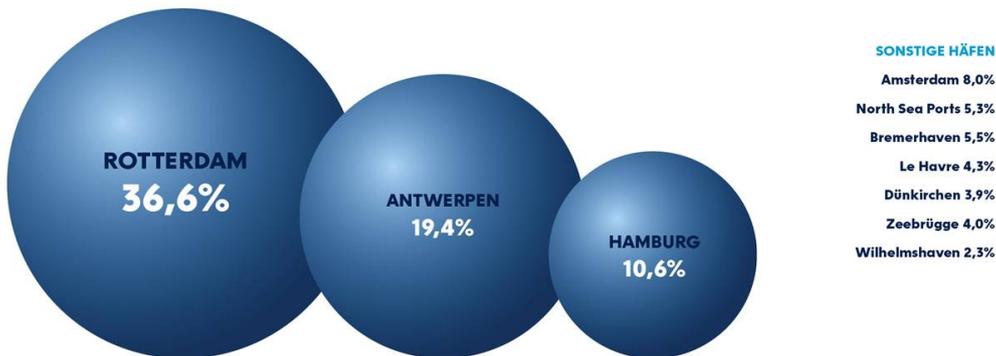
Der Rotterdamer Hafen realisierte im Jahr 2020 einen Umschlag von 436,8 Millionen Tonnen. Dies ist 6,9 % weniger als 2019. Trotz der Störungen durch die COVID-19-Pandemie für Wirtschaft, Produktion und Logistik blieb der Hafen von Rotterdam vollständig betriebsfähig. Die wirtschaftlichen Folgen von COVID-19 sind der wichtigste Grund für den Rückgang bei den Umschlagmengen.

Der Umschlag im Großraum Rotterdam umfasst die Umschlagterminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam und Vlaardingen. Im Jahr 2020 wird die Gesamtumschlagsmenge bei Ein- und Ausfuhr 4,1 % betragen. Die damit verbundenen Seehafengebühren gehen nicht an die Hafenbehörde Rotterdam und sind daher nicht im Finanzbericht enthalten.

Marktanteil Hamburg - Le Havre

Im Jahr 2020 betrug unser HLH-Marktanteil (Hamburg–Le Havre) 36,6%. Dies ist ein kleiner Anstieg im Vergleich zu 2019 (36,4 %, Marktanteile bis einschließlich Q3).

TOP-DREI-MARKTANTEIL HAMBURG–LE HAVRE RANGE



Entwicklungen Warenumsatz

Trockene Massengüter

Der Rotterdamer Hafen bietet genügend Möglichkeiten zum Umschlagen von Trockenmassengut. Durch unsere Lage und durch die Tiefe können Schiffe den Hafen ohne Schwierigkeiten anfahren. Der Umschlag von Trockenmassengut betrug 63,8 Mio. Tonnen, was einem Verlust von 14,3 % gegenüber dem Jahr 2019 entspricht. Trockenmassengut macht 15 % des Umschlages im Rotterdamer Hafen aus. Volumenrückgänge gab es vor allem beim Umschlag von Eisenerz und Schrott (-24,5 %) sowie Kohle (-22,8 %). Die Eisenerzeinfuhr sank vor allem aufgrund eines starken Rückgangs in der deutschen Stahlproduktion. Die Stahlwerke, die den Hafen von Rotterdam für die Erzversorgung nutzen, arbeiteten mit einem viel niedrigeren Produktionsniveau als normalerweise. Die Stahlnachfrage ging ab März infolge von Produktionsstillständen in der Automobilindustrie und im Baugewerbe stark zurück. Ein niedriger Gaspreis sorgt dafür, dass mehr Gas und weniger Kohle für die Energieerzeugung eingesetzt wird. Hinzu kam eine Zunahme verfügbarer Windenergie durch die Wetterbedingungen und in der Folge eine geringere Ergänzung der Stromproduktion durch Kohlekraftwerke. Außerdem wurde ein Onyx-Kraftwerk auf der Maasvlakte abgeschaltet. Biomasse nahm stark (+108,3 %) zu, was auf das weitere Wachstum der Mitverbrennung in Kraftwerken zurückzuführen ist. Auch Agribulk verzeichnete ein Wachstum vor allem durch erhöhte Importe und einen Aufbau der Lagerkapazitäten.

Flüssiges Massengut

Es wurden 192,0 Millionen Tonnen flüssige Massengüter umgeschlagen. Das waren 19,2 Millionen Tonnen weniger als im Jahr 2019, was einem Rückgang von rund 9,1 % entspricht. In Rotterdam sind 44 % des Umschlagvolumens flüssige Massengüter. Der Umschlag von Mineralölprodukten sank stark um 11,9 % aufgrund des geringeren Umschlages von Gasöl/Diesel und Heizöl. Als Corona-Folge gab es weniger Transport und Umschlag von Diesel/Kerosin und durch die IMO 2020-Vorschriften ist auch Heizöl deutlich zurückgegangen. Auch Rohöl war rückläufig (-10,2 %), vor allem aufgrund eines Nachfragerückgangs. Alle großen Raffinerien haben daher mit einer geringeren Kapazitätsauslastung als üblich gearbeitet. Der LNG-Umschlag sank um 12,7 % im Vergleich zu 2019, auf 6,2 Millionen Tonnen. Dieser Rückgang ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Gasvorräte in den ersten sechs Monaten des Jahres ziemlich hoch waren. Der Umschlag von sonstigem flüssigen Massengut stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht.

Container

Im Jahr 2020 nahm der Container-Umschlag gegenüber 2019 leicht ab. Im Jahr 2020 wurden 151,1 Millionen Tonnen ungeschlagen. Dies ist 1,2 % weniger als 2019. In den ersten Monaten der Pandemie ging der Umschlag zurück, aber ab Juli konnte sich der Containerumschlag wieder etwas erholen. Mit einem Marktanteil von 31,7 % (bis einschließlich drittes Quartal 2020, auf TEU-Basis) blieben wir Marktführer im Containersegment im Bereich Hamburg–Le Havre. Unser Marktanteil stieg im Vergleich zum Vorjahr 2019 an (31,7 %, drittes Quartal).

Breakbulk

Der Rotterdamer Hafen ist ein wichtiger logistischer Knotenpunkt für den Im- und Export von RoRo-Fracht (Roll-on-Roll-off). Unser Marktanteil im Bereich Hamburg–Le Havre stieg von 36,8 % im Jahr 2019 auf 38,9 % im Jahr 2020 (bis Q3). Im zweiten Quartal 2020 war RoRo einer der am stärksten betroffenen Sektoren in der COVID-19-Krise. Aufgrund der Angst vor einem harten Brexit, der zu einer Bevorratung von Waren führte, erholte sich der RoRo-Umschlag. Ende 2020 belief sich der RoRo-Umschlag auf 24,0 Mio. Tonnen, 1,2 % weniger als 2019.

Auch der Umschlag von sonstigem Stückgut ging durch Corona deutlich zurück, allerdings weniger als in den meisten Häfen des Bereichs Hamburg–Le Havre. Der Umschlag lag bei 6,0 Mio. Tonnen und damit 8,3 % niedriger als 2019.

(Bruttogewicht x 1.000 metrische Tonnen)	2020	2019	Differenz (Anzahl)	Differenz (%)
Erze und Schrott	22.658	30.006	-7.349	-24,5%
Kohle	17.339	22.449	-5.110	-22,8%
Agrarmassengut	10.279	9.809	470	4,8%
Biomasse	1.849	887	962	108,3%
Sonstiges trockenes Massengut	11.674	11.333	341	3,0%
Zwischensumme trockenes Massengut	63.798	74.485	-10.687	-14,3%
Rohöl	93.561	104.200	-10.640	-10,2%
Mineralölprodukten	60.065	68.164	-8.099	-11,9%
Flüssigerdgas (LNG)	6.241	7.149	-908	-12,7%
Sonstiges flüssiges Massengut	32.120	31.697	423	1,3%
Zwischensumme flüssiges Massengut	191.986	211.211	-19.225	-9,1%
Gesamtsumme Massengut	255.784	285.696	-29.912	-10,5%
Deepsea	94.999	95.782	-783	-0,8%
Feeder	29.655	30.510	-855	-2,8%
Shortsea	26.406	26.613	-207	-0,8%
Container	151.060	152.905	-1.845	-1,2%
Roll-on-Roll-off	23.958	24.253	-295	-1,2%
Sonstiges Stückgut	6.005	6.548	-543	-8,3%
Stückgut	29.963	30.801	-838	-2,7%
Gesamtsumme Stückgut	181.023	183.706	-2.683	-1,5%
Gesamtumschlag	436.807	469.402	-32.595	-6,9%
Gesamtsumme in Anzahl Container	8.436.240	8.781.185	-344.945	-3,9%
Gesamtsumme in Anzahl TEU	14.349.446	14.810.804	-461.358	-3,1%

Umschlag einschließlich der Umschlagterminals Hoek van Holland, Dordrecht, Schiedam und Vlaardingen. Im Jahr 2019 wird die Gesamtumschlagsmenge bei Ein- und Ausfuhr 4,1 % betragen. Die damit verbundenen Seehafengebühren gehen nicht an die Hafenbehörde Rotterdam und sind daher nicht im Finanzbericht enthalten.

(Inter)nationale Hafenkooperation

Der Rotterdamer Hafen ist ein Drehpunkt für den internationalen Handel und ermöglicht ein starkes Industriecluster. Der Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex genießt einen guten (inter)nationalen Ruf. Der Hafenbetrieb Rotterdam setzt das vorhandene Wissen und seine Expertise (inter)national ein, um diesen Ruf weiter zu stärken, Unternehmen anzuziehen, strategische Parteien zu beraten und um unser internationales Netzwerk durch Beteiligungen weiter zu stärken. Damit dienen wir den Interessen Rotterdams und der Niederlande gleichermaßen.

Sohar Port and Freezone, Oman: Sohar Port and Freezone ist ein 50/50-Joint-Venture zwischen dem Hafenbetrieb Rotterdam und dem Staat Oman. Sohar Port and Freezone entwickelt und verwaltet den Hafen von Sohar, der im vergangenen Zeitraum auf einen jährlichen Frachtumschlag von über 60 Millionen Tonnen angewachsen ist.

Pecém, Brasilien: Pecém ist ein 30/70-Joint-Venture zwischen dem Hafenbetrieb Rotterdam und dem Teilstaat Ceará in Brasilien. Die Rotterdamer Beteiligung am Pecémer Hafen bietet Möglichkeiten für internationale Handelsströme und Investitionen von Kunden, die im Hafen von Rotterdam tätig sind. Pecém ist ein schnell wachsender industrieller Hafenkomplex im Nordosten Brasiliens.

Portbase: Portbase verwaltet das System Port Community (PCS) des niederländischen Hafens und ist eine strategische Beteiligung des Hafenbetriebs Rotterdam (75 %). Portbase wird von über 4700 Unternehmen verwendet.

Sicherheit

Die Gewährleistung der Sicherheit hat in unserem Hafen höchste Priorität. Dies dient der Schifffahrt, aber auch Anwohnenden, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Hafen, Unternehmen und Nutzern (Freizeit) des Hafengebiets. Nautische Sicherheit, Transport- und Umweltsicherheit, Wassersicherheit, soziale Sicherheit, die persönliche Sicherheit und Cybersicherheit stehen dabei im Mittelpunkt. Jährlich prüfen wir die „Sicherheitslandschaft“ und tauschen das Wissen zu den verschiedenen Themen innerhalb der Organisation breit aus.

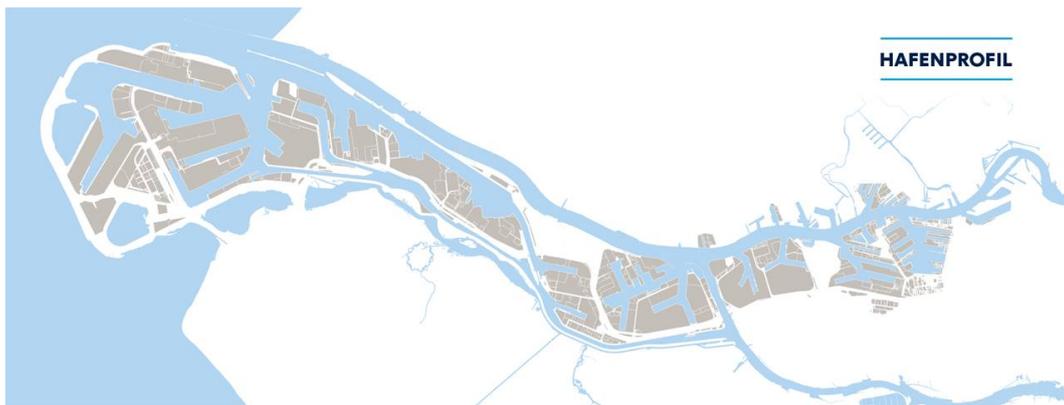
Unfälle

Das Jahr 2020 war ein sicheres Jahr für die Schifffahrt im Rotterdamer Hafen. Über die Sicherheit der Schifffahrt berichten wir mithilfe des Nautische Safety Index (NSI). Dies ist eine Berichtskennzahl, mit der wir die Schwere von Unfällen berücksichtigen. 2020 lag der NSI mit 7,99 über der Norm von 7,0. Die Anzahl der Schiffsunfälle und die Anzahl der Vorfälle ohne Schäden blieb im Vergleich zu 2019 nahezu gleich. Die Anzahl der ernsthaften Schiffsunfälle sank von vier auf einen. Dadurch stieg der NSI-Wert.

Intelligenter Ansatz für die Hafeninfrastruktur

Der Rotterdamer Hafen ist der größte Seehafen in Europa. Diese Position verdankt der Hafen seiner guten Erreichbarkeit auf dem Seeweg, seinen Weltklassekunden, dem ausreichenden Entwicklungsraum, den natürlichen Hinterlandanbindungen und der zunehmenden Aufmerksamkeit für die soziale Infrastruktur. Bei einer maximalen Wassertiefe von 24 Metern ist er der einzige der vier größten Häfen im Bereich Hamburg-Le Havre, zu dem die meisten Hochseeschiffe uneingeschränkten Zugang haben. Im Hafen kommen Schifffahrt, Binnenschifffahrt, Schiene, Straße und Pipeline zusammen. Im Jahr 2020 haben wir 28.170 Seeschiffe und 90.552 Binnenschiffe begrüßt.

Infra Innovation ist ein wichtiger Teil unseres intelligenten Ansatzes für die Hafeninfrastruktur. Im Rahmen dieses Programms erschaffen wir Werte mit Daten, indem wir die Theorie (zum Beispiel Designrichtlinien für Konstruktionen) in der Praxis testen. Das Gesamtpaket an Optimierungen, Einsparungen und Designtools ermöglicht es uns, die Investitionskosten in die maritime Infrastruktur zu reduzieren. Die Ergebnisse zeigen, dass wir nicht nur Kosten einsparen, sondern durch den Einsatz von weniger und nachhaltigeren Materialien auch den CO₂-Ausstoß um etwa 10 Kilotonnen reduzieren können.



Gesamtoberfläche des Hafens	12.464 ha	Wassertiefe NAP (max.)	24 m
Landoberfläche	7.966 ha	Kaimauern	79,5 km
Wasser Oberfläche	4.498 ha	Anlegestellen für See- und Binnenschiffe	131
Gesamtlänge des Rotterdamer Hafengebiets	42 km	Ufer (Böschungen)	176,5 km

Erreichbarkeit

Eine gute Erreichbarkeit ist für den Rotterdamer Hafen von zentraler Bedeutung. In der neu bewerteten Hafenvision 2030 wird das Ziel formuliert, bis 2030 der am besten angebundene Hafen Europas zu werden. Um auch langfristig eine exzellente, multimodale Erreichbarkeit gewährleisten zu können, wurden langfristige Ziele abgesteckt. Diese wurden je nach geographischer Lage unterteilt:

- Die Optimierung des Rotterdamer „Hubs“ (Hafen- und Industriekomplex/Region);
- Die Verstärkung des Warenkorridors Ost und Südost, in der Vernetzung Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebiet;

- Die Verstärkung der Verbindungen mit den Wachstumsregionen und Wirtschaftszentren über die Warenkorridor Ost und Südost und den TEN-T-Korridor.

Wir haben die Umschlagprognosen 2030-2040 in Mengen für die verschiedenen Modalitäten übersetzt und eine Kapazitätsanalyse für die verfügbaren Netze durchgeführt. Im physischen Infrastrukturnetz entstehen dabei einige Engpässe. Wir haben diese in 20 Hauptaufgaben im Hafen- und Industriekomplex/Region und in den nationalen und internationalen (TEN-T)-Warentransportkorridoren übersetzt.

Gemeinsam mit unseren Partnern erarbeiten wir Perspektiven, die zur Lösung dieser Herausforderungen beitragen: wir konzentrieren uns auf eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur (Kapazität Management) und investieren gemeinsam mit anderen Parteien in vorhandene und neue Infrastruktur. Der Einsatz von intelligenten Informationssystemen und der Datenaustausch zwischen verschiedenen Parteien in der Kette helfen bei der Verbesserung der Zugänglichkeit. Innerhalb des Hafensbetriebs Rotterdam betrachten wir die Digitalisierung als „fünfte Modalität“ neben Wasser, Straße, Schiene und Pipelines.

Effizienter Hafen digitalisiert

Im Hafensbetrieb Rotterdam arbeiten wir hart an unserem Ziel, der intelligenteste Hafen weltweit zu werden. Wir digitalisieren in einem immer höheren Tempo. Digitale Produkte und Daten hängen miteinander zusammen und sind voneinander abhängig. Nicht nur innerhalb unserer Organisation, sondern auch bei unseren Kunden, bei denen die physische und digitale Welt immer mehr miteinander verflochten werden. Mit der im Jahr 2020 aufgestellten integralen, digitalen Strategie haben wir ein digitales Fundament für alle unsere Aufgaben geschaffen.

Teil der digitalen Strategie sind die folgenden drei Bereiche:

1. Digitalisierung der Hafenbehörde (Port Authority)

Zusammen mit der Schifffahrt und anderen Hafenbehörden möchten wir an der Digitalisierung der Port Authority arbeiten, was zur nautischen Sicherheit, der Effizienz der Kette und zur Reduzierung von Emissionen beiträgt. Mithilfe von Digitalisierung können Schiffsbesuche in Echtzeit überwacht und verarbeitet werden. Der Einsatz von Drohnen ist ein zusätzliches Mittel, um die Sicherheit im Hafen zu gewährleisten. Sie bieten die Möglichkeit einer noch besseren Übersicht und helfen den Inspektorinnen und Inspektoren sowie der Schiffsmeisterei dabei, zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein.

2. Digitalisierung von Hafenentwicklung und -verwaltung

Hafenentwicklungsaktivitäten und Hafenmanagementaktivitäten werden digitalisiert. Dazu gehören die Verwaltung von Anlagen- und Vertragsdaten in SAP, räumliche Daten in GIS und Zeichnungen in Autocad. Anlagen werden zunehmend eine IT-Komponente erhalten: dies können Sensoren und Kameras sein, die Informationen sammeln können, die in Verbindung mit neuen Datenmodellen zu neuen Erkenntnissen führen können. Dann können wir zum Beispiel den Zustand und die Verfügbarkeit von Gelände, Immobilien und Infrastruktur verbessern oder Kunden Einblick und Transparenz in ihre (Raum-)Nutzung bieten.

3. Kommerzielle digitale Strategie

Mit der kommerziellen digitalen Strategie möchten wir die Logistikketten, deren Teil Rotterdam ist, optimieren und dazu beitragen, die Verbindungen zum Hinterland sowie zu anderen wichtigen logistischen Knotenpunkten weiter zu entwickeln. Zusammen mit der Hafenwirtschaft arbeiten wir an unterschiedlichen digitalen Anwendungen, die die Durchfuhr durch den Hafen besser vorhersehbar, schneller, sicherer, intelligenter, nachhaltiger und transparenter machen. Ein paar Beispiele:

- Mit PortXchange können Reedereien, Agenten, Terminals und andere Dienstleister alle Aktivitäten während eines Port Calls auf Basis eines standardisierten Datenaustausches optimal planen, ausführen und überwachen. Daraus ergibt sich eine verbesserte Vorhersehbarkeit, Verringerung von Wartezeiten, geringere Kosten und ein geringerer CO₂-Ausstoß.
- In Zusammenarbeit mit Portbase bietet Nextlogic eine integrierte Planung für den Umschlag von Containerschiffen im Hafen von Rotterdam. Dies führt zu einem optimalen Einsatz der Anlagen und der Tiefseeterminals, von Leerdepots und Binnenschiffahrtbetreibern und macht das Produkt Binnenschiffahrt effizient und zuverlässig für Verloader wie für Spediteure.
- Cargo Tracker ist der Nachfolger von Boxinsider, einer Track&Trace-Dienstleistung für Container, die wir 2019 entwickelt haben. Seit 2020 bietet Portbase dieses Tool an. Der neue Service ermöglicht es den beteiligten Parteien, über die Ladung, die sie bearbeiten oder deren Empfänger sie sind, aktuell informiert zu bleiben.

Energiewende

Der Hafenbetrieb Rotterdam möchte den Rotterdamer Hafen zu einem Ort entwickeln, an dem die Energiewende Gestalt annimmt. Die Betriebe im Rotterdamer Hafen stoßen viel CO₂ aus, aber sie wissen auch viel über Energie, energieintensive Produktionsprozesse und über CO₂-Reduktion. Damit ist der Rotterdamer Hafen hervorragend dafür geeignet, international in der Entwicklung der großflächigen Anwendung von Techniken führend zu sein, die den CO₂-Ausstoß der Industrie nahezu auf Null reduzieren können.

Ausgangspunkt für die Energiewende ist der 2018 vorgelegte Bericht des regionalen Industriertisches für das nationale Klimaabkommen: „In drei Schritten zu einem nachhaltigen Industrie-Cluster Rotterdam-Moerdijk“. Darin wurden konkrete Pläne formuliert, um den Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex an die lokalen, nationalen und internationalen Klimaziele anzupassen. Dabei gehen wir von drei Schritten aus.

Schritt 1

In Schritt 1 ergreift die Industrie Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz. Restwärme wird verwendet, um Häuser, gewerbliche Gebäude und Gewächshäuser zu beheizen. CO₂ wird aufgefangen und unter der Nordsee gespeichert. Für diese Entwicklungen wird in den kommenden Jahren weitere Infrastruktur benötigt, wie Pipelines und Kabel. Ein Beispiel ist Porthos:

Energie Beheer Nederland (EBN), Gasunie und die Rotterdamer Hafenbehörde haben gemeinsam den Ehrgeiz, eine Basisinfrastruktur für die Sammlung und den Transport von CO₂ im Rotterdamer Hafen- und Industriekomplex zur Speicherung in (leeren) Gasfeldern in der Nordsee zu realisieren. Dies geschieht im Rahmen des Porthos-Projekts: Port of Rotterdam CO₂ Transport Hub & Offshore Storage. Einen wichtigen Meilenstein erreichte Porthos Anfang Oktober 2020. Damals schlug die europäische Kommission vor, dem Porthos-Projekt 102 Millionen Euro an Förderung zu gewähren.

Schritt 2

Schritt 2 betrifft die Veränderung des Energiesystems. Anstelle mit Öl und Gas zu heizen, wird die Industrie auf Strom und (grünen) Wasserstoff umsteigen. Dazu wird viel und günstige Elektrizität benötigt, die aus nachhaltigen Quellen wie Wind und Sonne stammt. Ein Beispiel ist der Einsatz von Wasserstoff:

In nur wenigen Jahren hat sich Wasserstoff von einem ewigen Versprechen als Transportkraftstoff zu einem weithin akzeptierten Schlüssel für die Energiewende entwickelt. In unserer Vision zum Thema Wasserstoff muss der Rotterdamer Hafen bis 2050 ein Wasserstoff-Knotenpunkt für Nordwest-Europa sein, durch den jährlich 20 Millionen Tonnen Wasserstoff fließen. Ein aktuelles Beispiel für die Wasserstoffentwicklung ist eine Initiative von Air Liquide und dem Hafenbetrieb Rotterdam, damit im Jahr 2025 1000 LKW in den Niederlanden, Belgien und dem Westen Deutschlands mit Wasserstoff angetrieben werden können. Unterschiedliche Partner aus der Lieferkette wie VDL Groep, Vos Logistics und Jongeneel Transport haben sich dieser Initiative angeschlossen.

Schritt 3

In Schritt 3 geht es um den Ersatz für fossile Rohstoffe. Dies ist durch den Einsatz von Biomasse, Recyclingmaterialien, grünem Wasserstoff und CO₂ möglich. Ein Beispiel dafür ist die Produktion von synthetischem Kerosin:

In Zusammenarbeit mit Rotterdam The Hague Airport und Rotterdam The Hague Innovation Airport forschen wir an der großtechnischen Produktion eines nachhaltigen, synthetischen Flugbenzins im Rotterdamer Hafen. In den kommenden Jahren wird am Rotterdam The Hague Airport eine Testanlage gebaut, die täglich 1000 Liter synthetisches Kerosin herstellen kann. Gemeinsam mit den Partnern untersuchen wir auch, was dafür nötig ist, um eine solche Fabrik auf eine viel größere Produktionskapazität zu skalieren.

Nachhaltiger Transport

Neben der Industrie wird auch der Warentransport zum, im und vom Hafengebiet klimafreundlich werden. Der Hafenbetrieb Rotterdam entwickelt Aktivitäten, um dem logistischen Sektor bei der Verringerung des CO₂-Ausstoßes zu helfen.

Finanzielle Ergebnisse und Anlagenportfolio

Um weiterhin als unternehmerischer Entwickler Digitalisierung in die Hafeninfrastruktur zu investieren und auf die Chancen zu reagieren, die sich durch die Energiewende und Digitalisierung ergeben, ist ausreichendes Investitionskapital für die Hafenbehörde Rotterdam wichtig. Der finanzielle Spielraum für Investitionen hängt u.a. von der Entwicklung der Betriebseinnahmen und -kosten, der Rendite unserer Investitionen, der Größe unseres Investitionsportfolios (geplant, realisiert und abgeschlossen) und den Vereinbarungen mit den Anbietern von Eigen- und Fremdkapital ab.

Stabiles Ergebnis

Im Jahr 2020 sind wir weiterhin finanziell gesund geblieben. Der Umsatz von 753,3 Millionen € nahm im Vergleich zum Jahr 2019 um 6,6 % zu. Das Ergebnis vor Steuern beläuft sich auf 272,6 Millionen Euro, etwa 31,6 Millionen Euro (13 %) mehr als im Jahr 2019. Diese Zunahme ist auf höhere Umsätze aus Verträgen zurückzuführen.

Anlageportfolio

Im Jahr 2020 haben wir 265,8 Millionen Euro investiert, davon 257,5 Millionen Euro (brutto) in Sachanlagen und 8,3 Millionen Euro in Finanzanlagen. Unsere Investitionen richten sich auf die Entwicklung der Infrastruktur für unsere neuen und bestehenden Kunden sowie die Entwicklung des öffentlichen Teils des Rotterdamer Hafen- und Industriekomplexes. Investitionen für neue und bestehende Kunden ermöglichen eine direkte finanzielle Rendite. Für die Investitionen im öffentlichen Bereich trifft dies nicht gleichermaßen zu. Wir halten das Gleichgewicht zwischen beiden. Im Jahr 2020 haben wir in die Hafententwicklung, die Energiewende, die Digitalisierung und in die internationale Hafententwicklung investiert.

Konzentration auf strategische Themen

Wie bereits in den vergangenen Jahren haben wir auch 2020 ein zusätzliches Budget für unsere strategischen Themen zur Verfügung gestellt: Energiewende, Digitalisierung und Innovation. Der Zweck dieses Budgets ist es, die Entwicklung der Möglichkeiten zu beschleunigen, die von strategischer Bedeutung für den Hafen Rotterdam sind.

Alle Verhältnisse entsprechen weitgehend den Standardwerten

Der Hafenbetrieb Rotterdam strebt eine finanzielle Position an, die mindestens einem A-Investitionszielrating entspricht, um die Investitionsziele zu erfüllen und bei unerwartetem Gegenwind weiterhin geschäftlich tätig sein zu können. Auf Basis unseres langfristigen Finanzierungsmodells ist unser Cashflow positiv. Es wird erwartet, dass die Höhe des Fremdkapitals des Hafenbetriebs Rotterdam langfristig etwa auf aktuellem Niveau bleibt. Dafür ergänzen wir unsere Finanzierung um eine Mischung aus Krediten und Kapitalmarktprodukten. Die wichtigsten Finanzkennzahlen, die wir verfolgen, sind: Nettoverschuldung im Verhältnis zu EBITDA, die Solvenz und der Zinsdeckungsgrad. Alle Verhältnisse entsprechen weitgehend den Standardwerten aus den Finanzierungsverträgen. Im Jahr 2020 haben wir 70 Millionen Euro an Fremdkapital gewonnen, um unsere Arbeitskapitalposition zu verstärken. Auch davon haben wir bereits 25 Millionen Euro zurückgezahlt.

Bilanz

		Ref. 31. Dezember 2020	31. Dezember 2019
Aktiva			
Anlagevermögen			
Sachanlagen	1	4.011.016	3.927.452
Finanzanlagen	2	1.377.751	1.279.997
		5.388.767	5.207.449
Umlaufvermögen			
Bestände		628	591
Forderungen	3	181.321	180.225
Flüssige Mittel	4	206.836	136.093
		388.785	316.909
Gesamt Aktiva		5.777.552	5.524.358

Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnete Anteile	5	900.000	900.000
Agio	5	391.200	391.200
Gesetzliche Rücklagen	5	49.571	75.016
Sonstige Rücklagen	5	2.488.207	2.350.245
Zuzuordnendes Ergebnis	5	351.718	238.860
		4.180.696	3.955.321
Rückstellungen	6	57.018	59.726
Langfristige Verbindlichkeiten	7	1.353.694	1.308.943
Kurzfristige Verbindlichkeiten	8	186.144	200.368
Gesamt Passiva		5.777.552	5.524.358

(Vor Gewinnverwendung, Beträge x € 1.000)

Gewinn- und Verlustrechnung

	Ref.	2020	2019
Nettoumsatz	11	714.959	669.874
Sonstige betriebliche Erträge	11	38.296	36.700
Summe der betrieblichen Erträge		753.255	706.574
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	12	-116.219	-116.685
Abschreibung und Wertminderung Anlagevermögen	1	-161.428	-153.394
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	-159.504	-156.489
Summe der betrieblichen Aufwendungen		-437.151	-426.568
Ergebnis vor Abschreibungen		316.104	280.006
Finanzerträge und -aufwendungen	15	-45.343	-41.732
Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit vor Steuern		270.761	238.274
Steuern	16	79.147	-2.094
Ergebnis Beteiligungen	17	1.810	2.680
Ergebnis nach Steuern		351.718	238.860
(Beträge x € 1.000)			