

Hamburgs Hafenkonzern mit Hinterland-Problemen



Der Hafenkonzern HHLA hat in den ersten sechs Monaten des Jahres trotz eines schwierigen Umfeldes seinen Umsatz und Gewinn steigern können. Vor dem Hintergrund steigenden Wettbewerbsdrucks, der Verwerfungen im Russlandgeschäft und anhaltender Einschränkungen bei der Infrastruktur sei das eine sehr beachtliche Entwicklung, sagt der Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters.

Der größte Umschlagbetrieb im Hamburger Hafen erreichte einen Umsatz von 596 Mio. Euro, das sind 5,2% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Zuwachs bei Umsatz und Gewinn verdankt sich in erster Linie einem kräftigen Wachstum der Fernostverkehre. Am Standort Hamburg stieg der Containerumschlag des Unternehmens um 2,1%.

Trotz des ungeklärten Problems der Elbvertiefung hat die HHLA ihre Marktposition unter den großen nordeuropäischen Häfen gefestigt. Das Geschäft am ukrainischen Hafen Odessa ist wegen der dortigen Krise zurückgegangen. Wegen der Ukraine-Krise verzeichnete das Segment Container insgesamt nur einen Anstieg von 0,7% auf 3,8 Mio. Standardcontainer (TEU). Auch die Zubringerverkehre über die Ostsee nach Russland sind erstmals seit 2009 rückläufig.

Die Containertransporte im Hinterland auf Straße und Schiene legten um 9% zu. Das außerordentliche Wachstum geht im Wesentlichen auf den Erfolg der ab Ende 2012 neu aufgebauten Schienentransporte im deutschsprachigen Raum zurück. Zulegen konnten aber auch die etablierten Verbindungen mit Tschechien und der Slowakei sowie die Verkehre mit den polnischen Seehäfen.

Die HHLA war in den vergangenen Monaten deutlicher Kritik ausgesetzt. Die Betriebsabläufe im Hinterlandverkehr führten zu Stockungen, weil es an verschiedenen Tagen an einem der Terminals zu langen Staus und Problemen bei der Abfertigung der Container gekommen war. Nach Krisengesprächen mit Wirtschaftsminister Frank-Rochow und Bahnchef Rüdiger Grube hat die HHLA ihren Personaleinsatz um 50 neue Stellen am Burchardkai aufgestockt, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Außerdem wurde ein Aktionsplan mit fünf Punkten verabredet, mit dem es gelingen soll, die zuletzt schleppende Containerabfertigung im Hamburger Hafen wieder in Schwung zu bringen.

Man habe sich darauf verständigt, dass alle Beteiligten ihre Ressourcen noch einmal kritisch hinterfragen, sagte Grube. Jeder müsse prüfen, ob ausreichend Mitarbeiter an Bord sowie die Arbeits- und Schichtmodelle noch zeitgemäß seien – insbesondere in Hinblick auf Wachstum und zunehmende Volatilität infolge des verbreiteten Slow Steaming (Langsamfahrten der Schiffe, um Treibstoff zu sparen). In diesem Punkt war zuletzt vor allem die HHLA kritisiert worden. Senator Rochow betonte aber: »Es geht nicht allein um die HHLA, die Situation im Hafen ist vielschichtig.«

Immer größere Schiffe kommen an die HHLA-Terminals und schlagen dabei enorme Mengen um. Das Problem sind dabei unregelmäßige Spitzenbelastungen. Im ersten Halbjahr kamen 63 Schiffe mit mehr als 3.000 Containerbewegungen, doppelt so viele wie vor sechs Jahren. Für ein einziges Schiff können inzwischen bis zu 6.450 Containerbewegungen anfallen, gegenüber maximal knapp 4.000 im Jahr 2008.

Beim Blick auf das Gesamtjahr rechnet die HHLA unverändert mit einem Umsatz leicht über dem Niveau des Vorjahres sowie mit einem operativen Ergebnis in einer Bandbreite von 138 bis 158 Mio. Euro. Dies ist eine mutige Vorgabe. Denn für den weiteren Jahresverlauf bleiben erhebliche politische und wirtschaftliche Risiken.

Dies gilt insbesondere für den Konflikt in der Ukraine sowie für die Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen mit Russland, aber auch für den weiteren Verlauf des Konsolidierungsprozesses in der Containerschifffahrt. Russland ist zweitgrößter Handelspartner des Hamburger Hafens und sorgt bislang für doppelt so viel Fracht wie die USA.

Die Belastungen durch die Sanktionslogik des Westens können sich für die HHLA schwerwiegend auswirken. Das Unternehmen ist nicht nur ein wichtiger Faktor der Hamburger Wirtschaft und des Arbeitsmarktes, sondern zugleich trägt es Firma durch seine Dividendenzahlungen zur Finanzierung der öffentlichen Aufgaben bei. Nimmt man die Hafenfirmer in öffentlichem Eigentum zusammen, so ist ein Haushaltsrisiko für die Hansestadt nicht zu bestreiten.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburgs-hafenkonzern-mit-problemen/