

Containerumschlagpotenzial Hafen Hamburg

Neujustierung des Prognosekorridors
unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen

Bremen, Dezember 2013

Auftraggeber:



Erstellt von:



ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen
Deutschland
Tel.: +49-421-22096-0
Fax: +49-421-22096-77
<http://www.isl.org>

Ansprechpartner:

Dr. Sönke Maatsch
e-Mail: maatsch@isl.org
Tel: +49-421-22096-32

Inhalt

MANAGEMENT SUMMARY	1
EINLEITUNG	2
1 METHODIK	3
1.1 METHODIK DER URSPRÜNGLICHEN PROGNOSE AUS DEM OKTOBER 2010	3
1.2 METHODIK DER NEUJUSTIERUNG DER PROGNOSE 2013	6
2 WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG	8
2.1 GESAMTMARKTENTWICKLUNG DER WICHTIGSTEN NORDRANGEHÄFEN	8
2.2 AUSWIRKUNG AUF DIE PROGNOSE FÜR HAMBURG	9
3 WETTBEWERBSENTWICKLUNGEN	10
3.1 SÜDRANGE	10
3.2 DIREKTANLÄUFE	10
3.3 MARKTANTEILSRÜCKGEWINNE	10
3.4 EFFEKTE DER ELBFAHRRINNENANPASSUNG	11
3.5 JADEWESERPORT	12
4 NEUJUSTIERTE PROGNOSE FÜR DEN HAFEN HAMBURG	13
5 AUSBLICK AUF 2030	15
ZUSAMMENFASSUNG	16

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Prognosekorridore der Umschlagpotenzialprognose 2010 und der Neujustierung 2013	1
Abb. 2	Gesamtmarktprognosen Nordrangehäfen Oktober 2010 und Ist-Entwicklung bis 2013	4
Abb. 3	Prognose des Marktanteils des Hamburger Hafens Oktober 2010 und Ist-Entwicklung bis 2013	5
Abb. 4	Ursprungsprognose: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2025 mit Eintrittswahrscheinlichkeiten	6
Abb. 5	Vergleich der Gesamtmarktprognosen aus 2010 und 2013	8
Abb. 6	Marktanteile der Nordrangehäfen im Ostsee-Transshipment 2005-2011	11
Abb. 7	Neu justierter Prognosekorridor für den Hafen Hamburg	13
Abb. 8	Neu justierte Prognose 2025 im Vergleich zur Prognose aus 2010 und Ausblick auf 2030	15
Abb. 9	Auswirkung der Wettbewerbsfaktoren auf die prognostizierten Mengen im Jahr 2025 (Potenzialprognose 2010 und Neujustierung 2013)	16
Abb. 10	Auswirkung der Wettbewerbsfaktoren auf die prognostizierten Mengen 2030 (Neujustierung 2013)	17
Abb. 11	Neujustierung 2013: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2030 mit Eintrittswahrscheinlichkeiten	18

Management Summary

Die unerwartet schwache Gesamtmarktentwicklung der Jahre 2012 und 2013 gibt Anlass zur Annahme, dass die ursprünglich für 2025 prognostizierten Umschlagpotenziale von 25,3 Mio. TEU für den Hafen Hamburg nicht realisiert werden können. Mit Hilfe einer Aktualisierung aller Prognose-Eingangsdaten werden im vorliegenden Bericht die Abweichungen zur Umschlagpotenzialprognose im Containerverkehr aus dem Jahr 2010 dargelegt.

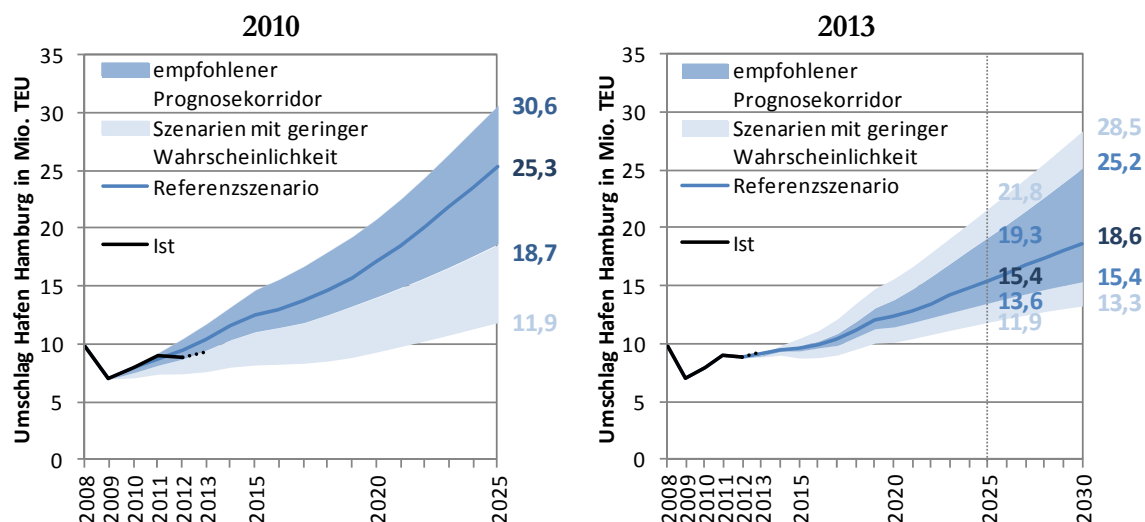
Ursachen für die Abweichung

- Das Gesamtmarktwachstum war in den Jahren 2012 und 2013 sehr gering, so dass die prognostizierten Potenziale erst später erreicht werden.
- Das Wachstum des Containerverkehrs wird aufgrund struktureller Veränderungen auch langfristig geringer eingeschätzt als noch vor drei Jahren: Statt eines Umschlags in den Nordranghäfen zwischen 63,1 und 90,1 Mio. TEU in 2025 werden auf Basis der aktuellen Hochrechnung nur noch zwischen 57,8 und 75,8 Mio. TEU erwartet.
- Mit Blick auf die 2010 prognostizierten Marktanteilsentwicklungen sind kaum Anpassungen notwendig, der bisherige Verlauf liegt sehr nahe dem prognostizierten Pfad. Die ersten Effekte der Elbfahrinnenanpassung werden jetzt jedoch deutlich später erwartet.

Ergebnisse für den Hafen Hamburg

- Das ursprünglich für 2025 prognostizierte Umschlagpotenzial von 25,3 Mio. TEU liegt inzwischen außerhalb des Prognosekorridors.
- Es ergibt sich nach den neuen Berechnungen ein Prognosekorridor von 11,9 bis 21,8 Mio. TEU für das Jahr 2025. Für das Jahr 2030 werden 13,3 bis 28,5 Mio. TEU erwartet.
- Unter Ausschluss von Szenarien mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit verengt sich der Korridor auf 13,6 bis 19,3 Mio. TEU in 2025 und auf 15,4 bis 25,2 Mio. TEU in 2030. Es ist also mit einer Verschiebung der ursprünglich für 2025 prognostizierten Mengen um mindestens fünf Jahre zu rechnen.
- Im Referenzszenario 2013 werden bis 2030 18,6 Mio. TEU erreicht, im Basis-Wettbewerbsszenario der optimistischen Wirtschaftsprognose, das dem ursprünglichen Referenzszenario (2010) entspricht, wären es 24,5 Mio. TEU.

Abb. 1 Prognosekorridore der Umschlagpotenzialprognose 2010 und der Neujustierung 2013



Quelle: ISL

Einleitung

Die HPA beauftragte das ISL im Herbst 2009 mit Arbeiten zu einer Prognose der Umschlagpotenziale des Hafens Hamburg. Das Basisjahr der Strukturanalyse war 2008, im Laufe des Projektes wurde jedoch die Entwicklung in 2009 und im 1. Quartal 2010 in die Prognose einbezogen. Im Oktober 2010 wurde der Endbericht vorgelegt, in dem durch das ISL ein Umschlagpotenzial von 25,3 Mio. TEU in 2025 als das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit ermittelt wurde. Die schnelle Erholung der Weltwirtschaft nach der Krise und das damit einhergehende unerwartet hohe Wachstum des Containerumschlags im Laufe des Jahres 2009 und zu Beginn des Jahres 2010 waren der Hauptgrund dafür, dass aus einer Bandbreite von drei Wirtschaftsszenarien das „optimistische Wirtschaftsszenario“ ausgewählt wurde, in dem eine solch schnelle Erholung unterstellt wurde. Für die Marktanteilsentwicklung wurde im Gegenzug aus einem Portfolio von vier Szenarien das eher defensive „Basis-Szenario“ ausgewählt, das sich bis ins Jahr 2013 als gute Basis erwiesen hat – trotz der Verzögerung bei der Fahrrinnenanpassung.

Auf den raschen Wirtschaftsaufschwung von Mitte 2009 bis 2011 folgte jedoch eine ungewöhnlich lange Wachstumsflaute in Europa, die bis ins Jahr 2013 hineinwirkt. Die ersten Hochrechnungen für 2013 deuten darauf hin, dass der Gesamtmarkt der Nordrange 2013 mit ca. 40 Mio. TEU erstmals außerhalb des ursprünglichen Prognosekorridors liegen wird – also noch unterhalb des pessimistischen Wirtschaftsszenarios. Mit ca. 9,3 Mio. TEU würde Hamburg nach aktuellen Hochrechnungen¹ zwar noch im Prognosekorridor liegen, jedoch im unteren Bereich, dem nur eine geringe Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet wurde.

In dem sehr schwachen Marktumfeld wurden im Juli 2013 von einem Konsortium bestehend aus Uniconsult, MWP, IHS und Fraunhofer CML erste Ergebnisse der Seeverkehrsprognose des Bundes für die See- und Seehafenhinterlandverkehre als ein Teil der Verflechtungsprognose 2030 veröffentlicht. Basisjahr der Untersuchung war 2010, Basis für die Prognosen waren Außenhandelsprognosen in Werten des ifo-Instituts, die im Rahmen des Projektes in Volumina umgerechnet wurden. Der Containerumschlag im Hafen Hamburg erreicht laut dieser Untersuchung sogar im Prognosejahr 2030 nur ein Volumen von 16,4 Mio. TEU.

Im Folgenden wird auf Basis der Entwicklung der vergangenen drei Jahre eine Neubeurteilung der Szenarien aus der Umschlagpotenzialprognose für den Hamburger vorgenommen und die Auswirkung der jüngsten Entwicklungen auf die zu erwartenden Volumina untersucht.

¹ Basis: Hackett Associates/ISL Global Port Tracker: North Europe, September 2013

1 Methodik

Die Neujustierung der Umschlagpotenzialprognose aus dem Jahr 2010 wurde durch das ISL für den Containerverkehr auf Basis derselben Prognosemethodik durchgeführt wie die ursprüngliche Prognose aus dem Jahr 2010. Ziel der Neujustierung ist es, die Auswirkungen der konjunkturellen Entwicklung von 2010 bis 2013 sowie der Veränderungen im Wettbewerb der Nordrangehäfen auf die zu erwartenden Umschlagpotenziale des Hafens Hamburg zu ermitteln. Im Folgenden werden hierzu zunächst die Eingangsparameter der ursprünglichen Prognose sowie deren wichtigste Ergebnisse zum Containerumschlag des Hafens Hamburg dargestellt. Im Abschnitt 1.2 wird die Methodik der Neujustierung beschrieben.

1.1 Methodik der ursprünglichen Prognose aus dem Oktober 2010

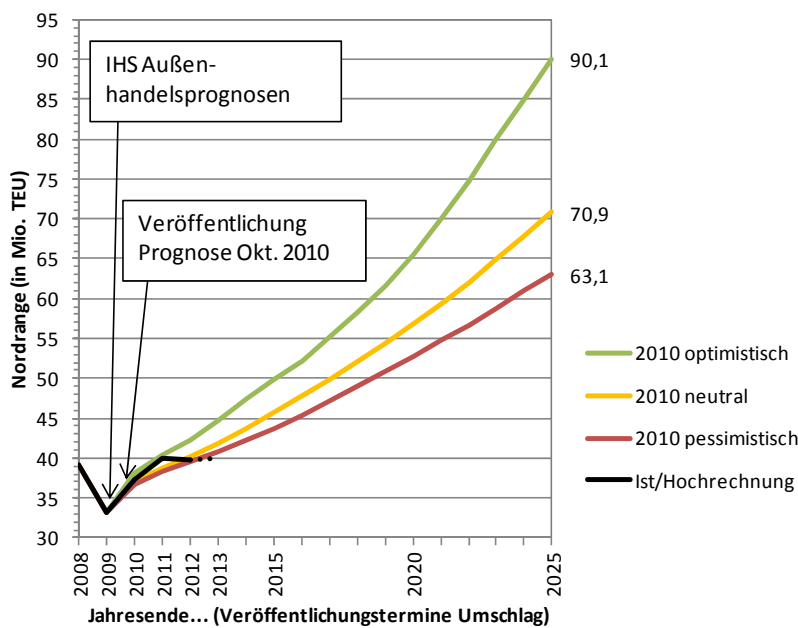
Die Umschlagpotenzialprognose, die im Oktober 2010 veröffentlicht wurde, war im Herbst 2009 beauftragt worden. Die Außenhandelsprognosen, die von IHS Global Insight im Januar 2010 zugeliefert wurden, basierten auf einem Update des IHS World Trade Service aus dem gleichen Monat. Um der hohen Unsicherheit über die künftige Marktentwicklung, die zur Zeit der Beauftragung bestand, Rechnung zu tragen, wurden zusätzlich zu dem neutralen Szenario, das dem Standard-Szenario des World Trade Service entsprach, auch ein optimistisches und ein pessimistisches Wirtschaftsszenario gerechnet.

Die Prognose des seewärtigen Außenhandels zwischen den verschiedenen europäischen Staaten und der Welt wurde schließlich als Basis genutzt, um das Wachstum des Verkehrs *beladener* Behälter in den Nordrangehäfen zu prognostizieren. Die detaillierten Strukturen aus dem Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen des ISL für das Basisjahr 2008 wurden genutzt, um sämtliche Verkehrsströme über die Nordrangehäfen (Deepsea-Land, Shortsea-Land, Transshipment) Außenhandelsströmen zwischen Ländern in Europa und Korrespondenzfahrtgebieten in Europa bzw. der Welt zuzuordnen. Die Leercontainerverkehre wurden anhand eines Imbalance-Modells prognostiziert, das die Entstehung von Leercontainerströmen aus Außenhandelsungleichgewichten auf den verschiedenen Relationen generiert.

In den Prognosen zum Gesamtmarkt wurde bereits berücksichtigt, dass sich bestimmte Tendenzen reduzierend auf den Umschlag der Nordrangehäfen auswirken: die Einführung von Direktanläufen mit Großschiffen in die Ostsee, die das Transshipmentaufkommen reduziert, und die verstärkte Nutzung der Adria Häfen Koper und Triest für die Hinterlandmärkte Österreich, Ungarn, Slowakei und Tschechien.²

² Die Gesamtmarktprognosen sind somit abhängig vom gewählten Wettbewerbsszenario. Im Folgenden werden stets die Werte der Basis-Wettbewerbsszenarien ausgewiesen.

Abb. 2 Gesamtmarktprognosen Nordrangehäfen Oktober 2010 und Ist-Entwicklung bis 2013

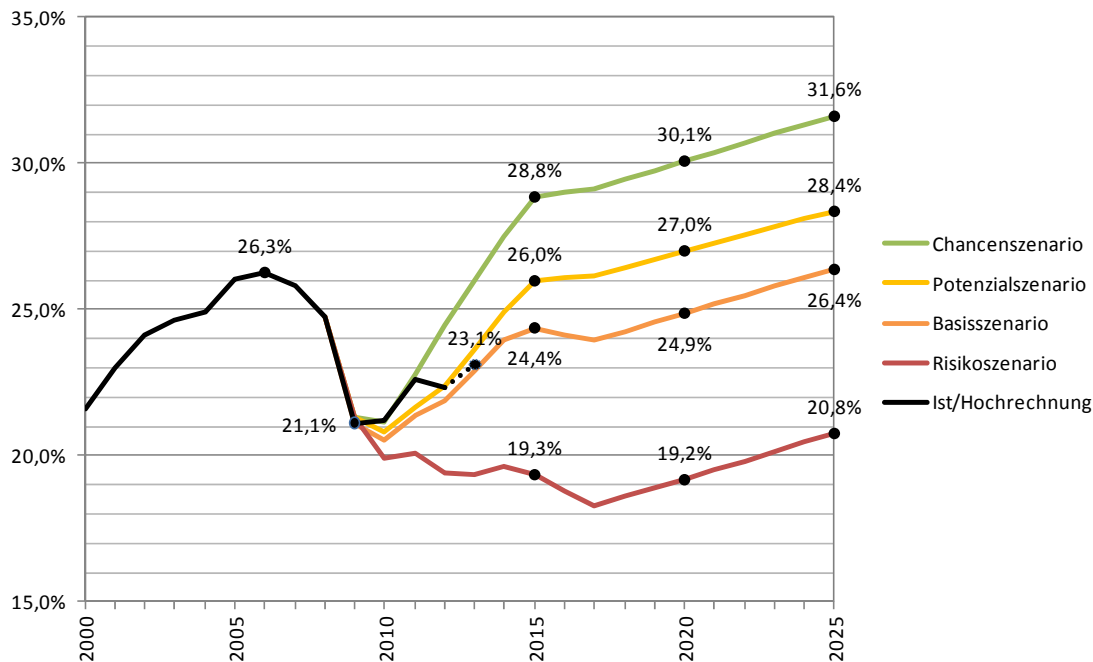


Quelle: ISL; Hochrechnung 2013: Hackett Associates/ISL Global Port Tracker North Europe, September 2013

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Umschlagpotenzialprognose im Oktober 2010 war bereits abschätzbar, dass der Containerverkehr in den Nordrangehäfen 2010 wieder stark ansteigen werde. Auch für 2011 war die allgemeine Erwartung der Marktteilnehmer, die im Rahmen eines Workshops einbezogen wurden, dass der Containerumschlag noch einmal deutlich zulegen.³ Das neutrale Wirtschaftsszenario mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 4,4 % von 2010 bis 2025 erschien vor diesem Hintergrund eher pessimistisch, auch wenn allgemeiner Konsens war, dass das Wachstum nicht die gleiche Dynamik haben werde wie vor der Krise (9,9 % in den Jahren 2000-2007). In der abschließenden Bewertung der wirtschaftlichen Szenarien wurde daher dem optimistischen Szenario (5,9 % durchschnittliches Gesamtmarktwachstum 2010-2025) die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit beigemessen, das pessimistische Szenario dagegen wurde als wenig wahrscheinlich erachtet.

Neben der Prognose des Gesamtmarktes war auch die Abschätzung des künftigen Marktanteils des Hafens Hamburg in den verschiedenen Marktsegmenten eine besondere Herausforderung. Während der Marktanteil Hamburgs in der Nordrange zwischen 1999 und 2005 ununterbrochen von 20,8 % auf 26,0 % stieg und sich dann bis 2007 bei ca. 26 % hielt, fiel er während der Krise abrupt auf 21,1 % in 2009. Hintergrund waren nach den Analysen die ISL vor allem Verlagerungen von Ostsee-Transshipment in Wettbewerbshäfen. Reedereien mit eigenen Terminals bzw. Terminalbeteiligungen suchten so ihre Terminalkapazitäten besser auszulasten. Gleichzeitig intensivierte sich der Preiswettbewerb zwischen den Häfen und zwischen den Terminals. Die Containerterminals in Hamburg hatten zunächst das Nachsehen. Es wurde jedoch angenommen, dass in die Westhäfen verlagerte Ostsee-Transshipmentverkehre, die seeseitig mit zusätzlichen Kosten verbunden sind, bei steigenden Volumina und somit steigender Auslastung der Terminals wieder in Richtung der deutschen Häfen verlagert werden würden.

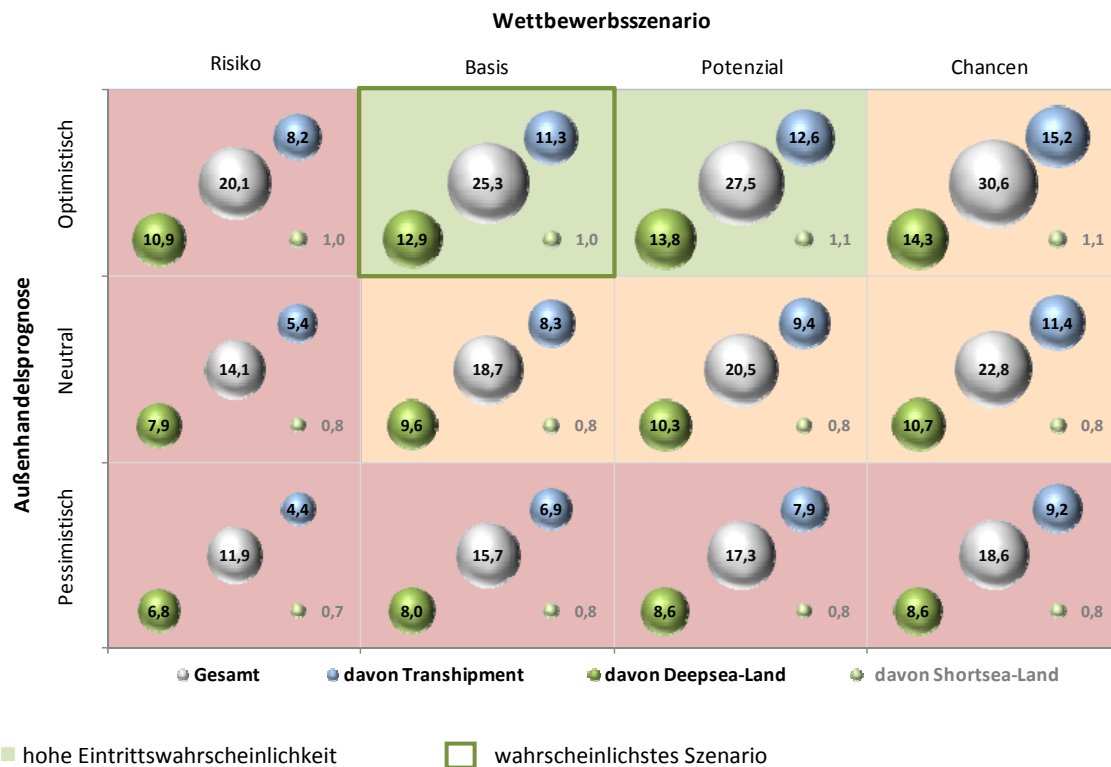
³ Dies zeigt auch die Ordertätigkeit der Reedereien. Während im ersten und zweiten Quartal 2010 jeweils insgesamt weniger als 10.000 TEU an zusätzlicher Kapazität geordert wurden, wurden im dritten Quartal 2010 über 400.000 TEU bestellt (Quelle: Clarkson Research Services Ltd.).

Abb. 3 Prognose des Marktanteils des Hamburger Hafens Oktober 2010 und Ist-Entwicklung bis 2013

Quelle: ISL; Hochrechnung 2013: Hackett Associates/ISL Global Port Tracker North Europe, September 2013

Das ISL definierte vier Szenarien zur Entwicklung der Marktanteile, von denen lediglich eines einen weiteren Verlust von Marktanteilen drohen sah. Als deutlich wahrscheinlicher wurde erachtet, dass bei einer Erholung des Marktes in der Nordrange vor allem Transshipmentverkehre, die in die geografisch weniger geeigneten Häfen Zeebrügge und Rotterdam verlagert worden waren, bis 2015 teilweise oder vollständig nach Hamburg zurückkehren würde. In den Jahren 2013-2015 wurde darüber hinaus mit einer Stärkung des Hamburger Marktanteils durch die Fahrrinnenanpassung gerechnet. Als wahrscheinlichstes Szenario wurde das Basisszenario ausgewählt.

Aus den drei Konjunkturszenarien und den vier Wettbewerbsszenarien ergaben sich insgesamt zwölf verschiedene Szenarien, die abschließend hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeiten bewertet wurden. Auf Basis der Analysen wurde für das Prognosejahr 2025 ein Containerumschlagpotenzial zwischen 18,7 und 30,6 Mio. TEU angesetzt, wobei ein Volumen von 25,3 Mio. TEU als das wahrscheinlichste Szenario angesehen wurde.

Abb. 4 Ursprungsprognose: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2025 mit Eintrittswahrscheinlichkeiten


Quelle: ISL / IHS Global Insight / Raven Trading: Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 (Oktober 2010), S. 117

1.2 Methodik der Neujustierung der Prognose 2013

Die Neujustierung der Containerumschlagspotenzialprognose beruht auf einer Aktualisierung sämtlicher Eingangsparameter. Als Basisjahr für die Detailstrukturen wurde das Jahr 2011 verwendet – das aktuellste Jahr, für das alle Eingangsparameter aus dem Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen des ISL verfügbar sind.⁴ Wie in der Ursprungsprognose aus dem Jahre 2010 wurden Außenhandelsketten zwischen den verschiedenen Fahrtgebieten und den Hinterland- bzw. Feederländern der Nordrangehäfen gebildet.

Als Basis für das Wachstum der beladenen Container wurden – ebenfalls entsprechend der Prognose aus 2010 – Außenhandelsprognosen in TEU (innereuropäisch: Containerladungspotenzial in Tonnen) von IHS Global Insight verwendet. Die Wirtschaftsprognosen stammen aus dem IHS World Trade Service und beruhen auf dem Update vom Juni 2013, das bereits Außenhandelsprognosen bis 2030 enthält. Die verfügbaren Zahlen erlauben somit eine Erweiterung des Prognosehorizonts der Umschlagpotenzialprognose bis 2030. Das optimistische und das pessimistische Szenario wurden nicht erneut durch IHS modelliert, sondern auf Basis von Wachstumsauf- bzw. -abschlägen zum neutralen Szenario geschätzt. Für die Prognose der Leercontainerströme wurde das gleiche Imbalance-Modell verwendet wie in der Prognose aus 2010.

⁴ Eine detaillierte Analyse der jüngsten Marktanteilsverlagerungen in 2013, von denen vor allem der Hafen Hamburg profitierte und somit gegen den Markt auf ein solides Gesamtwachstum im Containerverkehr zusteuert, war zum Zeitpunkt der Neujustierung aufgrund fehlender Daten noch nicht möglich.

Mit Hilfe eines im Rahmen des Projektes entwickelten Excel-Tools lassen sich erstmals nicht nur einzelne Szenarien-Pakete der Marktanteilsentwicklung (Chance, Potenzial, Basis, Risiko) miteinander vergleichen, sondern auch verschiedene Annahmen zu den einzelnen Aspekten (Direktanläufe in den Ostseeraum, Fahrrinnenanpassung, etc.) isoliert betrachten. Es wurden sämtliche Szenarien aus der Prognose 2010 und der aktuellen Neujustierung vollständig integriert, so dass auch Annahmen zwischen den Prognosen „getauscht“ werden können.

2 Wirtschaftliche Entwicklung

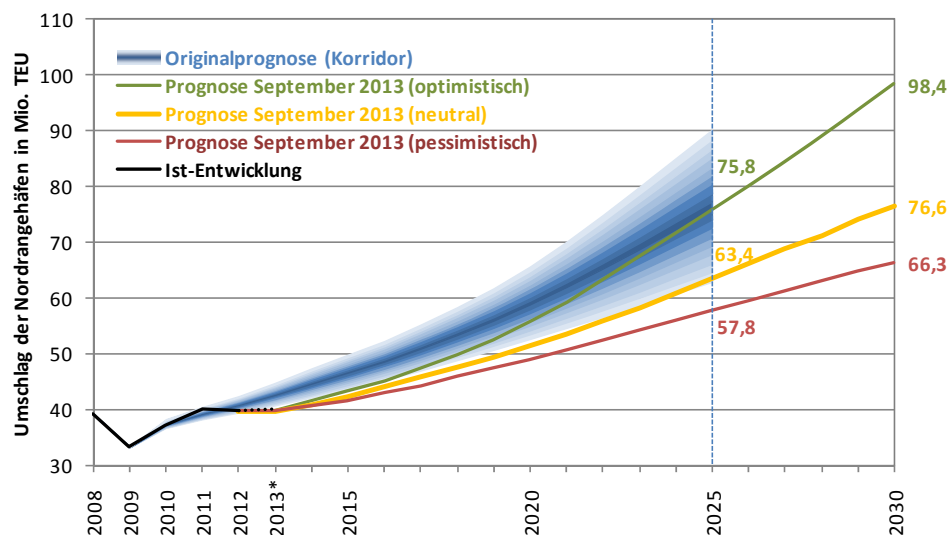
Die Szenarien zur wirtschaftlichen Entwicklung definieren das Wachstum des Gesamtmarktes Nordrange bzw. seiner einzelnen Teilsegmente. Die Prognosen gehen zunächst von der Annahme aus, dass alle Häfen mit „ihren“ Märkten wachsen, dass also z.B. der Marktanteil jedes Hafens am Transshipmentumschlag zwischen dem Fahrtgebiet Nordostasien einerseits und dem Feederkorrespondenzland Russland andererseits konstant bleibt.

Im Folgenden wird zwischen der Entwicklung des Gesamtmarktes auf der einen Seite und der Wirkung der Entwicklung auf den Hafen Hamburg auf der anderen Seite unterschieden. Da der Marktanteil Hamburgs zwischen 2008 und 2011 starken Schwankungen unterworfen war, bietet sich diese stufenweise Betrachtung an, um die Ursachen für die veränderten Aussichten klar quantifizieren zu können.

2.1 Gesamtmarktentwicklung der wichtigsten Nordrangehäfen

In der Umschlagpotenzialprognose wurde ein Prognosekorridor für den Gesamtmarkt Nordwesteuropa definiert, der bis 2025 Umschlagpotenziale zwischen 63,1 und 90,1 Mio. TEU vorsah. In den Jahren 2010 und 2011 lag die Ist-Entwicklung deutlich über dem neutralen Konjunkturszenario, in letzterem Jahr sogar sehr nah am optimistischen Szenario, das schließlich als das wahrscheinlichste definiert wurde. Es sah zwischen 2011 und 2025 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,9 % für den Containerumschlag der Nordrangehäfen vor.

Abb. 5 Vergleich der Gesamtmarktprognosen aus 2010 und 2013



Anm.: Werte der Basis-Wettbewerbsszenarien

Quelle: ISL

Aufgrund der jüngsten Marktentwicklung muss die Prognose gleich doppelt nach unten korrigiert werden:

- Erstens ist durch **das geringe Wachstum in 2012** ein Basiseffekt entstanden. Auch bei unveränderten Wachstumsraten ab 2012 würde das Volumen 2025 dadurch um **5,5 Mio. TEU geringer** ausfallen.

- Zweitens wurden die Wachstumsraten aller Szenarien durch IHS nach unten revidiert, vor allem in der mittleren Frist bis 2015. **Das optimistische Szenario 2013 weist nur ein Wachstum von 5,1 % gegenüber ursprünglich 6,0 p.a. zwischen 2012 und 2025 aus**, wodurch eine weitere Abweichung von **-8,8 Mio. TEU** entsteht. Für 2025 werden auf Basis dieser beiden Effekte nur noch 75,8 statt 90,1 Mio. TEU ausgewiesen.

Darüber hinaus haben sich die Wachstumserwartungen für die nordwesteuropäischen Häfen seit Herbst 2010 deutlich eingetrübt. **Während das Anfang 2010 erstellte neutrale Szenario (4,4 % p.a. 2011-2025) im Herbst 2010 noch als zu defensiv eingeschätzt wurde, entspricht das angepasste neutrale Szenario (4,1 % 2014-2025) derzeit den allgemeinen Markterwartungen.** Die revidierten Wachstumserwartungen liegen vor allem darin begründet, dass die Auswirkung des Weltwirtschaftswachstums auf den Containerumschlag in Zukunft durch den abnehmenden Einfluss der Globalisierung heute geringer eingeschätzt wird.⁵ Von den neu justierten Wirtschaftsszenarien wird daher dem neutralen Szenario derzeit eine höhere Eintrittswahrscheinlichkeit beigemessen als dem positiven Szenario.

Der Vergleich der Prognosekorridore zeigt, dass die ursprünglich für den Gesamtmarkt erwarteten Volumen in den neuen Szenarien jeweils um zwei bis drei Jahre später erwartet werden. Im optimistischen Szenario werden 2025 75,8 statt 90,1 Mio. TEU erreicht, im neutralen Szenario 63,4 statt 70,9 Mio. TEU.

2.2 Auswirkung auf die Prognose für Hamburg

Die schwache Marktentwicklung in 2012 führte dazu, dass das Containerumschlagpotenzial in Hamburg trotz Marktanteilsgewinnen 0,5 Mio. TEU unter dem Referenzszenario aus 2010 lag. Bei unverändertem Wachstum **bis 2025 entspräche dieser Basiseffekt einer Abweichung von -1,2 Mio. TEU** bezogen auf die ursprüngliche außenhandelsbasierte Prognose für den Hafen Hamburg.

Das Marktwachstum ab 2012 wurde in den Prognosen ebenfalls deutlich nach unten korrigiert – vor allem für das laufende Jahr 2013, für das ursprünglich 6,9 % angesetzt waren. Der Unterschied zwischen den Wachstumsraten der ursprünglichen und der aktuellen optimistischen Wirtschaftsprognose schlägt bis 2025 mit einem Minus von 2,0 Mio. TEU zu Buche.

Aufgrund der gedämpften Markterwartungen **ist das neutrale Wirtschaftsszenario heute als wahrscheinlicher zu erachten als das optimistische.** Im Basis-Wettbewerbsszenario entspricht dies einem um 2,9 Mio. TEU geringeren Umschlag in 2025.

⁵ In den Jahren 2011 und 2012 lag die Elastizität des Containerumschlags in Relation zum Weltwirtschaftswachstum bei unter 2, während sie im Schnitt der Jahre 2000 bis 2008 bei über 2,5 lag. Auch für 2013 wird lediglich ein Faktor von ca. 1,5 erwartet.

3 Wettbewerbsentwicklungen

Die Wettbewerbsentwicklungen, die im Jahr 2010 definiert wurden, erwiesen sich im Rahmen der Neujustierung nach wie vor als stichhaltig. Es wurden nur geringe Anpassungen bei den Annahmen vorgenommen, so beispielsweise die zeitliche Verschiebung der Elbfahrrinnenanpassung auf die Jahre ab 2015. Die Szenarien wurden schließlich mit den neuen Gesamtmarktmengen und auf Basis der Struktur des Jahres 2011 neu gerechnet, so dass sich Veränderungen auch aus den neuen, zugrunde liegenden Mengen ergeben.

3.1 Südränge

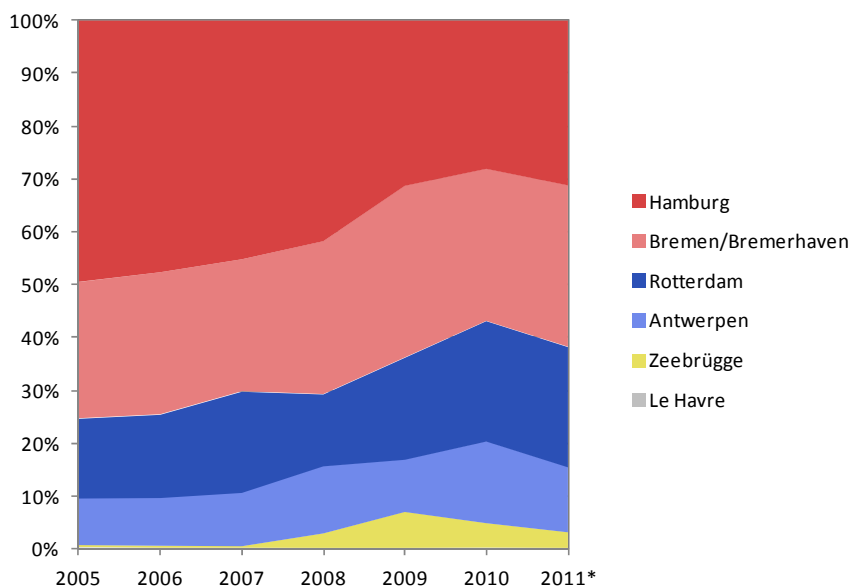
Die Konkurrenz durch die Adria Häfen (allen voran Koper) für die Hinterlandmärkte Österreich, Ungarn, Tschechien und Slowakei wurde 2010 als Wettbewerbsfaktor modelliert. Für den Hafen Hamburg wurde geschätzt, dass bis 2025 ca. 0,3 Mio. TEU an Ladungspotenzial an die Südranghäfen abgegeben werden müssen, 0,2 Mio. TEU davon nach 2012. Marktanteilsverluste waren seitdem zu beobachten, und **es wird mit weiteren Verlusten gerechnet, die den ursprünglich prognostizierten Mengen entsprechen**. Auch bei den Alternativszenarien gab es wenig Änderungen. Lediglich das ehemalige Chancenszenario, in dem sich Hinterlandverkehre für Mittel- und Osteuropa weiter in Hamburg konzentrierten, ist durch die jüngsten positiven Entwicklungen in Danzig und Koper wenig wahrscheinlich geworden und wurde nicht mehr modelliert.

3.2 Direktanläufe

In der Ursprungsprognose wurde errechnet, dass die Ausweitung von Direktanläufen den Hafen bis 2025 ca. 0,5 Mio. TEU kosten würde, darunter 0,4 Mio. TEU ab 2012. Maersk hat die Volumen auf seinem Direktdienst nach Danzig tatsächlich generieren und steigern können und es wird im Basisszenario weiterhin davon ausgegangen, dass auch andere Reedereien bzw. Allianzen Direktdienste in die Ostsee anbieten werden. **Den Gesamtmarkt kosten die Direktdienste im Jahr 2025 ca. 1,1 Mio. TEU, wovon ca. 0,5 Mio. TEU auf Hamburg entfallen**. Im Potenzial- und Chancenszenario wird nun nicht mehr unterstellt, dass die Direktdienste später wieder eingestellt werden, sondern dass sie lediglich mit dem Markt wachsen.

3.3 Marktanteilsrückgewinne

Im Jahr 2009 hat der Hafen Hamburg in einem schrumpfenden Markt massiv Marktanteile verloren (s. Abb. 3). Ein Grund hierfür war, dass Reedereien ihre Mengen an eigenen Terminalanlagen konzentrierten um dort eine möglichst hohe Auslastung und damit Wirtschaftlichkeit herzustellen. Trotz des wirtschaftsgeografischen Vorteils Hamburgs gegenüber den Westhäfen für Transshipment in den Ostseeraum verlor Hamburg seine dominante Marktposition in diesem Bereich. Vor allem in Zeebrügge und Rotterdam wurden ungewohnt hohe Mengen Ostsee-Transshipment durchgeführt. Hamburgs Marktanteil dagegen sank von 50% in 2005 auf 28 % in 2010 (s. Abb. 6). Da dieser Teilmarkt mit über 10 Mio. TEU in 2011 bereits mehr als ein Viertel des gesamten Containerumschlags der Nordrangehäfen generiert, wirken sich die Marktanteilsverlagerungen merklich auf den Gesamtumschlag aus.

Abb. 6 Marktanteile der Nordrangehäfen im Ostsee-Transshipment 2005-2011

* Schätzung; Daten aus Rotterdam liegen für 2011 und 2012 noch nicht vor

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Nordrangehäfen

In der Umschlagpotenzialprognose wurde davon ausgegangen, dass die verlorenen Marktanteile bis 2015 größtenteils wieder zurückgewonnen werden können. Zwischen 2010 und 2025 wurde ein Rückholeffekt in Höhe von 3,1 Mio. TEU erwartet. Tatsächlich konnte Hamburg seinen Marktanteil zwischen 2010 und 2012 um 0,7 Prozentpunkte steigern, was nach der aktualisierten Prognose einem zusätzlichen Volumen von 2,2 Mio. TEU in 2025 entspricht. Aufgrund des weiter schwachen Marktumfelds (Basisseffekt) und der damit verbundenen geringen Auslastung der Terminals, die auch in den kommenden Jahren eine hohe Wettbewerbsintensität erwarten lässt, werden jedoch im Basisszenario **für die kommenden Jahre nur noch geringe Rückholeffekte prognostiziert (0,6 Mio. TEU)**. Marktanteilsrückgewinne spielen also nur noch eine vergleichsweise geringe Rolle in den Jahren ab 2013. Der Zeithorizont der Marktanteilsrückgewinne wurde in allen Szenarien bis 2016 verlängert, ansonsten erfolgten keine inhaltlichen Anpassungen der Alternativszenarien.

3.4 Effekte der Elbfahrrinnenanpassung

Im Vorfeld der Umschlagpotenzialprognose 2010 wurden in einer umfangreichen Recherche die wichtigsten Einflussfaktoren für die Entwicklung der Marktanteile ermittelt. Anpassungen der Zufahrten an die jeweils aktuellen Containerschiffgrößen stachen dabei besonders heraus. Die geplante Elbfahrrinnenanpassung wird das Anlaufen des Hafens Hamburg für Großschiffe der jüngsten Generation deutlich attraktiver und somit den Marktanteil Hamburgs in der Fernost-Fahrt erhöhen. Gleichzeitig kann durch den größeren möglichen Tiefgang bei den bestehenden Linien ein höherer Anteil der Ladung in Hamburg umgeschlagen werden. Es wird daher im Basisszenario unverändert davon ausgegangen, dass die Fahrrinnenanpassung mit einer Stärkung des Marktanteils des Hafens Hamburg in Höhe von etwa 2,5 Prozentpunkten einhergeht.

Mit Blick auf das in 2010 erstellte Szenario haben sich zwei Änderungen ergeben. Erstens setzen die Effekte der Fahrrinnenanpassung realistischerweise erst nach dem Stützjahr 2015 ein, was sich jedoch auf die Prognosemengen 2025 kaum auswirkt. Zweitens ist das Volumen des Gesamtmarktes 2025 deutlich niedriger als ursprünglich prognostiziert, so dass **im Jahr 2025 somit statt 2,8 nur 1,6 Mio. TEU zusätzlich nach der Fahrrinnenanpassung umgeschlagen wer-**

den.⁶ Auch in den Alternativszenarien wurden die Marktanteilsgewinne in Prozent aus der Ursprungsprognose übernommen, die jedoch bis 2025 durch das geringere Marktvolumen geringere Effekte bringen.

3.5 JadeWeserPort

In der Umschlagpotenzialprognose 2010 wurde vorausgesetzt, dass der JadeWeserPort bis ca. 2017 seine Umschlagkapazitäten wirtschaftlich auslasten wird und sich dabei vor allem auf Transshipment mit dem Ostseeraum fokussiert. Derzeit wird aufgrund des schwächeren Marktes mit einer längeren Anlaufphase gerechnet, bis 2025 wird jedoch auch in der aktualisierten Betrachtung mit einer entsprechenden Auslastung des Terminals gerechnet.

Im Basisszenario der Ursprungsprognose wurde geschätzt, dass 40 % des Volumens, das zukünftig in Wilhelmshaven umgeschlagen wird, aus Hamburg verlagert wird. Für die vorliegende Neujustierung wurde geschätzt, welche Hinterland- und Transshipmentmärkte der JadeWeserPort bedienen wird. Dies sind vor allem Transshipmentverkehre mit dem Ostseeraum und Hinterlandverkehre mit dem nordwestlichen Deutschland. Laut diesen Modellrechnungen werden vor allem die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven Marktanteile verlieren. **Im Basisszenario dämpft dies das Wachstumspotenzial für Hamburg um 1,3 Mio. TEU**, davon 0,9 Mio. TEU Transshipment mit Nord-, Mittel- und Osteuropa sowie 0,4 Mio. TEU an Hinterlandverkehren.

In den Alternativszenarien gibt es keine inhaltlichen Anpassungen gegenüber der Ursprungsprognose, und auch die Auswirkung in TEU entspricht den dortigen Werten, da nicht der Umschlag des Gesamtmarktes, sondern der Umschlag Wilhelmshavens Basis für die Berechnungen bildet. Im günstigeren Potenzialszenario werden nur 0,9 Mio. TEU an den JadeWeserPort abgegeben, im Risiko-Szenario dagegen 1,9 Mio. TEU.

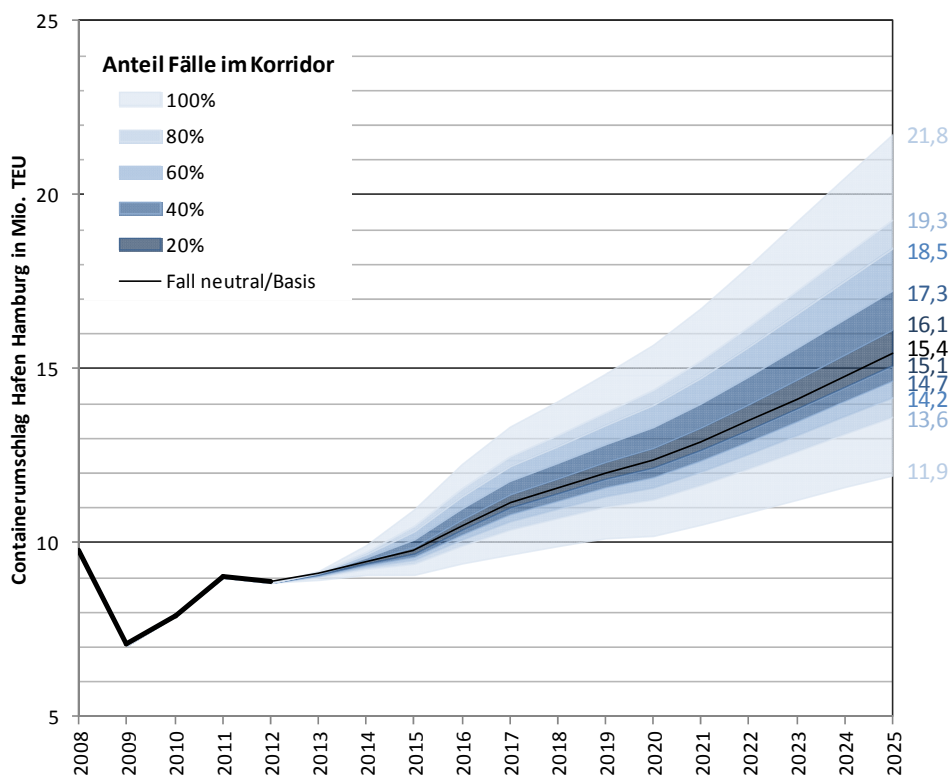
⁶ Der Effekt der Fahrrinnenanpassung auf den Containerumschlag des Hafens Hamburg liegt deutlich höher, da im Falle eines Ausbleibens der Fahrrinnenanpassung mit Marktanteilsverlusten zu rechnen ist. Dieses Szenario wurde jedoch nicht modelliert. Die Auswirkung der jüngsten Welle von Containerschiffsneubestellungen im Segment 14.000+ TEU wurde im Rahmen der Neujustierung nicht untersucht.

4 Neujustierte Prognose für den Hafen Hamburg

Für die vorliegende Neujustierung der Prognoseergebnisse und die Quantifizierung der Auswirkungen einzelner Annahmen wurde ein Szenariotool entwickelt, mit Hilfe dessen sämtliche möglichen Kombinationen von Szenarioannahmen kombiniert werden können. Insgesamt ergeben sich 3072 Fälle: drei Wirtschaftsszenarien und je vier Szenarien zu Südrange-Wettbewerb, Direktanläufen, Marktanteilsrückgewinnen, zur Auswirkung der Fahrrinnenanpassung sowie zur Auswirkung des JadeWeserPorts.

Mit Hilfe des Szenariotools wurden sämtliche Fälle durchgerechnet und zu einem Prognosekorridor aggregiert. Da zu den Basis-Wettbewerbsszenarien jeweils zwei positivere Fälle (Potenzial und Chance), aber nur ein negativeres (Risiko) modelliert wurden, wurden die Fälle zur Vermeidung eines verzerrten Korridors gewichtet: Chance 10%, Potenzial 20%, Basis 40% und Risiko 30%. Ebenso wurde das neutrale Wirtschaftsszenario leicht höher bewertet als die Alternativszenarien (40% vs. je 30%).

Abb. 7 Neu justierter Prognosekorridor für den Hafen Hamburg



Quelle: ISL

Die Modellrechnungen ergeben einen Gesamtkorridor, der sich vom negativsten Szenario (pessimistische Wirtschaftsprognose und Risiko-Annahmen für alle Wettbewerbsaspekte) zum positivsten erstreckt (optimistische Wirtschaftsprognose und Chancen-Annahmen für alle Wettbewerbsaspekte). Die rechnerische Wahrscheinlichkeit, dass das Umschlagvolumen 2025 über 19,3 Mio. TEU oder unter 13,6 Mio. TEU liegt, beträgt jeweils lediglich 10%, so dass 80% der Fälle (gewichtet) innerhalb dieses Korridors liegen. Das neutrale Wirtschaftsszenario in Kombination mit den Basis-Wettbewerbsannahmen (15,4 Mio. TEU) liegt sehr nahe dem Median

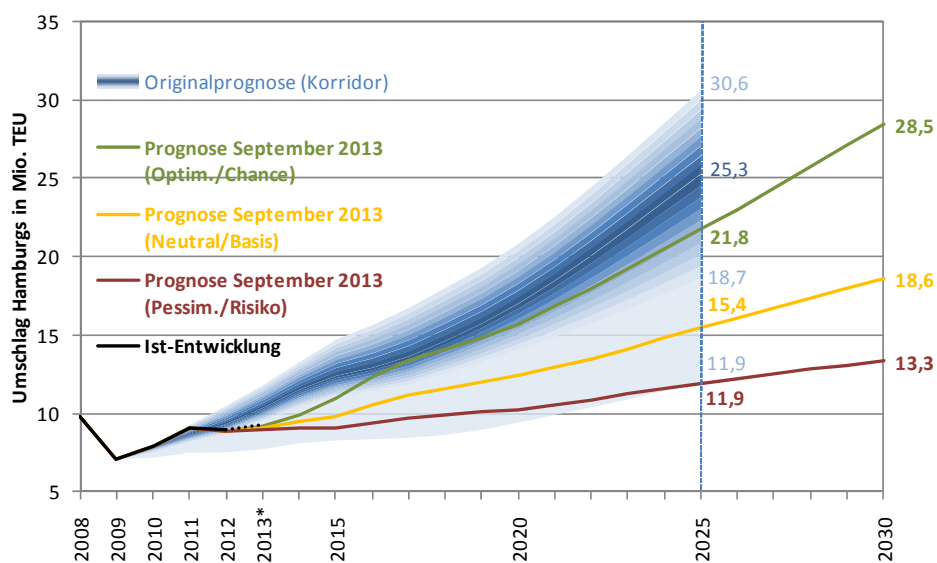
(15,6 Mio. TEU) – dem Wert, über und unter dem jeweils 50% der Fälle liegen. Das gewichtete arithmetische Mittel liegt mit 16,1 Mio. TEU etwas höher.

Der Vergleich mit den Szenarien aus dem Jahr 2010 zeigt, dass sich der Prognosekorridor nach unten verjüngt hat. Während in 2010 noch 11,9 bis 30,6 Mio. TEU für 2025 prognostiziert wurden (s. Abb. 4), erstreckt sich der neu justierte Gesamtkorridor von 11,9 bis 21,8 Mio. TEU. Darüber hinaus wurden 2010 Werte in der oberen Hälfte des Korridors als besonders wahrscheinlich erachtet (s. Abb. 8).

5 Ausblick auf 2030

Der World Trade Service von IHS enthält inzwischen Daten bis 2030, so dass die Prognosen für den Hafen Hamburg bis 2030 methodisch konsistent verlängert werden konnten. Ende 2010 wurden sowohl das pessimistische Wirtschaftsszenario als auch das Risiko-Wettbewerbsszenario als unwahrscheinlich erachtet, so dass sich der Prognosekorridor aus den verbleibenden Kombinationen ergab: 18,7 bis 30,6 Mio. TEU bis 2025 (s. Abb. 4). Das Szenario der optimistischen Konjunkturprognose in Verbindung mit dem Basis-Wettbewerbsszenario (25,3 Mio. TEU) wurde als das wahrscheinlichste Szenario ausgewählt.

Abb. 8 Neu justierte Prognose 2025 im Vergleich zur Prognose aus 2010 und Ausblick auf 2030



Quelle: ISL

Die aktualisierten Prognoserechnungen zeigen, dass die ursprünglich erwarteten 25,3 Mio. TEU in 2025 derzeit außerhalb des Prognosekorridors liegen und somit nach aktuellem Stand bestenfalls 2028 erreicht werden. Das Basis-Wettbewerbsszenario der neutralen Wirtschaftsprognose ergibt für 2030 18,6 Mio. TEU und liegt somit unter dem geringsten Wert, der aus Sicht des Jahres 2010 für das Jahr 2025 als plausibel erachtet wurde. Ein Volumen von 11,9 Mio. TEU in 2025 ergab sich zwar auch damals aus der Kombination des pessimistischen Wirtschaftsszenarios mit dem Risiko-Wettbewerbsszenario (s. Abb. 4), wurde jedoch wegen der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit nicht in den Prognosekorridor aufgenommen.

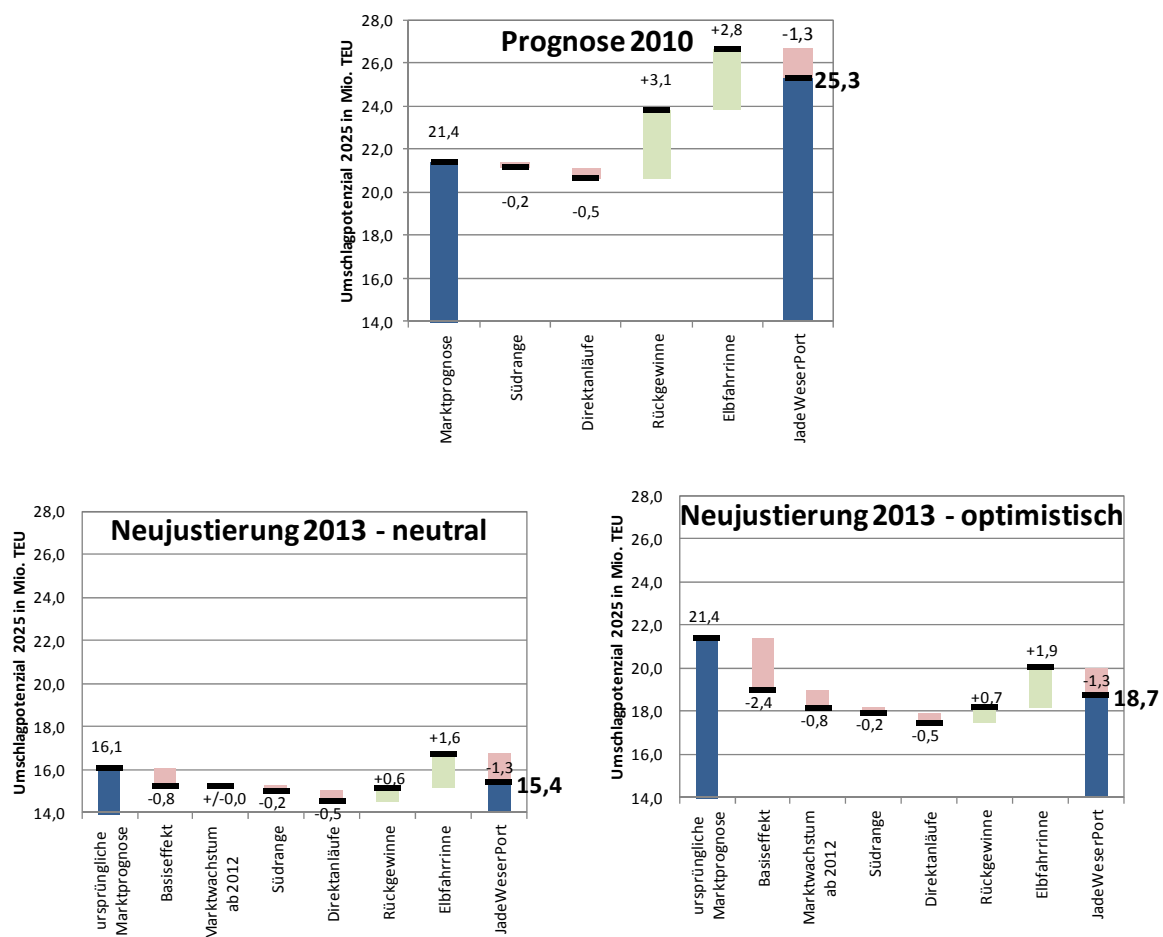
Der in der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes für 2030 ausgewiesene Wert von 16,4 Mio. TEU liegt im Prognosekorridor der Neujustierung, ist jedoch vor dem Hintergrund der vorangehenden Betrachtungen als eher defensiv einzuschätzen.

Zusammenfassung

Die 2012 einsetzende lange Rezession in Europa hat das Wachstum im Containerumschlag, das 2010 und 2011 in der Nordrange noch bei 12,2 % bzw. 7,1 % lag, jäh unterbrochen. Die Stagnation der Mengen führte nicht nur zu einer Wachstumspause in den Jahren 2012 und 2013, sondern auch dazu, dass die langfristigen Wachstumsaussichten im Markt inzwischen deutlich vorsichtiger eingeschätzt werden.

Vor diesem Hintergrund schätzt auch das ISL die Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg deutlich vorsichtiger ein als in der im Oktober 2010 veröffentlichten Umschlagpotenzialprognose. Statt eines Umschlagvolumens von 25,3 Mio. TEU in 2025 wird derzeit ein Umschlagvolumen von 15,4 Mio. TEU in 2025 als das wahrscheinlichere Szenario eingestuft. Im optimistischen Wirtschaftsszenario würden im Basis-Wettbewerbsszenario bis 2025 18,7 Mio. TEU erreicht.

Abb. 9 Auswirkung der Wettbewerbsfaktoren auf die prognostizierten Mengen im Jahr 2025 (Potenzialprognose 2010 und Neujustierung 2013)

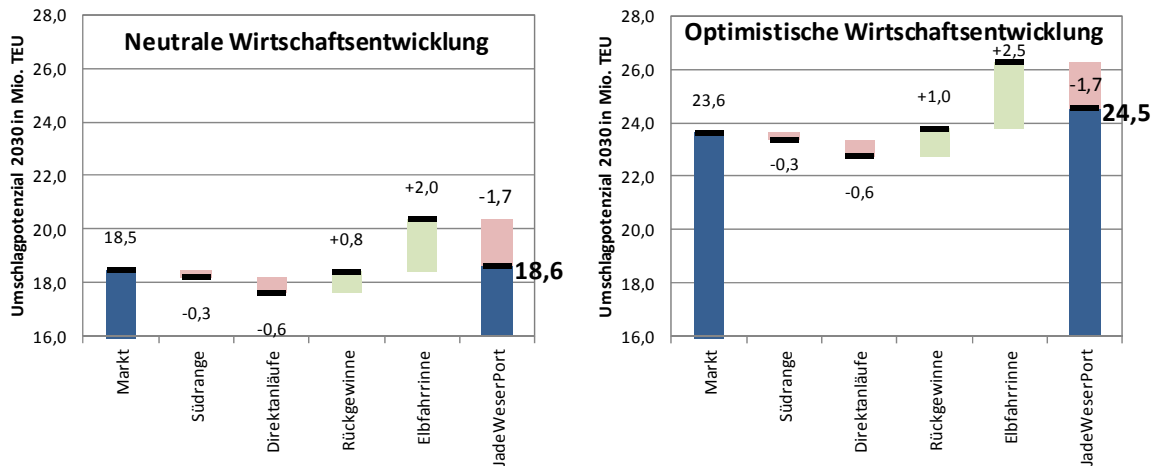


Quelle: ISL

Die aktualisierte Einschätzung basiert nicht nur auf einer Aktualisierung der Marktaussichten; sämtliche Eingangsparameter der Prognose aus dem Jahr 2010 wurden einer Prüfung und Aktualisierung unterzogen. Hier waren jedoch nur minimale Anpassungen notwendig. Die Marktanteilsrückgewinne wurden zum überwiegenden Teil schon vollzogen, so dass diese nach 2012 nur

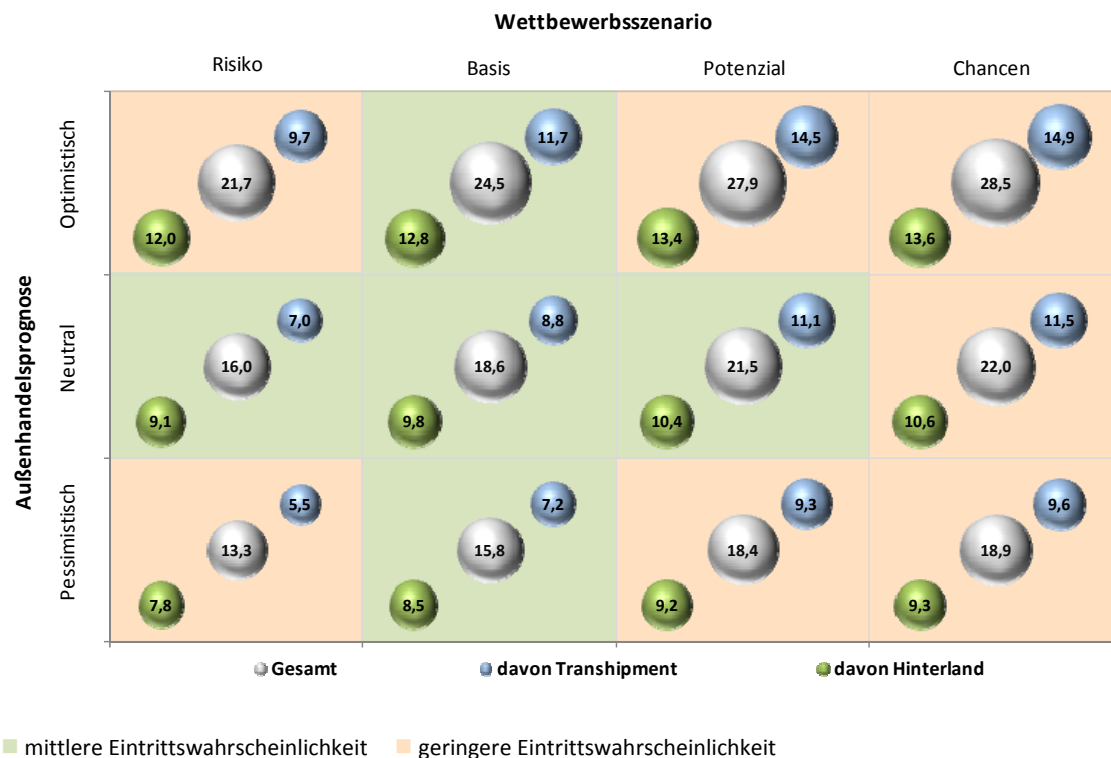
noch geringere Effekte bringen. Bei der Fahrrinnenanpassung, deren Umsetzung ursprünglich für 2013/2014 angesetzt war, wurden die Effekte zeitlich verschoben. Es werden unverändert Marktanteilsgewinne zwischen 2,0 und 3,5 % angenommen, die durch das geringere Gesamtmarktvolumen ihre volle Wirkung aber später entfalten als ursprünglich prognostiziert.

Abb. 10 Auswirkung der Wettbewerbsfaktoren auf die prognostizierten Mengen 2030 (Neujustierung 2013)



Quelle: ISL

Durch das weitere Marktwachstum wird sich bis 2030 die Auswirkung der verschiedenen Wettbewerbsfaktoren auf den in TEU gemessenen Umschlag verstärken. Wie in der neu justierten Prognose für 2025 werden sich dabei auch 2030 positive und negative Faktoren ungefähr die Waage halten. Im neutralen Konjunktur-Szenario, das derzeit als das wahrscheinlichste eingestuft wird, werden bis 2030 18,6 Mio. TEU in Hamburg erreicht. Die Variante der optimistischen Wirtschaftsentwicklung – die der Aktualisierung des Referenzszenarios aus der ursprünglichen Potenzialprognose entspricht – ergibt ein Umschlagpotenzial von 24,5 Mio. TEU. Auch unter dieser positiven Variante ist also eine Verschiebung der im Jahr 2010 prognostizierten Mengen um fünf bis sechs Jahre zu erwarten.

Abb. 11 Neujustierung 2013: Prognose der Umschlagpotenziale nach Entwicklungspfaden und Marktsegmenten 2030 mit Eintrittswahrscheinlichkeiten


Da die wirtschaftlichen Szenarien, die für die vorliegende Neujustierung erstellt wurden, nach wie vor dem aktuellsten Stand entsprechen, sind sie hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeiten derzeit „symmetrisch“ zu bewerten: Das neutrale Wirtschaftsszenario kann als das wahrscheinlichste gelten, das pessimistische und das optimistische Szenario haben jeweils eine leicht geringere Eintrittswahrscheinlichkeit. Bezüglich der Wettbewerbsszenarien erscheint aktuell das Risikoszenario wenig wahrscheinlich, da bereits ohne Fahrrinnenanpassung und trotz stetig steigender Schiffsgrößen ein großer Teil der prognostizierten Marktanteilsrückgewinne realisiert wurde (s. Abb. 3). Für den Fall, dass die geplante Fahrrinnenanpassung nicht umgesetzt werden kann, würde der Marktanteil Hamburgs dagegen langfristig fallen und könnte 2030 sogar unter dem des Risikoszenarios liegen. Ein solches Szenario wurde jedoch nicht modelliert.

Insgesamt wird somit das Basis-Szenario in Kombination mit dem neutralen Wirtschaftsszenario als der wahrscheinlichste Fall angesehen. Einer Abweichung von diesem Pfad aufgrund einer unterschiedlichen Konjunkturentwicklung oder aufgrund von abweichenden Wettbewerbstendenzen wird eine mittlere Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet. Eine gleichzeitige Abweichung in beiden Bereichen wird als weniger wahrscheinlich erachtet.

Das Volumen von 16,4 Mio. TEU für 2030, das der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes zugrunde liegt, ist im Lichte der vorangehenden Betrachtungen als eher defensiv einzuschätzen, liegt jedoch im hier ermittelten aktualisierten Prognosekorridor (Szenarien mit mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit). Eine genaue Beurteilung der Gründe für die Abweichungen zum hier berechneten neu justierten Referenzszenario ist aufgrund der bisher verfügbaren Unterlagen zur Verkehrsverflechtungsprognose noch nicht möglich.