

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens

Untersuchung der regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens

- Management Summary -

Bremen/Hamburg, Februar 2021

Auftraggeber:



Auftragnehmer:



Gemeinsam mit:





Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
Institute of Shipping Economics and Logistics

Kontakt

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen
Tel.: 0421 22096 0
www.isl.org

Ihr Ansprechpartner

Dr. Sönke Maatsch
E-Mail: maatsch@isl.org
Tel.: 0421 22096 32



Kontakt

ETR: Economic Trends Research GbR
Lerchenstraße 28
22767 Hamburg
Tel.: 040 28 47 51 31
www.economic-trends-research.de

Ihr Ansprechpartner

Prof. Dr. Michael Bräuninger
E-Mail: braeuninger@mb-etr.de
Tel.: 040 28 47 51 31



Kontakt

Am Schwarzenberg-Campus 4, Geb. D
21073 Hamburg
Tel.: 040 42878-4450
www.cml.fraunhofer.de

Ihr Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Ralf Fiedler
E-Mail: ralf.fiedler@cml.fraunhofer.de
Tel.: 040 428 78-4475



Kontakt

Mühlentorplatz 2
23552 Lübeck
Tel.: 0451 69333-0
www.ramboll.com

Ihr Ansprechpartner

Jobst Schlennstedt
E-Mail: jobst.schlennstedt@ramboll.com
Tel.: 0451 69333-11



Kontakt

Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Tel.: 040 42847-0
www.hamburg-port-authority.de

Ihr Ansprechpartner

Thomas Margies
E-Mail: thomas.margies@hpa.hamburg.de
Tel.: 040 42847-2285

Autoren:

Michael Bräuninger, Ralf Fiedler, Thorsten Friedrich, Julius Küchle, Sönke Maatsch, Jobst Schlennstedt, Silvia Stiller, Mark-Oliver Teuber

Management Summary

Der Hamburger Hafen trägt auf vielfältige Weise zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Metropolregion und darüber hinaus bei. Er generiert Wertschöpfung und Beschäftigung in verschiedenen Wirtschaftszweigen. Die Terminalbetriebe und die dazugehörigen Dienstleister, beispielsweise, sind Arbeitgeber für tausende Beschäftigte. Darüber hinaus sichert der Hafen die Versorgung von Unternehmen mit Rohstoffen und deren Warenabsatz in Übersee und im europäischen Shortsea-Verkehr. Davon profitieren nicht nur die Unternehmen in der Metropolregion, sondern auch die verladende Wirtschaft im Hinterland. Zusätzlich entstehen durch die Unternehmen der hafenabhängigen Wirtschaft indirekte Effekte entlang der Wertschöpfungskette, also durch Vorleistungen anderer Unternehmen, sowie induzierte Effekte durch den Konsum der Beschäftigten.

Die aktuelle Untersuchung legt den Fokus auf die Quantifizierung der direkten wirtschaftlichen Effekte im Hafen- und Terminalbetrieb, entlang der Transportkette und in der hafenbezogenen Industrie sowie auf indirekte Effekte entlang der Wertschöpfungskette. Die darüber hinaus bestehende systemische Relevanz des Hamburger Hafens zur Versorgung des deutschen Marktes mit bestimmten Waren ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung:

- Im Jahr 2019 hatten deutschlandweit ca. 606.700 Beschäftigte einen Bezug zum Hafen Hamburg, zum Beispiel über den Export von Waren über den Hafen.
- Etwa 114.400 Arbeitsplätze davon waren unmittelbar oder mittelbar vom Hamburger Hafen abhängig, sodass sie ohne den Hafen nicht fortbestehen würden.
- Diese hafenabhängige Beschäftigung generierte eine Wertschöpfung von ca. 9,8 Mrd. Euro und Steuereinnahmen in Höhe von ca. 2,57 Mrd. Euro.

Aufgrund methodischer Unterschiede sind keine Aussagen zur Entwicklung der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens seit der Vorgängeruntersuchung zum Berichtsjahr 2014 möglich. Systematisch bedingt ergeben sich niedrigere Kennzahlen zur regionalen Bedeutung des Hafens, während seine überregionalen Effekte deutlich höher als zuvor gesehen werden.

Die Zusammensetzung der Ergebnisse

Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Ermittlung der **direkten Effekte** – solche, die in den Unternehmen **mit direktem Bezug zum Hamburger Hafen** entstehen – in verschiedenen Wirtschaftsbereichen (siehe Spalte „direkt hafenbezogen“ in Abbildung 2). Einbezogen werden wirtschaftliche Aktivitäten, die direkt mit dem Güterumschlag oder der Schiffsabfertigung verbunden sind. Anteilig berücksichtigt werden auch Aktivitäten entlang der hafenabhängigen Transportkette und in Industrieunternehmen, die über den Hafen ihre Produkte exportieren.

Nur ein Teil der Beschäftigten ist derart vom Hafenstandort Hamburg abhängig, dass die Tätigkeiten ohne Güterumschlag und Passagierabfertigung im Hamburger Hafen vollständig entfallen würden. Dieser Teil der direkt hafenbezogenen Beschäftigung ist als **direkt hafenabhängig** anzusehen (siehe Spalte „davon hafenabhängig“ in Abbildung 2).

Abbildung 1: Wirtschaftsbereiche mit direktem Bezug zum Hafen



Die Unternehmen der in Abbildung 1 dargestellten Wirtschaftsbereiche investieren in Anlagegüter und beziehen zur Herstellung ihrer Dienstleistungen und Produkte Vorleistungen aus anderen Wirtschaftsbereichen, wodurch in diesen ebenfalls Wertschöpfung und Beschäftigung entstehen. So ergeben sich entlang der Wertschöpfungskette durch **Investitionen** und **Vorleistungen** weitere Effekte, die in die Untersuchung einbezogen wurden (siehe Kachel „Invest./Vorleistungen“ in Abbildung 2).

Die Lohnzahlungen der direkt und indirekt hafenbezogenen Unternehmen führen darüber hinaus zu zusätzlichem Konsum. Dieser wird im Rahmen der **induzierten Effekte** ebenfalls berücksichtigt (siehe Kachel „induzierte Effekte“ in Abbildung 2).

Aus Vorsichtsgründen wurde die Schätzung der mit Investitionen, Vorleistungsverflechtungen und dem Konsum der Beschäftigten verbundenen indirekten und induzierten Effekte auf die direkt hafenabhängige Beschäftigung begrenzt.

Abbildung 2: Gesamtübersicht der Beschäftigungseffekte des Hamburger Hafens 2019

		Effekte entlang der Wertschöpfungskette: →					
		direkt hafengebunden		davon hafengebunden			
Transportkette	Hafen & Dienstleister*	Hamburg: 13.970	Metropolregion: 13.980	Hamburg: 13.230	Metropolregion: 13.240		
	Transportkette	Hamburg: 13.950	Metropolregion: 19.030	Hamburg: 9.980	Metropolregion: 10.570	Invest./Vorleistungen	induzierte Effekte
	Industrie	Hamburg: 23.220	Metropolregion: 61.280	Hamburg: 6.920	Metropolregion: 6.920	Hamburg: 9.400	Hamburg: 7.600
		Deutschland: 13.980	Deutschland: 37.650	Deutschland: 13.240	Deutschland: 10.570	Metropolregion: 17.500	Metropolregion: 11.900
		Deutschland: 13.980	Deutschland: 37.650	Deutschland: 13.240	Deutschland: 10.570	Deutschland: 54.700	Deutschland: 28.900
Summe direkter Effekte		Hamburg: 51.140	Metropolregion: 94.290	Hamburg: 30.130	Metropolregion: 30.730	Summe Invest./Vorleistungen und induzierte Effekte	
		Deutschland: 523.080	Deutschland: 523.080	Deutschland: 30.130	Deutschland: 30.730	Hamburg: 17.000	Gesamte Metropolregion: 29.500
				Deutschland: 30.730	Deutschland: 30.730	Deutschland: 83.600	
Gesamtsumme**		Hamburg: 68.100	Metropolregion: 123.800	davon hafengebunden**			
		Deutschland: 606.700	Deutschland: 606.700	Hamburg: 47.100	Metropolregion: 60.200		
				Deutschland: 114.400	Deutschland: 114.400		

* inklusive Beschäftigung, die direkt durch die Konsumausgaben der Passagiere entsteht

** jeweils inklusive Wertschöpfungskette

Anmerkung: Differenzen durch Rundung möglich

Insgesamt ist eine Beschäftigung von geschätzt 606.700 Personen bundesweit direkt oder indirekt mit dem Hafen verbunden, etwa ein Fünftel davon in der Metropolregion Hamburg. Etwa 55 Prozent der in der Metropolregion hafengebundenen Beschäftigten haben ihren Arbeitsplatz in Hamburg.

Die hafengebundenen Beschäftigten generierten eine Bruttowertschöpfung von insgesamt 50,8 Mrd. Euro bundesweit, davon 9,8 Mrd. Euro, die als hafengebunden klassifiziert wurden (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Hafengebundene und hafengebundene Wertschöpfung und Beschäftigung 2019

Indikator	Deutschland		
		davon Metropolregion HH	davon Hamburg
hafengebunden			
Bruttowertschöpfung in Mio. EUR	50.841	12.370	8.062
Beschäftigte	606.700	123.800	68.100
davon hafengebunden			
Bruttowertschöpfung in Mio. EUR	9.830	6.091	5.163
Beschäftigte	114.400	60.200	47.100

Regionale Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte

Die regionalen Effekte in der Metropolregion Hamburg setzen sich zusammen aus wirtschaftlichen Tätigkeiten mit direktem Bezug zum Hafen Hamburg sowie den indirekten und induzierten Effekten. Die direkten Effekte entstehen in drei Bereichen:

- Terminalbetrieb, komplementäre Hafendienstleister und kreuzfahrtabhängiger Konsum: 13.980 Beschäftigte
- Hafenbezogene Transportkette inkl. Logistik: 19.030 Beschäftigte
- Hafenbezogene Industrie: 61.280 Beschäftigte

Der gesamte regionalwirtschaftliche Effekt setzt sich zusammen aus diesen ca. 94.300 Beschäftigten und insgesamt ca. 29.500 Beschäftigten durch indirekte und induzierte Effekte in der Wertschöpfungskette. Die insgesamt ca. 123.800 Beschäftigten erwirtschafteten 2019 in der Metropolregion eine Wertschöpfung von schätzungsweise 12,4 Mrd. Euro.

Bundesweite Beschäftigungseffekte

Eine wesentliche Schlussfolgerung einer vorausgehenden Methodikstudie¹ für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur war es, dass die Beschränkung von Untersuchungen auf die regionalen Effekte die wirtschaftliche Bedeutung von Häfen teils deutlich unterschätzt. Jeder Hafen trägt mit seinen Hinterlandanbindungen einen Teil zur Sicherung von Arbeitsplätzen im Hinterland bei. Bundesweit lag 2019 bei etwa 1,6 Mio. Beschäftigten in der Industrie ein Seehafenbezug vor. Knapp 30 Prozent dieser Arbeitsplätze wurden durch den Hafen Hamburg gesichert, wobei dieser Anteil zwischen den Wirtschaftszweigen stark schwankt. Im Fahrzeugexport liegt er z. B. bei nur ca. 8 Prozent, da die meisten Fahrzeuge über andere deutsche und ausländische Häfen exportiert werden, bei Erzeugnissen der Landwirtschaft und der chemischen Industrie dagegen bei knapp 40 Prozent. Bei den Container- bzw. Trailer-affinen Gütern wird der Anteil Hamburgs auf ca. 34 Prozent geschätzt. Insgesamt wurden 2019 somit durch den Hamburger Hafen deutschlandweit direkt ca. 471.450 Beschäftigungsverhältnisse in der Industrie gesichert.

Auch bei den Akteuren innerhalb der hafenbezogenen Transportkette werden in der Metropolregion und darüber hinaus Arbeitsplätze gesichert. Speditionen in ganz Deutschland organisieren Transporte über den Hamburger Hafen und Transportunternehmen führen diese durch. Die Zahl der auf diese Weise direkt mit dem Hafen Hamburg verbundenen Beschäftigten wurde bundesweit auf ca. 37.650 Beschäftigte geschätzt.

Daneben entstehen auch indirekte und induzierte Effekte weit über die Metropolregion hinaus im gesamten Bundesgebiet.

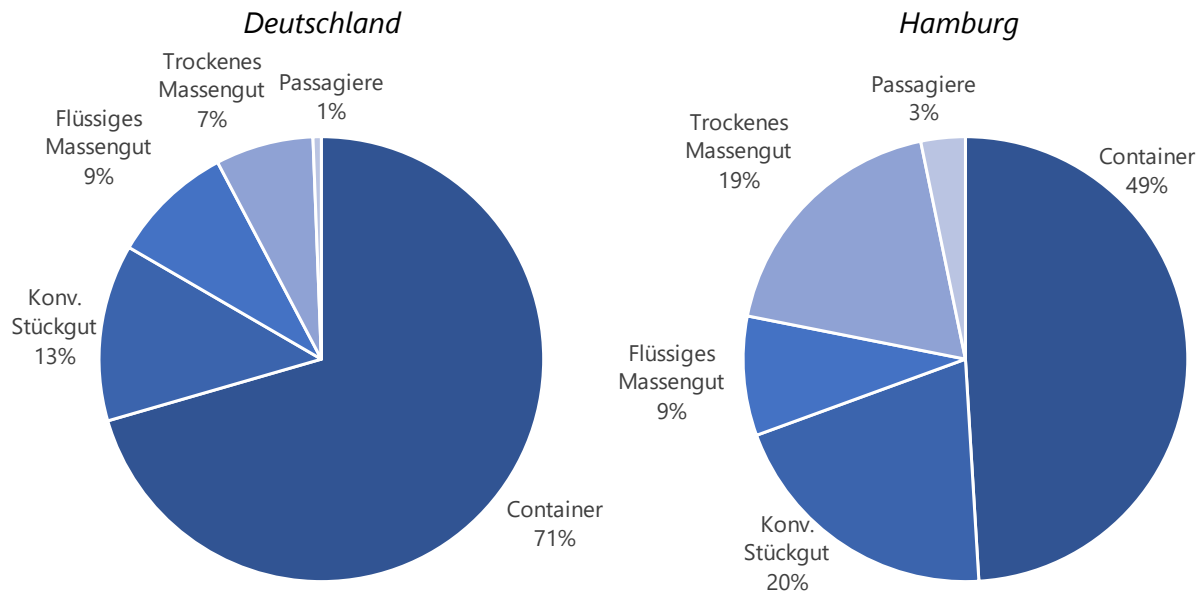
Anteile der Ladungskategorien an der gesamten Beschäftigung

Neben der regionalen Zuordnung der Beschäftigungseffekte wurde auch eine Zuordnung zu den Ladungskategorien im Hamburger Hafen vorgenommen. Dabei wurde für die direkten Effekte ermittelt, welcher Ladungskategorie das entsprechende Unternehmen zuzuordnen ist

¹ Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik u.a., Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen auf Grundlage ihrer Beschäftigungswirkung, Bremen 2019

(teilweise anteilig mehrere Ladungskategorien). Die Investitionen, Vorleistungen und induzierten Effekte wurden mit entsprechenden Anteilen umgelegt.

Abbildung 4: Anteile der Ladungskategorien an der Beschäftigung in Deutschland und in Hamburg



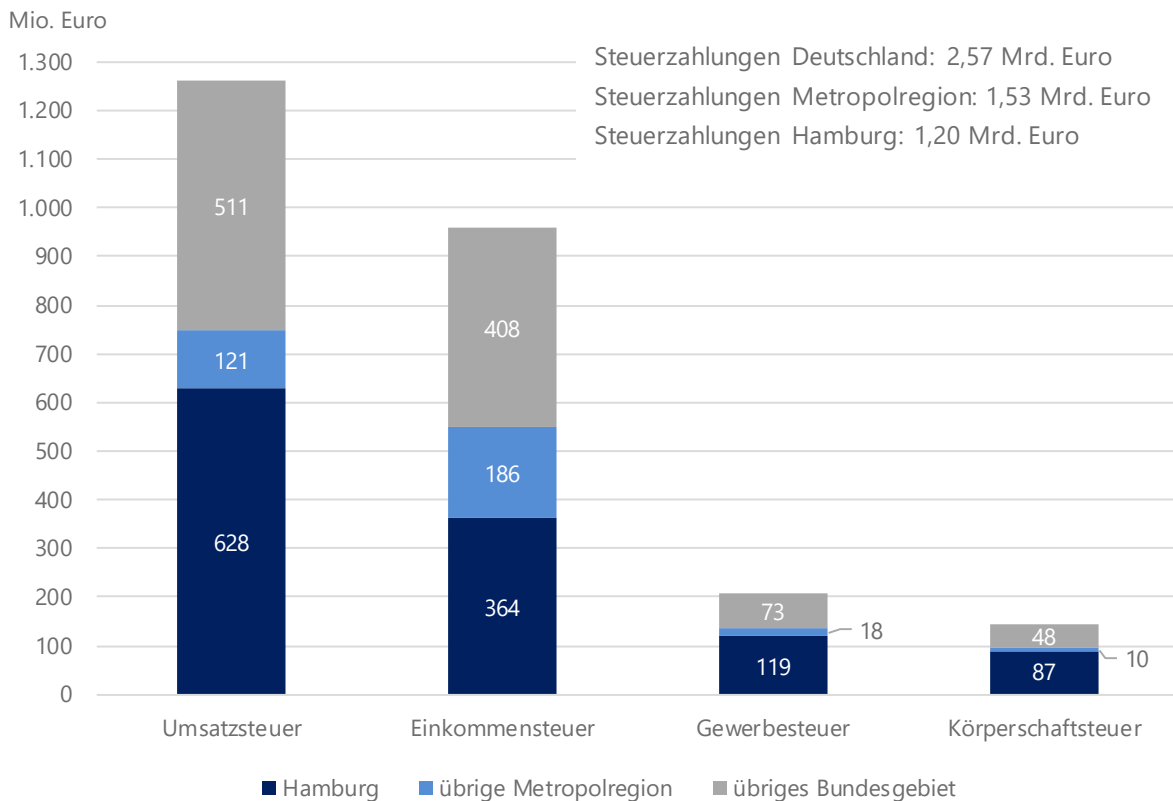
Anmerkung: Differenzen durch Rundung möglich

Bundesweit wird der Anteil des Containerverkehrs an der insgesamt durch den Hamburger Hafen gesicherten Beschäftigung auf 71 Prozent geschätzt. Bei den trockenen Massengütern und beim konventionellen Stückgut ist der Loco-Anteil überdurchschnittlich hoch, sodass deren Anteil in Hamburg deutlich höher ist als bundesweit. Die mit dem Passagierverkehr verbundenen Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte konzentrieren sich ebenfalls weitgehend auf Hamburg.

Steuereffekte

Die hafengebundene Wirtschaft löst durch ihre Aktivitäten Zahlungen verschiedener Steuerarten aus. Hier sind insbesondere die Umsatz- und Einkommensteuer sowie die Gewerbe- und Körperschaftsteuer relevant.

Abbildung 5: Vom Hafen Hamburg abhängige Steuerzahlungen 2019



Als Basis für die Steuereffekte wurde aus Vorsichtsgründen ausschließlich die *hafenabhängige* Wirtschaft herangezogen, einschließlich der durch sie ausgelösten Investitionen, indirekten und induzierten Effekte.² Insgesamt werden durch die hafenabhängige Wirtschaft Steuerzahlungen in Höhe von etwa 1,53 Mrd. Euro innerhalb der Metropolregion Hamburg ausgelöst. Während die direkten Effekte zum überwiegenden Teil in Hamburg und der Metropolregion wirksam werden, entstehen vor allem durch die bundesweiten Vorleistungsverflechtungen auch im übrigen Bundesgebiet außerhalb der Metropolregion weitere Steuerzahlungen, deren Höhe auf etwa 1,04 Mrd. Euro beziffert wird. Bundesweit generiert die vom Hamburger Hafen abhängige Wirtschaft demnach Steuereinnahmen in Höhe von rund 2,57 Mrd. Euro.

Zur Methodik

Die wirtschaftlichen Effekte des Hamburger Hafens wurden zuletzt für das Jahr 2014³ in einer Fortschreibung ermittelt, die auf einer Untersuchung zum Basisjahr 2011⁴ fußte. In der im Jahr 2019 veröffentlichten **Methodik-Studie** gab das BMVI Empfehlungen für die Untersuchung von wirtschaftlichen Effekten in Häfen. Die empfohlene Methodik weicht dabei teilweise ab von der in den Vorgängeruntersuchungen für den Hafen Hamburg angewandten. In der aktuellen

² Ohne Einfuhrumsatzsteuer, die hier nicht berücksichtigt wird, da diese im Rahmen des Vorsteuerabzugs mit der Umsatzsteuer verrechnet wird. Die wettbewerbspolitische Relevanz der Einfuhrumsatzsteuer resultiert aus einem Liquiditätseffekt, der in der hier durchgeführten Jahresbetrachtung nicht sichtbar wird.

³ PLANCO Consulting, Fortschreibung der Berechnungen zur regional- und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens für das Jahr 2014, Essen 2015

⁴ PLANCO Consulting, Untersuchung zu Arbeitsplätzen und Wertschöpfung sowie Einkommens- und Steuereffekten durch den Hamburger Hafen für das Jahr 2011, Essen 2013

Untersuchung wurden diese Empfehlungen umgesetzt und die wirtschaftlichen Effekte für das Basisjahr 2019 untersucht. Dabei erfolgte auch eine Erweiterung des Untersuchungsgebiets für die regionalwirtschaftlichen Effekte, das jetzt kongruent ist mit den aktuellen Grenzen der Metropolregion Hamburg. Erstmals wurden auch **überregionale Effekte** entlang der maritimen Transportkette und in der hafenbezogenen Industrie untersucht, während Vorgängeruntersuchungen überregional ausschließlich indirekte Effekte (also durch die Hafenwirtschaft bundesweit bestellte Vorleistungen) sowie induzierte Konsumeffekte betrachteten. Da gemäß den methodischen Empfehlungen aus der BMVI-Studie nur die physischen Transportketten, die hafenbezogene Industrie und die Wertschöpfungsketten einbezogen wurden, wurde die Systemrelevanz des Hafens für Handel und Verbraucher nicht quantifiziert.

Die veränderte Methodik führt dazu, dass die Ergebnisse der aktuellen Untersuchung **nicht mit Ergebnissen der Vorgängeruntersuchungen vergleichbar** sind.

Veränderungen zur Vorgängeruntersuchung

Aufgrund methodischer Unterschiede zur Vorgängeruntersuchung lassen sich aus der aktuellen Untersuchung keine Rückschlüsse auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens ziehen. Die Auswirkung der wichtigsten Unterschiede wird im Folgenden anhand der Beschäftigtenzahlen illustriert.

Die direkt hafenabhängige Beschäftigung in der Metropolregion wird auf 30.730 Beschäftigte geschätzt und liegt somit **um ca. 50.000 Beschäftigte niedriger als in der Vorgängeruntersuchung**. Dies erklärt sich aus der aktualisierten Methodik:

- Banken und Versicherungen werden – wie in vergleichbaren Studien üblich und in der Methodik-Studie für das BMVI empfohlen – zu den indirekten Effekten gerechnet.
Auswirkung: 4.100 Beschäftigte weniger (Basis 2014)
- Der Großhandel wird nicht mehr zur hafenabhängigen Wirtschaft gezählt. Es konnten keine hafenabhängigen Unternehmen im Großhandel identifiziert werden.
Auswirkung: 19.000 Beschäftigte weniger (Basis 2014)
- Bei den Beschäftigten in der Transportkette werden die Effekte deutlich niedriger eingeschätzt als in der Vorgängerstudie. Hierfür könnte die Maßgabe aus der Methodik-Studie, dass Reedereien nicht mehr bzw. nur noch mit ihrem auf die lokale Abwicklung ausgerichteten Anteil gezählt werden und auch bei den Speditionen nur solche einbezogen werden, denen ohne die Umschlagfähigkeit in Hamburg die Geschäftsgrundlage entzogen wäre, wesentlich sein.
Auswirkung: ca. 20.000-30.000 Beschäftigte weniger (Basis 2014)

Da der direkte Effekt die Eingangsgröße für die Berechnung der Investitionen, der Vorleistungen und der induzierten Effekte ist, fallen auch deren Zahlen deutlich geringer aus. Statt sich wie in der Vorgängeruntersuchung auf fast 190.000 Beschäftigte zu summieren, werden sie in der aktuellen Untersuchung bundesweit auf 83.600 Beschäftigte beziffert.

Erweitert man die Betrachtung der direkten Effekte von der hafenabhängigen auf die hafenbezogene Beschäftigung, kommt die Untersuchung mit 94.300 Beschäftigten zunächst auf eine höhere Kennzahl für die Metropolregion als die Vorgängeruntersuchung, die Hafensabhängigkeit und Hafenbezug nicht unterschieden hat. Durch die Begrenzung der Basis für die Ableitung

indirekter und induzierter Effekte auf die hafenabhängige Beschäftigung liegt die Gesamtzahl aller Beschäftigten in Transport- und Wertschöpfungskette in der Metropolregion Hamburg mit 123.800 Beschäftigten jedoch deutlich niedriger als in der Vorgängeruntersuchung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der neue, den BMVI-Empfehlungen folgende methodische Ansatz die hafenabhängige Beschäftigung enger definiert. Dies schlägt sich insbesondere in **geringeren Kennzahlen zur regionalen Bedeutung** nieder. Die überregionale Bedeutung des Hafens wird dagegen umfassender untersucht als in Vorgängeruntersuchungen, sodass **deutlich höhere überregionale Effekte** ausgewiesen werden.

Aussagekraft der Untersuchung vor dem Hintergrund der Coronakrise

Aufgrund der aktuellen **Corona-Pandemie** ist davon auszugehen, dass 2020 und möglicherweise auch in den kommenden Jahren die **wirtschaftlichen Effekte niedriger ausfallen als 2019**.

Im Rahmen der Befragung wurde daher die Einschätzung der Unternehmen zur **Auswirkung der Coronakrise auf die wirtschaftliche Entwicklung** erhoben. Zwar erwarteten ca. 80 Prozent der im Frühjahr befragten Unternehmen in 2020 einen niedrigeren Umsatz als in 2019, aber etwas mehr als die Hälfte der Unternehmen rechnete für 2021 mit ähnlichen oder höheren Umsätzen als 2019. Die Überbrückungshilfen und die Verlängerung des Kurzarbeitergeldes, verbunden mit den Aussichten auf eine schnelle Erholung, haben dazu geführt, dass **kein starker Rückgang der hafenabhängigen und hafenbezogenen Beschäftigung** zu erwarten ist.

Die Corona-Pandemie hatte auch negative Folgen für die Durchführung der Befragung. Von Vorteil war daher, dass die neue Methodik bewusst auf einen **daten- und kennzahlengestützten Ansatz** setzt, in dem die Befragung vor allem der Berücksichtigung regionaler Spezifika und der Verifizierung der Ergebnisse dient. In den Bereichen, in denen die Rücklaufquote besonders gering ist (z. B. bei der hafenbezogenen Industrie) und für die Hochrechnung nicht ausreicht, wird mit den für das jeweilige Bundesland und Wirtschaftszweig ermittelten Kennzahlen gerechnet. Die Befragung wurde außerdem durch eine gezielte Recherche in Unternehmensdatenbanken und Jahresabschlüssen ergänzt. Somit konnte die **statistische Unschärfe reduziert** werden. Ein weiterer Vorteil dieses Ansatzes ist der Abgleich zwischen den verschiedenen Datenquellen und somit die Plausibilitätskontrolle sowie die geringere Abhängigkeit von Befragungsrückläufen. Der Ansatz erhöht außerdem die Transparenz der Ergebnisse⁵ und trägt somit dafür Sorge, dass bei künftigen Untersuchungen die Kontinuität der Zeitreihen leichter gewährleistet werden kann.

Eine Möglichkeit zur Ermittlung der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist die bereits in der Leistungsbeschreibung zu dieser Untersuchung enthaltene Option für eine **Fortschreibung auf das Jahr 2021**, die neben den Umschlagstatistiken auch die Entwicklung von Beschäftigtenzahlen der Wirtschaftszweige und relevanter Schlüsselunternehmen einbeziehen würde.

⁵ Die Befragungsergebnisse der Vorgängeruntersuchung liegen der HPA nicht vor. Zur aktuellen Untersuchung haben die Autoren sämtliche Rohdaten und Befragungsergebnisse der HPA zur Verfügung gestellt, sofern die Quellen nicht vertraulich sind bzw. die Befragten dem zugestimmt haben.