

Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen für das Jahr 2015

Zusammenfassung

Bremen, Mai 2017

Im Auftrag von:
bremenports GmbH & Co. KG
Auftragsnummer:
2504

Projektleitung: Dipl. Oec. J. Andreas Hübscher
Bearbeitung: J. Andreas Hübscher
Prof. Dr. Burkhard Lemper
Prof. Dr. Klaus Harald Holoher
Prof. Dr. Peter Wengelowski

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Universitätsallee 11-13
28359 Bremen
Deutschland
Tel.: +49/4 21/2 20 96-0
Fax: +49/4 21/2 20 96-55

info@isl.org
www.isl.org

1 Zusammenfassung

1.1 Auftrag und Vorgehensweise

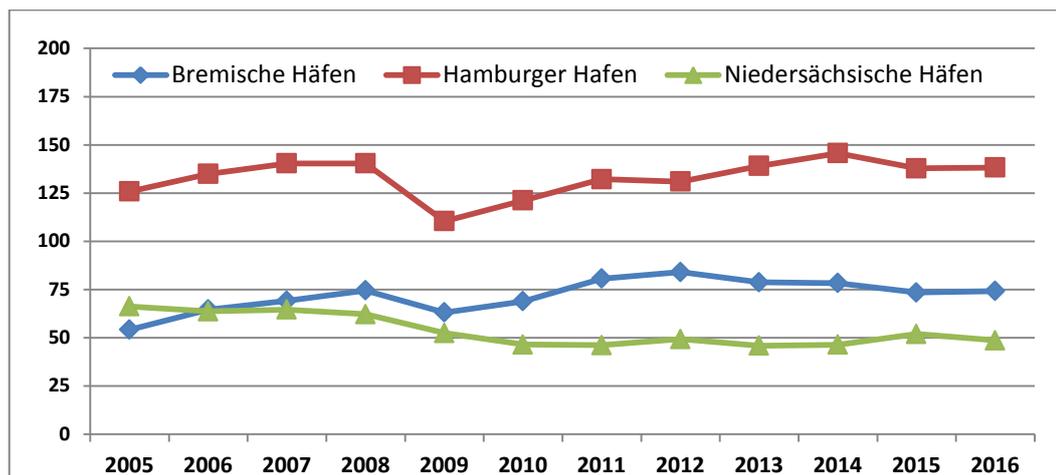
Den Seehäfen und der eng mit den Häfen verbundenen Logistik und Maritimen Wirtschaft kommt in den Küstenländern eine strukturprägende Bedeutung zu. Zur Begründung politischer Prioritäten, insbesondere zur Sicherung der öffentlichen Investitionserfordernisse in maritime Infrastrukturanlagen, sind verlässliche Informationen über die regionalwirtschaftlichen Effekte von Häfen und Hafengewirtschaft daher von großem Interesse. Vor diesem Hintergrund hat die bremenports GmbH & Co. KG das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL beauftragt, die Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen im Jahr 2015 zu untersuchen. Vorgesehen war dabei zwar eine Nutzung der Systematik und Methodik der ursprünglichen Untersuchung von 2011, wobei aber keine vollständige Neuerhebung erfolgte. Vielmehr war das Ziel eine Hochrechnung auf Basis einer Teilstichprobe sowie die Nutzung amtlicher Statistiken.

1.2 Ergebnisse

o Umschlagentwicklung der bremischen Häfen positiv

Die bremischen Häfen haben im Jahr 2015 mit einem Seegüterumschlag von 73,4 Mio. t ihren deutschlandweit 2. Platz hinter Hamburg (137,8 Mio. t) gefestigt.

Abb. 1-1 Seegüterumschlag der Häfen in Nordwestdeutschland (Mio. t)



Quelle: ISL, Eigene Darstellung, basierend auf Daten von Hafenspiegel 2015; Schnellstatistik Dez. 2016; HPA; <http://www.seaports.de>

Vom Gesamtumschlag der Seehäfen in Nordwestdeutschland im Jahr 2015 (263,1 Mio. t) entfiel über die Hälfte auf den Hamburger Hafen (52,4%), mehr als ein Viertel

auf die bremischen (28,1%) sowie ein Fünftel auf die niedersächsischen Häfen (19,2%).

Im Analysezeitraum 2010/15 bewirken die bremischen Häfen einen Umschlagszuwachs von 6,5% von 68,9 Mio. t in 2010 auf 73,4 Mio. t in 2015. Der Hafen Hamburg erreichte im gleichen Zeitraum einen Zuwachs von 13,7% von 121,2 Mio. t in 2010 auf 137,8 Mio. t in 2015. In den Niedersächsischen Häfen wird im Vergleichszeitraum gleichfalls ein Zuwachs im Umschlag von 11,6% von 46,5 Mio. t in 2010 auf 51,9 Mio. t in 2015 erreicht. Betrachtet man einen längeren Zeitraum über die Krise hinweg (2005-2015), dann konnten die bremischen Häfen beim Umschlag um 35,4% zulegen und Hamburg verzeichnete ein Wachstum von 9,5%. Die niedersächsischen Häfen büßten hingegen in der Entwicklung der letzten zehn Jahre im Zeitraum 2005 bis 2015 (mit -21,6%) gut ein Fünftel des Umschlags ein. In der Umschlagentwicklung der bremischen Häfen zeigt sich für das Jahr 2016 ein Wachstum von 1,0% auf 74,2 Mio. t. Im Hafen Hamburg wurde in 2016 ein Umschlagszuwachs gegenüber dem Vorjahr von 0,3% auf 138,2 Mio. t bewirkt. In den niedersächsischen Häfen brach der Umschlag hingegen in 2016 um -6,4% auf 48,6 Mio. t ein.

o Hafenabhängigkeit gut 18%

Im Land Bremen waren im Jahr 2015 mehr als 77.250 Personen direkt und indirekt hafenabhängig beschäftigt, was einer Zunahme im Analysezeitraum 2010/15 von 2,0% entspricht. Dies entspricht 18,4% der Erwerbstätigen im Lande Bremen im Jahr 2015.

Die an der Erstellung der Hafenfunktion beteiligten Kernbranchen der Seehafenverkehrswirtschaft (Hafenwirtschaft, Schifffahrt, Hinterlandverkehr, Dienstleister) zählen allein 33.050 hafenabhängig Beschäftigte, 1,7% mehr als 2010.

Abb. 1-2 Hafenabhängige Beschäftigte im Lande Bremen 2010/2015

Branche	2010** Beschäftigte	** Anteil	2015 Beschäftigte	Anteil	Veränd. 2010/2015
Hafenabhängig Beschäftigte	75.700	100%	77.250	100%	2,0%
Direkt hafenabhängig Beschäftigte	58.300	77,0%	59.350	76,8%	1,8%
Seehafenverkehrswirtschaft	32.500	42,9%	33.050	39,5%	1,7%
Hafenwirtschaft	13.500	17,8%	14.250	18,4%	5,6%
Schifffahrt	4.050	5,4%	4.000	5,2%	-1,2%
Hinterlandverkehr	12.400	16,4%	12.300	15,9%	-0,8%
Dienstleistungen	2.550	3,4%	2.500	3,2%	-2,0%
Hafenbezogene Wirtschaft	25.800	34,1%	26.300	34,0%	1,9%
Hafenabhängige Industrie	19.500	25,8%	20.150	26,1%	3,3%
Groß-/Außenhandel	6.300	8,3%	6.150	8,0%	-2,4%
Indirekt hafenabhängig Beschäftigte	17.400	23,0%	17.900	23,2%	2,9%
Vorleistungsverflechtungen	11.550	15,3%	11.900	15,5%	3,0%
Konsumeffekte	5.850	7,7%	5.950	7,7%	1,7%

Quelle: ISL; Eigene Berechnungen

*)Rundung auf 50; **) Revidierte Ergebnisse gegenüber der Studie 2010

Die importierenden und exportierenden Unternehmen der Industrie und des Groß- und Außenhandels, die den Hafen nutzen und auf den Seeverkehr angewiesen sind, be-

schäftigen darüber hinaus als sog. hafenbezogene Wirtschaft 26.300 Personen. Dies entspricht einer Zunahme von 1,9% im Analysezeitraum.

Auf zehn direkt hafenabhängige Arbeitsplätze (59.350) entfallen drei indirekt hafenabhängige Beschäftigte (17.900) in den Branchen, die von den Vorleistungsverflechtungen und Konsumeffekten der hafenabhängigen Wirtschaft profitieren.

Ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und ein Viertel der Wertschöpfung im Lande Bremen sind 2015 hafenabhängig; denn 18,4% der Erwerbstätigen erwirtschaften 26,5% des bremischen Gesamtumsatzes. Wegen der hohen Vorleistungsquote der hafenbezogenen Branchen entspricht dies 19,8% der im Land Bremen durch die direkt hafenabhängig Beschäftigten erwirtschafteten Gesamtleistung (Bruttowertschöpfung), bzw. 25,1% durch die direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten erwirtschafteten Gesamtleistung (Wertschöpfung).

○ **Überbewertung der Beschäftigungseffekte vermieden**

Die insgesamt ermittelten direkten und indirekten Beschäftigungseffekte (75.700) bleiben 2010 nur deshalb hinter der von Planco für Bremen in 1998 ermittelten Ergebnis (81.870) zurück, weil die vorliegende Untersuchung die Hafensabhängigkeit der importierenden und exportierenden Industrie wesentlich vorsichtiger bewertet. Während Planco Bremen (1998) insgesamt 37.300 industrielle Arbeitsplätze im Land Bremen den Häfen zugerechnet hat, davon allein 16.800 Beschäftigte in der Automobilindustrie, beziffert das ISL die Beschäftigungseffekte der hafenbezogenen Industrie in 2010 lediglich auf insgesamt 19.500 Arbeitsplätze. Dieser „vorsichtigen“ Bewertung folgend sind für das Jahr 2015 20.150 hafenabhängig Beschäftigte zu benennen. Dies entspricht einem Zuwachs von 3,3% im Analysezeitraum 2010/2015.

○ **Häfen bleiben trotz anhaltender Produktivitätssteigerung Job-Motoren**

Insbesondere aufgrund zunehmender Transshipmentanteile am Hafenumschlag von Containern und Automobilen bleibt die Entwicklung der hafenabhängigen Beschäftigung zwar hinter der Umschlagentwicklung zurück. Die hohe Dynamik der Welthandels-, Schifffahrtsentwicklung und das daraus resultierende Umschlagwachstum der bremischen Häfen hat in der Seehafenverkehrswirtschaft im Land Bremen dennoch einen Anstieg der hafenabhängigen Beschäftigung zur Folge gehabt.

○ **Studienvergleiche bestätigen die vorliegenden Befragungsergebnisse**

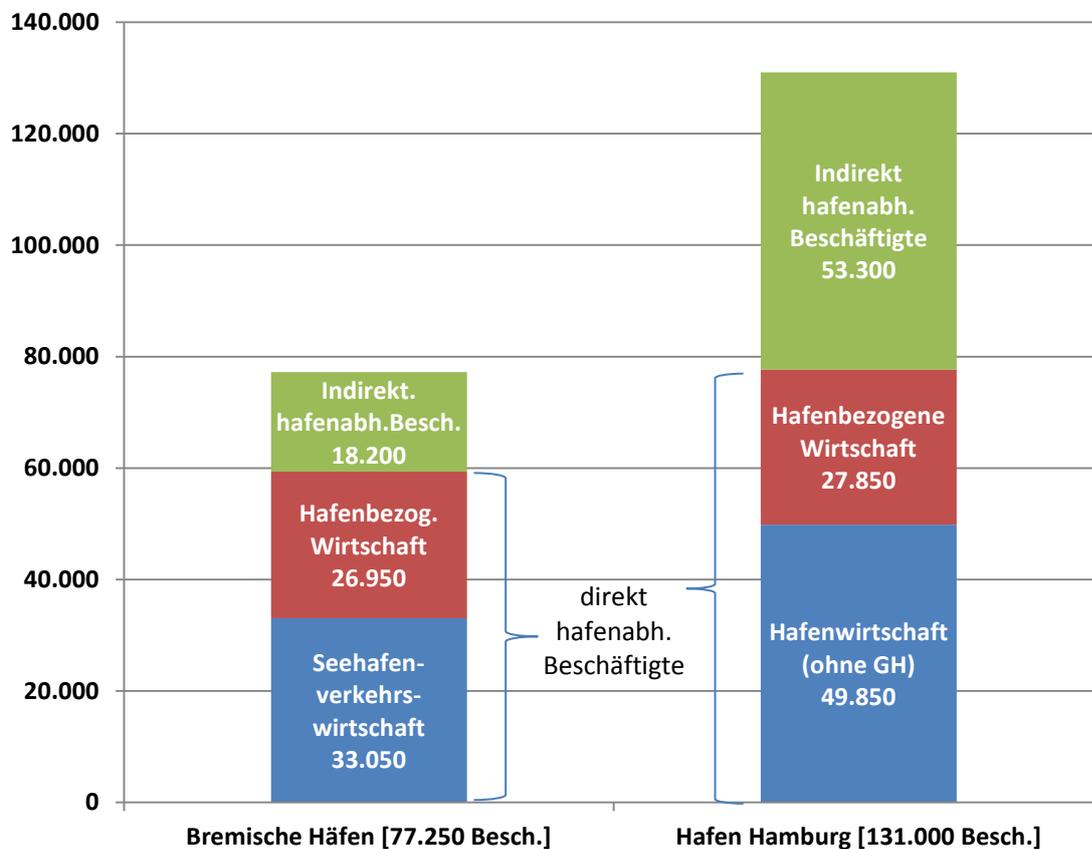
Aufgrund des Vergleichs mit einschlägigen Studien anderer Häfen, die - von Unternehmensbefragungen über input-output-analytische Verfahren bis zu statistischen Analysen - ein breites methodisches Spektrum abdecken, können die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung als hoch plausibel angesehen werden.

○ **Hohe Beschäftigungseffekte im Vergleich mit Planco Hamburg (2011)**

Die gesamten (direkten und indirekten) Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen liegen im Jahr 2010 mit 75.700 Arbeitsplätzen gemessen am Hafenumschlag

(68,9 Mio. t) in einer vergleichbaren Größenordnung wie beim Hamburger Hafen, dessen hafenabhängige Beschäftigung von Planco bei einem Umschlagvolumen von 121,1 Mio. t auf 133.500 beziffert wird. Die bremischen Häfen wiesen danach in 2010 einen Wert von knapp 1.100 direkt und indirekt hafenabhängigen Arbeitsplätzen pro Mio. t. Umschlag aus, Hamburg erreicht für das Vergleichsjahr 1.160 hafenabhängig Beschäftigte. Diese Kennzahlen verändern sich für das Jahr 2015 auf 1.052 Beschäftigte pro Mio. t. Umschlag in den bremischen Häfen und 1.000 Beschäftigte im Hamburger Hafen bei einer Umschlagsleistung von 73,4 Mio. t in den bremischen Häfen und 137,8 Mio. t im Hamburger Hafen (Abb. 1-3).

Abb. 1-3 Hafengebunden Beschäftigte bremische Häfen / Hamburger Hafen (2015)



Quelle: ISL

○ **Direkte Beschäftigungseffekte in Bremen stärker als in Hamburg**

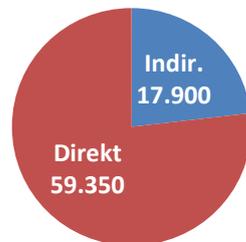
Der Anteil der direkt hafenabhängigen Arbeitsplätze fällt jedoch deutlich höher aus. Während im Land Bremen im Jahr 2015 drei von vier Beschäftigten direkt von den Hä-

fen abhängig sind (76,8%) beläuft sich der entsprechende Anteil in Hamburg lediglich auf 59,3%.

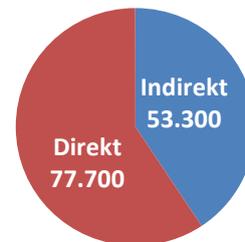
In der größeren Regionalökonomie Hamburg steht dem ein entsprechend höherer Anteil Multiplikator-induzierter indirekter Beschäftigungseffekte gegenüber. Der Hamburger Regionalmultiplikator liegt mit 1,68 deutlich über dem landbremischen Wert von 1,3. Die höhere direkte Hafenabhängigkeit der bremischen Wirtschaft kompensiert verglichen mit Hamburg die geringeren indirekten Effekte (Abb. 1-4). Hierbei sind Unterschiedlichen Regionalmultiplikatoren zudem maßgeblich durch die unterschiedlichen Wirtschaftsstrukturen der Bundesländer Hamburg und Bremen bedingt.

Abb. 1-4 Direkte und indirekte Beschäftigte im Vergleich (Hafenabhängig Beschäftigte im Jahr 2015)

Bremische Häfen [77.250]



Hafen Hamburg [131.000]

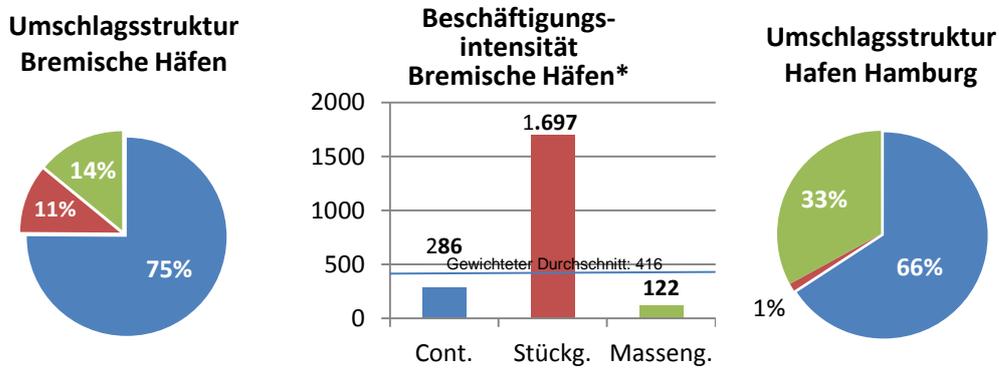


Quelle: ISL

o **Bremische Umschlagstruktur ist besonders beschäftigungswirksam**

Die vergleichsweise starke direkte Hafenabhängigkeit im Land Bremen ist vor allem der höheren Beschäftigungsintensität der bremischen Umschlagstruktur zu verdanken. Diese ist - verglichen mit Hamburg - durch einen hohen Anteil (10,9% zu 1,2%) des besonders beschäftigungswirksamen konventionellen Stückgutumschlags sowie durch einen relativ geringen Anteil (14,0% zu 33,0%) des beschäftigungsarmen Massengutumschlags gekennzeichnet.

Die Beschäftigungsintensität des konventionellen Stückgutumschlags beläuft sich in den bremischen Häfen im Jahr 2015 aber auf das Vierfache der durchschnittlichen auf den Umschlag bezogenen Beschäftigtenzahl (416 AP pro Mio. t), während die Beschäftigungsintensität des Massengutumschlag nur knapp 30% des Durchschnittswertes erreicht wie die nachstehende Abbildung (Abb. 1-5) zeigt.

Abb. 1-5 Beschäftigungsintensität der Umschlagstrukturen 2015


Quelle: ISL

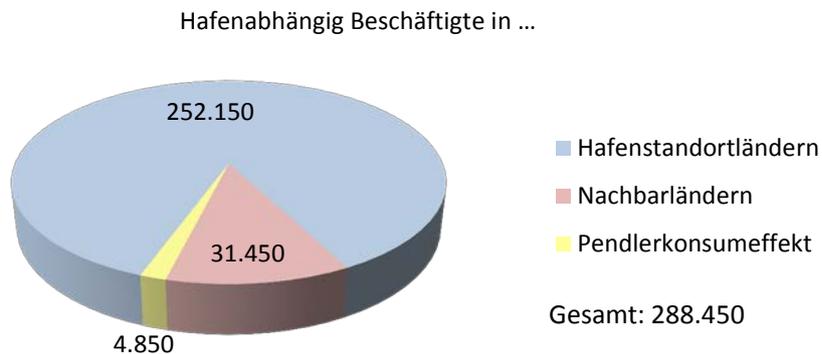
* Beschäftigte in der Seehafenverkehrswirtschaft i.e.S. pro Mio. t Umschlag

** einschließl. Fahrzeuge

Eine hohe Beschäftigungsintensität (Arbeitsplätze pro Umschlag) entspricht rein rechnerisch einer geringen „Umschlagproduktivität“ (Umschlag pro Arbeitsplatz). Dabei ist der Begriff Umschlagproduktivität jedoch nicht im Sinne von „Leistungsfähigkeit der Produktionsbedingungen“, sondern als technisches Merkmal der Umschlagstruktur zu verstehen. Anzumerken ist, dass die Beschäftigungsintensität stark von der Ladungskategorie determiniert wird.

o Bundesländergrenzen überschreitende Beschäftigungseffekte

Die hafensabhängige Beschäftigung in den Ländern ist bezogen auf die „eigenen“ Häfen mit insgesamt 252.150 Arbeitsplätzen deutlich geringer als die „Abhängigkeit von allen Häfen“ (288.450 Arbeitsplätze). Im Umkehrschluss heißt das, dass die Häfen zusätzliche 31.450 Beschäftigungseffekte in den Nachbarländern induzieren (Abb. 1-6).

Abb. 1-6 Hafensabhängigkeit in den nordwestdeutschen Bundesländern 2015


Quelle: ISL

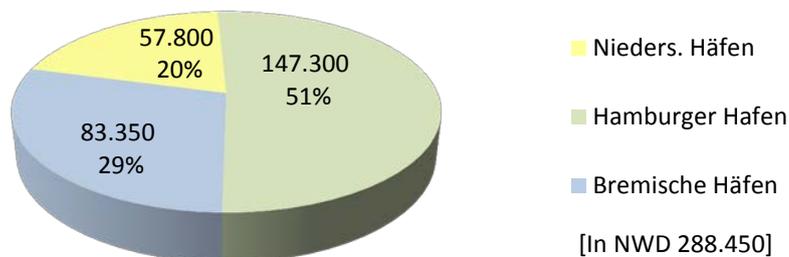
Darüber hinaus resultieren aus den Pendler-Konsumeffekten der im niedersächsischen Umland wohnenden Beschäftigten der bremischen und Hamburger Hafenwirtschaft

geschätzte 4.850 indirekt hafenabhängige Beschäftigte in Niedersachsen. Insgesamt beläuft sich die Hafenabhängigkeit in den Ländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen somit auf 288.450 Arbeitsplätze.

Die Hafenabhängigkeit verteilt sich auf die einzelnen Hafengruppen im Jahr 2015 in etwa entsprechend den Umschlaganteilen. Die 83.350 von den bremischen Häfen abhängigen Beschäftigten in Nordwestdeutschland entsprechen einem Anteil von 28,9%. Dem Hamburger Hafen können 147.300 oder 51,1%, den niedersächsischen Häfen 57.800 oder 20,0% der hafenabhängigen Arbeitsplätze zugeschrieben werden (Abb. 1-7).

Abb. 1-7 Hafenabhängigkeit von den nordwestdeutschen Seehäfen 2015

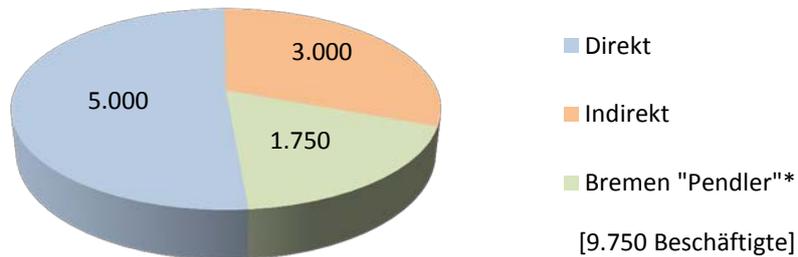
Hafenabhängig Beschäftigte in NWD* abhängig vom/von den ...



Quelle: ISL
*) Nordwestdeutschland

○ **Bremische Häfen sichern im niedersächsischen Umland 10.200 Arbeitsplätze**

In der Hafenwirtschaft (1.850 AP) und in der hafenbezogenen Wirtschaft (3.150 AP) im niedersächsischen Umland von Bremen und Bremerhaven sind insgesamt 5.000 Arbeitsplätze direkt von den bremischen Häfen abhängig. Durch die Vorleistungsverflechtungen und Konsumeffekte erhöhen sich die Beschäftigungseffekte der bremischen Häfen im Nachbarland um 3.000 indirekte Arbeitsplätze. Außerdem haben mehr als 28.400 der im Land Bremen direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten ihren Wohnsitz im niedersächsischen Umland. Die Konsumausgaben der Bremen-Pendler und ihrer Haushalte sichern dort indirekt weitere 1.750 Arbeitsplätze (Abb. 1-8).

Abb. 1-8 Abhängigkeit von bremischen Häfen in Niedersachsen 2015


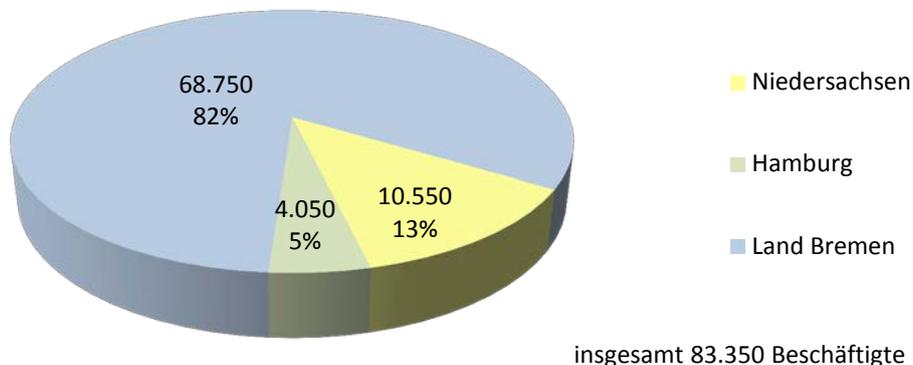
*) Konsumeffekte der Bremer Pendler
Quelle: ISL

○ **83.350 Arbeitsplätze in Nordwestdeutschland von bremischen Häfen abhängig**

Die von den bremischen Häfen abhängige Beschäftigung ist nicht auf das Land Bremen beschränkt. Vielmehr können in Niedersachsen 10.550 (13%) und in Hamburg 4.050 Arbeitsplätze (5%) den bremischen Häfen zusätzlich zugeschrieben werden (Abb. 1-9).

Abb. 1-9 Hafengebundenheit von den bremischen Häfen in NWD 2015

Von den bremischen Häfen abhängig Beschäftigte
in Nordwestdeutschland



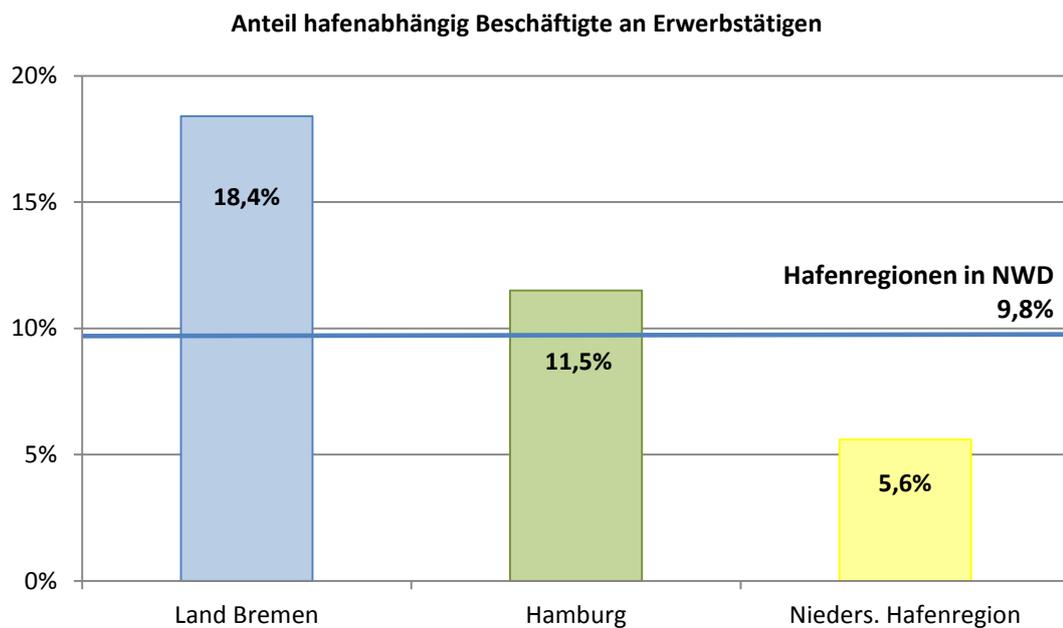
Quelle: ISL

○ **Regionalwirtschaftliche Bedeutung der Häfen für Bremen überragend**

Die besondere regionalwirtschaftliche Bedeutung der bremischen Häfen drückt sich in der deutlich höheren Beschäftigungsquote der hafenabhängigen Arbeitsplätze aus. Während im Land Bremen fast jeder fünfte Erwerbstätige, sprich Arbeitsplatz, von den Häfen abhängt (18,4%), ist es in Hamburg knapp jeder neunte (11,5%) und in den nie-

dersächsischen Hafenregionen nur jeder achtzehnte Arbeitsplatz (5,6%). Bezogen auf das gesamte Bundesland Niedersachsen beläuft sich der Anteil der hafenabhängig Beschäftigten auf 1,8% (Abb. 1-10).

Abb. 1-10 Hafenabhängig-Beschäftigungsquote in Nordwestdeutschland 2015



Quelle: ISL