

Facts om Hamborg

Juni 2023

Materiale udarbejdet i forbindelse med NTN-studietur til Hamborg 27. og 28. juni 2023



Baggrund

Dette notat beskriver nogle facts om Hamborg og Hamborg Havn. Notatet er udarbejdet som baggrundsmateriale i forbindelse med NTN-studieturen til Hamborg den 27. og 28. juni 2023.

Hamborg

Hamborg udgør en selvstændig delstat i Tyskland. Delstaten Hamborg har 1,85 mio. indbyggere. Delstatens samlede areal er 755 km², heraf udgør Hamborg Havn 74,4 km² eller ca. 10 % af byens samlede areal.

Delstatens bruttonationalprodukt var i 2021 på 127 Mia. EURO eller ca. 68 tus Euro pr. indbygger

I nedenstående tabel 3 er vist nøgletal for Danmark, Norge og Tyskland. Som det fremgår, var BNP pr indbygger i 2021 43,3 for Tyskland, 76,4 for Norge og 57,7 for Danmark. Delstaten Hamborg har således et BNP pr. indbygger, som både er større end for hele Tyskland og for Danmark, men mindre end BNP for Norge.

Tabel 1. Nøgletal for Hamborg

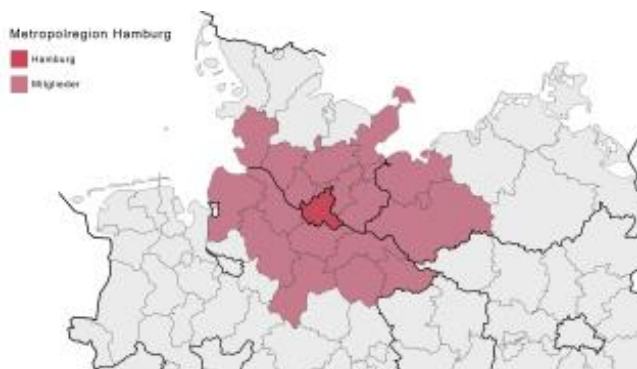
Indbyggere (2021)	1,85 mio.
BNP (2021)	127 mia. Euro
BNP pr indb.	68 tus. Euro
Areal Hamborg	755 km ²
Areal Hamborg Havn	74,4 km ²

Tabel 2. Nøgletal for Tyskland, Danmark og Norge

	<i>Tyskland</i>	<i>Danmark</i>	<i>Norge</i>	
Indbyggere (2021)	83,2	5,8	5,4	mio.
BNP (2021)	3.602,0	337,0	414,4	mia. Euro
BNP pr indb.	43,3	57,7	76,4	tus. Euro

Der er i alt 5,38 mio. indbyggere i det, der er defineret som Metropolregion Hamborg, se kort 1.

Kort 1. Metropolregion Hamborg



Tysk økonomi

Den tyske økonomi spiller en vigtig rolle som vækstmotor for hele Europa og for Skandinavien.

Tabel 3 viser nogle nøgletal for den samlede europæiske økonomi. Tyskland tegnede sig i 2022 for 24 % af det samlede BNP for hele Europa (indbyggertallet udgjorde 19 %). I de seneste 9 år er det tyske BNP vokset med 38 %, lidt mere end gns. for hele EU.

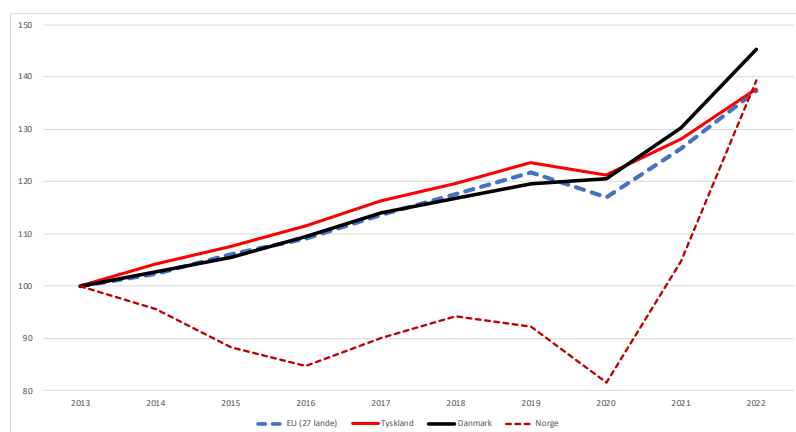
Tabel 3 viser nøgletal for Tyskland, Frankrig, Benelux og Norden. De 4 regioner tegnede sig i 2022 for knap halvdelen af det samlede BNP i hele EU, som det fremgår, har der været en markant forskel på væksten fra land til land. Det er bemærkelsesværdigt, at Danmark har haft en vækst, som ligger betydeligt over gns. for hele EU og de lande/regioner, der indgår i sammenligningen.

Tabel 3. Nøgletal for BNP i EU (27), Tyskland, Frankrig, Benelux, Norge og Danmark

	BNP 2022		andel af EU (27)	
	mia. Euro	udv. 2012 - 22	BNP	Indbyggere
EU (27)	15.810	37%		
Tyskland	3.870	38%	24%	19%
Frankrig	2.639	25%	17%	15%
Benelux	1.569	42%	10%	7%
Danmark	376	45%	2%	1%
Norge	551	39%		

Figur 1 viser udviklingen i BNP (løbende priser) indekseret fra 2012 til 2022 for Tyskland, Danmark, Norge og EU. Fra 2019 til 2020 skete der en opbremsning (corona), figuren indikerer også at økonomien nu igen i er i vækst.

Figur 1. Udviklingen i BNP 2012 – 2022 for EU (27), Tyskland, Norge og Danmark. Løbende priser indekseret, 2012 = 100.



Prognose for udviklingen i transportarbejdet i Tyskland frem til 2051

Det tyske transportministerium (Bundesministeriums für Digitales und Verkehr) har taget initiativ til udarbejdelse af en langsigtet prognose for udviklingen i transportarbejdet i Tyskland frem til 2051.

Persontransportarbejdet forventes at vokse med 13 % frem til 2051 (i forhold til 2019), medens godstransportarbejdet forventes at vokse med 46 %. Nøgletallene fra prognosen fremgår af tabel 4 og 5.

Når det gælder udviklingen i persontransporterne, så forventes befolkningstilvækst (+ 5,4 mio indb) og øget velstand (vækst i BNP på 52 % frem til 2052) at betyde mere transport, medens øget hjemmearbejde og anvendelse af videokonferencer at dæmpe væksten i transporterne.

Der vil ske en markant udbygning af den kollektive trafik (både bane på de "lange stræk", og den kollektive nærtrafik) samt at cykelstinet. Det er baggrunden for, at persontransportarbejdet med bane forventes at stige med godt 50 %, med cykel knap 40 % og i den kollektive nærtrafik med 25 %. Væksten i persontransportarbejdet med bil forventes at blive knap 4 %.

Tabel 4. Udviklingen i persontransportarbejdet i Tyskland 2019 - 2051

	Modal split		Mia person km		udv. 2021-51	
	2019	2051	2019	2051	modal split	transportarbejde
personbil	74,4%	68,3%	917	952	-6,1%	3,7%
bane	8,3%	11,2%	102	156	2,9%	52,5%
gang	2,9%	2,4%	36	33	-0,5%	-6,5%
cykel	3,2%	3,9%	39	54	0,7%	37,7%
Offentlig personnærtransport (bus og letbaner)	6,4%	7,1%	79	99	0,7%	25,4%
fly	4,8%	7,1%	59	99	2,3%	67,1%
Sum	100%	100%	1.233	1.393		13,0%

I forhold til persontransporterne forventes en betydelig større vækst i godstransporterne, de overordnede trends bag er

- Fortsat økonomisk vækst
- Ændret logistik og arbejdsdeling i forsyningskæden
- Ændret adfærd hos kunderne, særligt fortsat vækst i internethandlen

Den største vækst forventes derfor også at være inden for

- pakker (+ 200 %)
- stykgodsleverancer i øvrigt (+ 91 %)

Tabel viser, at væksten særligt forventes at ske på landevejen, hvor godstransportarbejdet frem til 2051 vil vokse med 51 %.

Tabel 5. Udviklingen i godstransportarbejdet i Tyskland 2019 - 2051

	Modal split		Mia tonkm km		udv. 2021-51	
	2019	2051	2019	2051	modal split	transportarbejde
Vej	73,4%	77,5%	727	1.119	4,1%	54%
Bane	19,0%	17,3%	188	250	-1,7%	33%
Skib	7,6%	5,2%	75	75	-2,4%	0%
	100%	100%	990	1.444		46%

Hamburg by og havn

Nedenstående figur 2 viser sammensætningen af antal virksomheder i Hamburg efter branche. Figuren viser procentfordelingen af virksomhederne i Hamburg sammenholdt med hele Tyskland.

Der er i Hamburg særlig overrepræsentation inden for følgende 4 sektorer:

- Kunst, underholdning og rekreation
- Freelance, videnskabelige og tekniske tjenester
- Informations- og kommunikationsteknologi
- Transport og oplagring

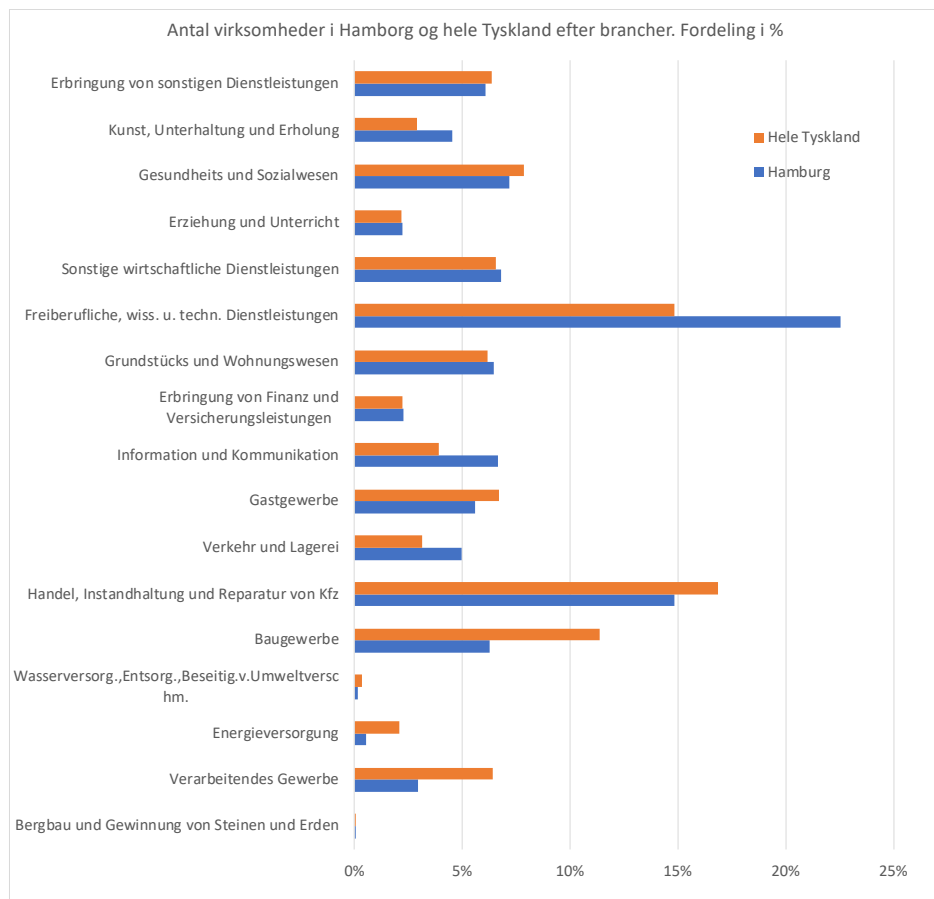
At havnen og dermed transporterhvervet fylder meget i Hamburg, er forventeligt. Herudover er det bemærkelsesværdigt, at it- og informationsteknologi er en betydende branche i Hamburg sammen med rådgivende virksomheder inden for videnskab og teknologi, endeligt har Hamburg en overrepræsentation af virksomheder inden for kunst, underholdning og rekreation i øvrigt. Det sidste kan måske ses i sammenhæng med, at BNP er højt og at indbyggerne i byen er relativt velstående.

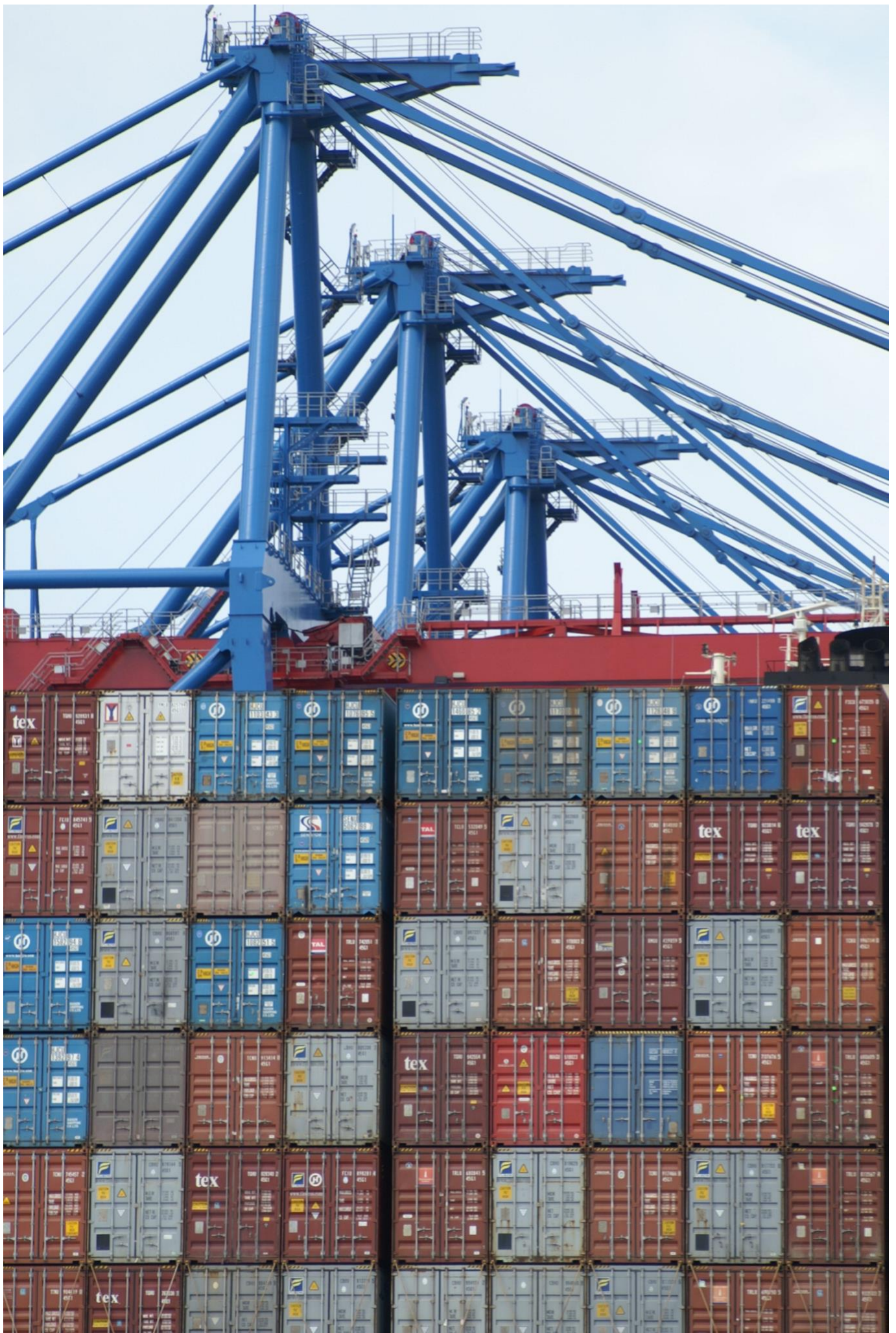
Det er endeligt bemærkelsesværdigt, at antallet af producerende virksomheder er relativt mindre sammenholdt med hele Tyskland. Hamburg er ikke en industriby.



Elbphilharmonien, der blev indviet i 2017

Figur 2. Sammensætning af virksomheder i Hamburg og i hele Tyskland fordelt på brancher. % fordeling





Hamborg Havn

De tyske havne (både indlandshavne og havnene langs kysten) spiller en vigtig rolle for den tyske økonomi. En analyse fra ISL (**Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik i Bremen**) opgør effekten af de tyske havne til:

5.6 mio. arbejdspladser

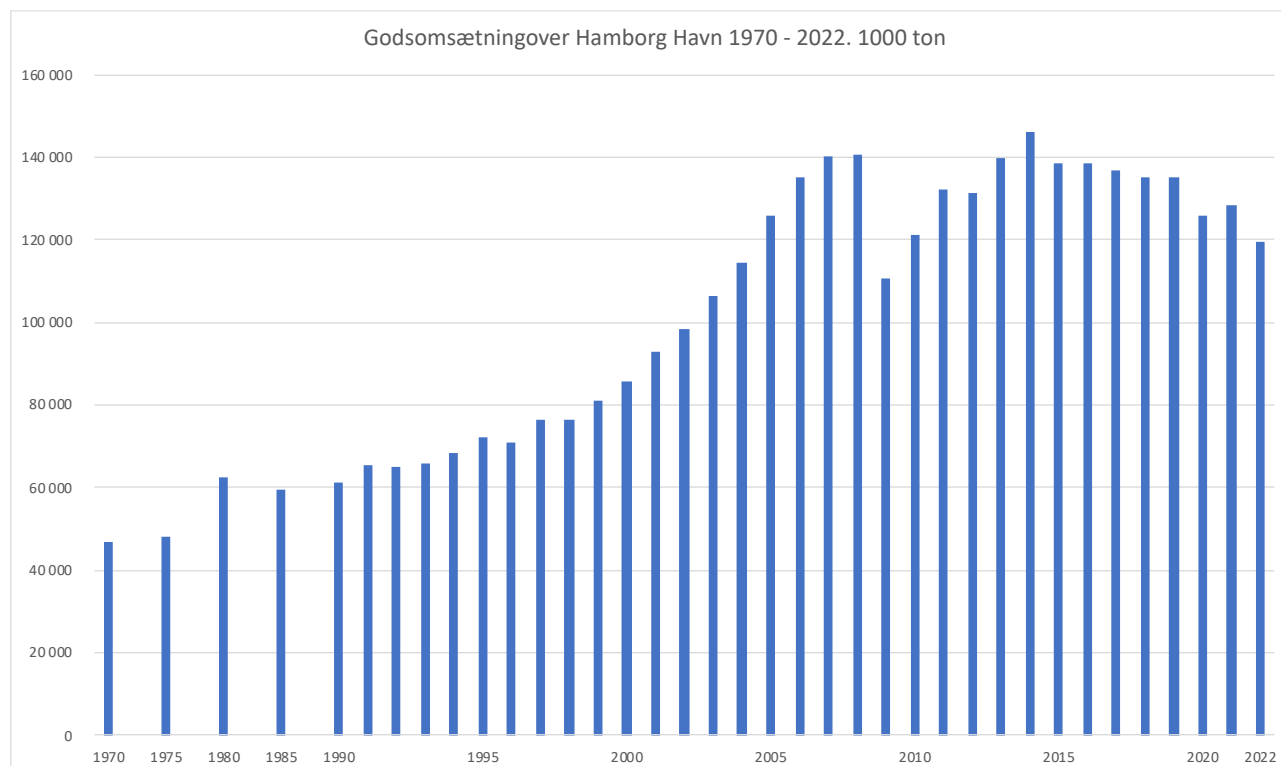
Værdiskabelse ca. 400 mia. Euro. (godt 11 % af det samlede BNP i Tyskland)

Hamborg Havn står for ca. 23 % af den samlede godsomsætning over havnene i Tyskland.

Hamborg Havn har haft en betydelig vækst de seneste godt 50 år. Figur 4 viser udviklingen i godsomsætningen over Hamborg Havn fra 1970 til 2022. Det er særligt bemærkelsesværdigt, at væksten i godsomsætningen over havnen særligt er sket fra 1990 og frem til finanskrisen i 2008.

Fra 2008 til 2009 faldt godsomsætningen over Hamborg Havn med ca. 20 %. Der skete igen en vækst fra 2009 frem til 2014, hvor havnen havde samme omsætning, som før krisen i 2008. Fra 2014 og frem til 2022 er omsætningen faldet med godt 20 mio. ton.

Figur 3. Godsomsætningen over Hamborg Havn 1970 – 2022. 1000 ton



Containertransport i Hamborg Havn

Figur 4 viser udviklingen i godsomsætningen over Hamborg Havn fra 1970 til 2022 fordelt på gods i containere og øvrigt gods. Omsætningen af "øvrigt gods" har varieret mellem ca. 50 tus ton i 1970 og ca. 65 tus ton i 2008, umiddelbart før finanskrisen. Det er tydeligt, at væksten i godsomsætningen over Hamborg havn er sket ved vækst i containertrafikken over havnen. Væksten skete særligt i perioden fra 1988 og frem til 2008, fra ca. 30 tus ton i 1998 til ca. 76 tus ton i 2008. Efter 2011 har godsomsætningen med containere over Hamborg Havn været stagnerende.

Figur 4. Udviklingen i godsomsætningen over Hamborg havn 1970 – 2022 fordelt på container gods og øvrigt gods, 1000 ton

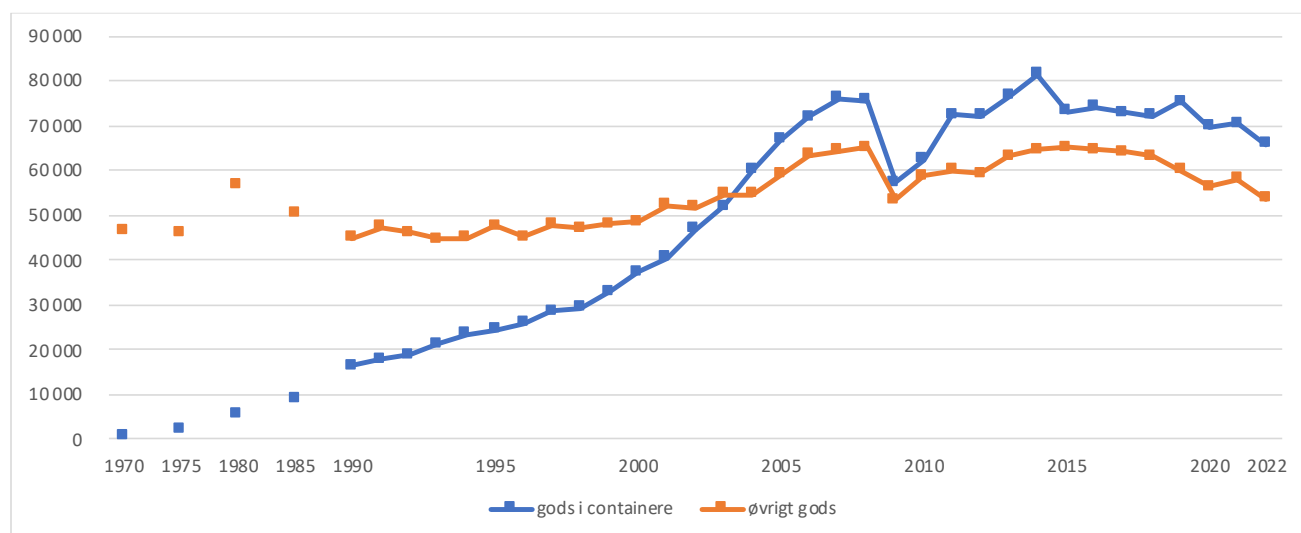


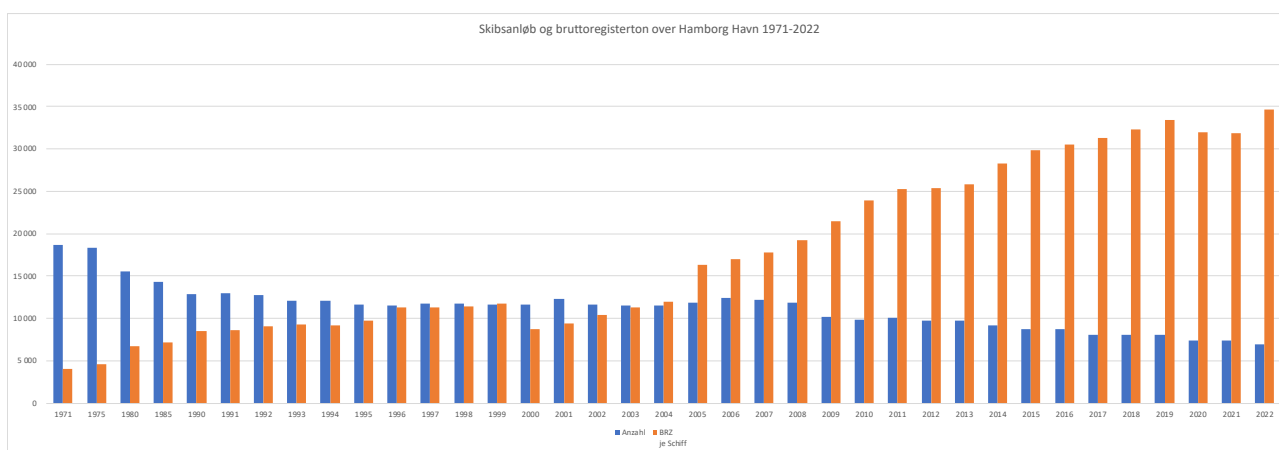
Foto: Knap halvdelen af den samlede godsomsætning over Hamborg Havn er ikke containeriseret gods, som fx her metalskrot.



Foto: Hamborg Havn 1972. Før containerskibene blev den dominerende transportform i de globale transportkæder

Udviklingen i skibstrafikken over Hamborg Havn indeholder også en markant strukturudvikling: medens godsomsætningen over havnen er steget mellem 300 og 400 %, er antallet af skibsanløb er faldet med 63 %. Skibene er i gens. (målt på bruttoregister-ton) blevet 8 x større.

Figur 5. Udviklingen i antal skibsanløb og den gens. størrelse af skibene (bruttoregister-ton) fra 1970 til 2022 (antal anløb og 1000 bruttoregister-ton for det enkelte skib i gens.)



Containerne, der ind- og udskibes over Hamborg Havn til andre kontinenter, transporteres videre regionalt enten med feederskibe (transshipment) eller med tog og lastbil (baglands/hinterland-traffic). 2022 var fordelingen: 37 % blev transporteret til/fra havnen med skib, medens 63 % med tog, lastbil eller pram.

I baglandstrafikken var fordelingen på lastbil, tog og pram i 2022:

Lastbil: 47,3 %

Pram: 2,2 %

Tog: 50,5 %

Banen udgør således en vigtig transportform ved håndteringen af containerne til/fra Hamborg Havn. Der er ugentligt ca. 2.000 togforbindelser (container transporter) til/fra Hamborg Havn.



Foto: Hamborg Havn er en betydelig banegård for containertog. Ca. 2000 tog afgår eller ankommer ugentligt til Hamborg.

Figur 6 viser udviklingen i omsætningen med containere på skib til fra Hamborg Havn fordelt på samhandels regioner. Bemærk, at hovedparten af containertrafikken med skib til/fra Europa er for- eller eftertransport i forbindelse med en oversøisk transport (transshipment).

Som det fremgår, er hovedparten af de oversøiske containertransporter mellem Hamborg og Fjernøsten (særligt Kina). Det er videre bemærkelsesværdigt, at væksten i containeromsætningen over Hamborg Havn fra 1998 til 2008 i høj grad sket mellem Hamborg og Fjernøsten.

Hamborg er historisk et vigtigt knudepunkt for samhandelen med Kina, her er mange agenter og handelsvirksomheder med speciale i Kina. Fx er Hamborg centrum for import af og handel med Te.

Figur 6. Udviklingen i godsomsætningen i containere over Hamborg Havn efter samhandelsregion (Europa, Nordamerika, Fjernøsten og øvrige verden. 1000 ton

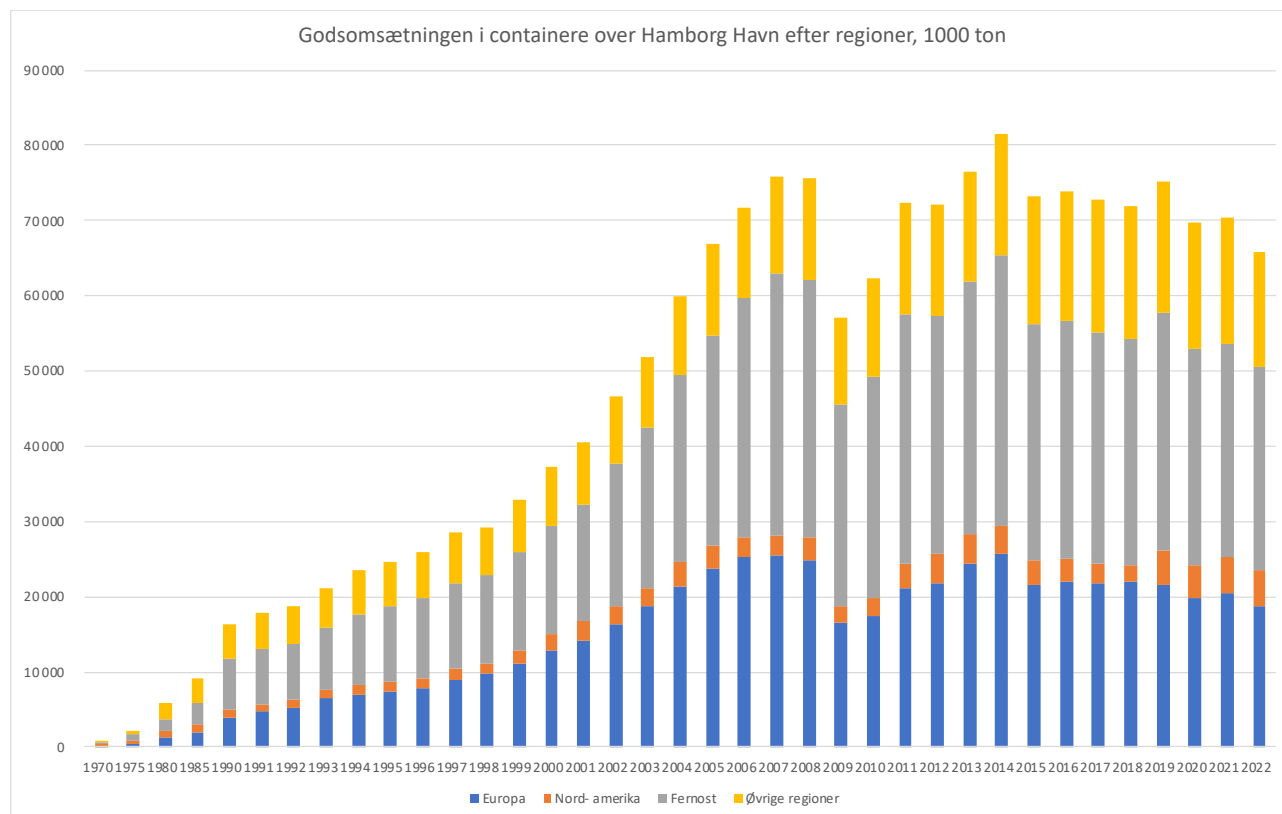
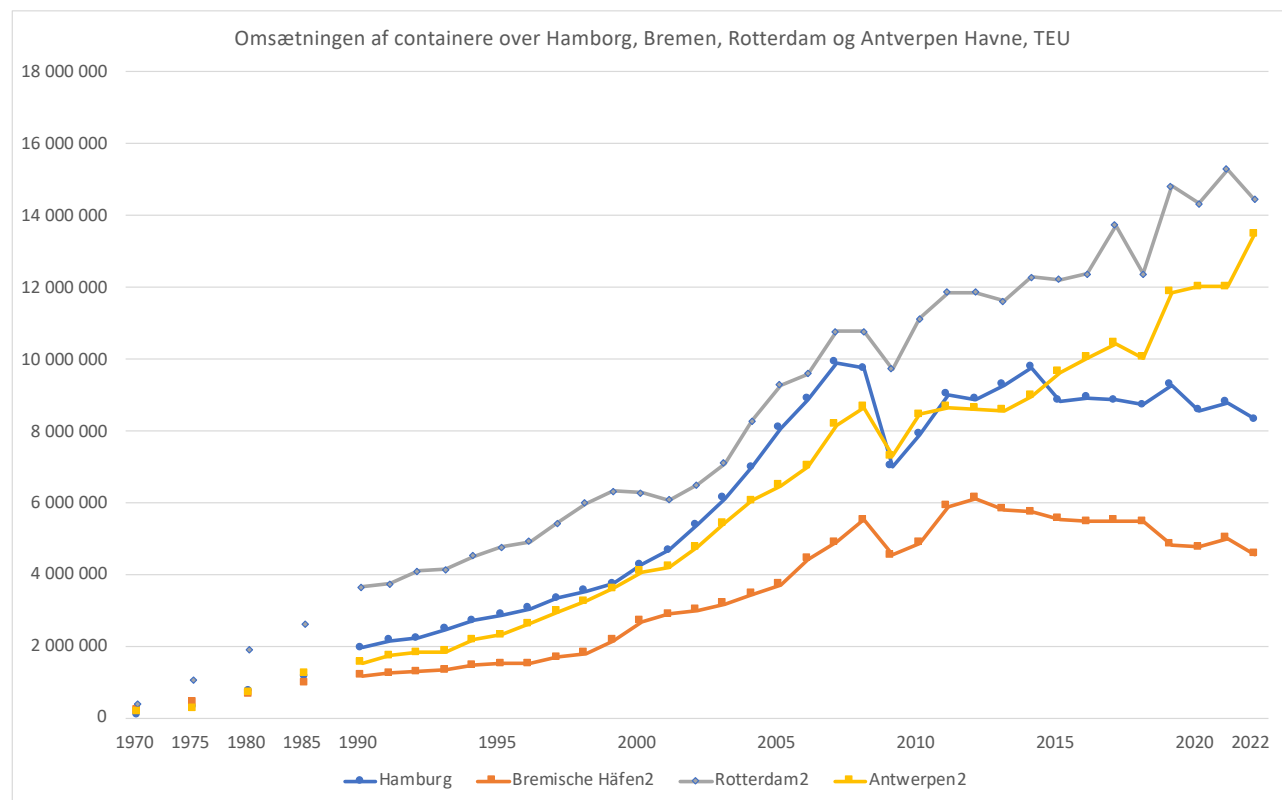


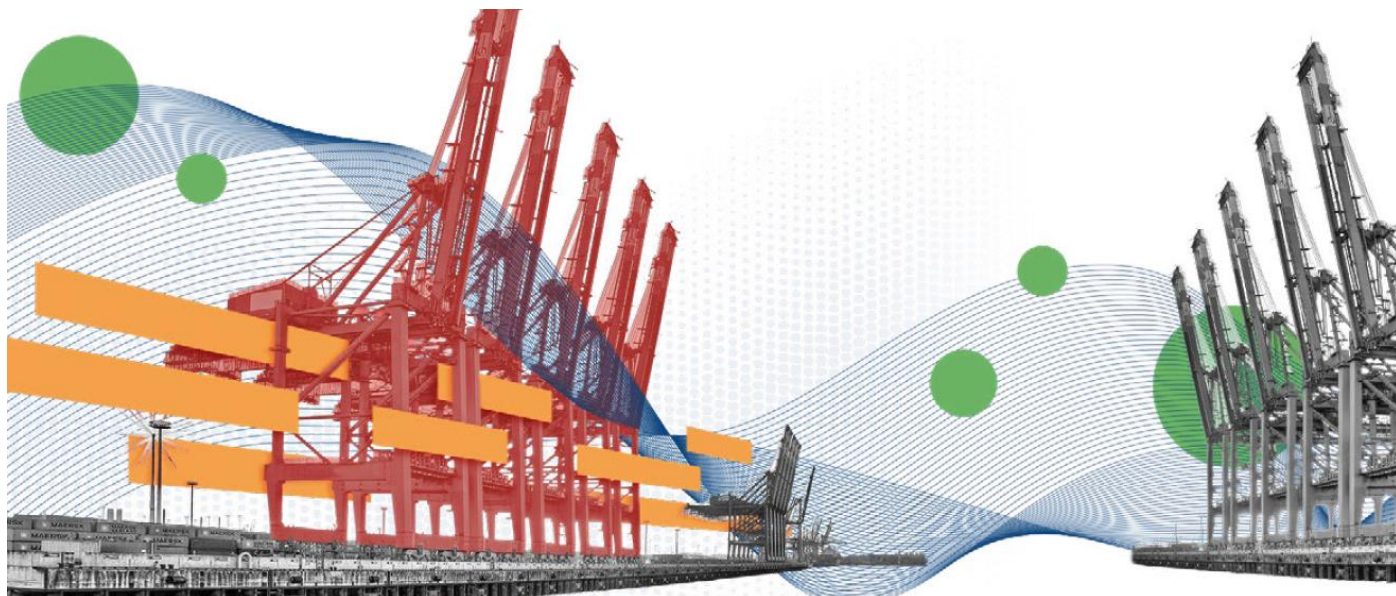
Foto: Hamborg Altenverder er den nyeste og mest moderne containerterminal i Hamborg Havn.



Figur 7 viser udviklingen i håndteringen af containere på de 4 største containerhavne i det nordvestlige Europa: Hamborg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen. Som det fremgår, voksede godsomsætningen på alle 4 havne i perioden fra 1998 til 2008. I 2011 var Hamborg og Rotterdam de to største havne og ca. lige store målt på omsætningen af containere. Siden 2008 er containeromsætningen på Hamborg og Bremen Havne stagnerende, medens den fortsat er vokset på Rotterdam og Antwerpen Havnen. I 2015 overhalede Antwerpen Havn Hamborg Havn, og Antwerpen Havn er nu større målt på containeromsætning sammenholdt med Hamborg Havn.

Figur 7. Udviklingen i godsomsætningen i containere over Hamborg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen Havn. TEU





Hamburg 2040 – fremtidsplan for havnen

Handelskammer Hamburg, HK, udsendte i december 2020 en strategi for udviklingen af Hamburg Havn frem til 2040.

Baggrunden er, at et ønske om fortsat at udvikle Hamburg Havn som et betydende knudepunkt i den globale handel. Hamburg vil i de kommende år stå over for en række vigtige udfordringer:

Først og fremmest har udviklingen betydet, at Hamburg har tabt markedsandele til de store konkurrenter: Antwerpen og Rotterdam havn. Baggrunden for dette er bl.a.;

- stadig større skibe gør det vanskeligt at sejle ind til Hamburg
- udbygningen af nye transalpine jernbaneforbindelser, har betydet, at Hamburg Havns traditionelle stærke position som jernbanehavn er udfordret.

På anden side peges der på, at med åbningen af den faste forbindelse i 2030 vil Hamburg kunne udvikles til "den sydligste havneby i Skandinavien".

Udviklingen og fastholdelse af havnen markedsposition forudsætter indsatser på en række områder:

1. Udvikling af infrastrukturen – både i havnen og i "baglandet". Udviklingen skal styrkes gennem øget digitalisering.
2. Udvikling af forretningsmodeller, som styrker godsomsætningen over havnen, fx ved at tiltrække virksomheder inden for lager og produktion
3. Styrkelse af innovationen i alle led omkring de forsyningskæder, der betjenes af havnen
4. Bedre sammenhæng mellem udviklingen af byudviklingen i Hamburg By og udviklingen i havnen.

Planen (på tysk) kan læses her:

Hamburg 2040 – Fremtidsplan:

<https://hamburg2040.de/zukunftsplan-hamburger-hafen/>

Mere info:

Hamburg. Ein Stadtporträt in Zahlen

<https://www.hamburg-invest.com/contentblob/6427868/f88dee57d63502d1880fc12e49163701/data/stadtportraet-dt.pdf>

Temahæfte med statistik om Hamborg Havn og udenrigshandel 1970 - 2022

https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/industrie_handel_und_dienstl/G_III_H_II_j_H/G_III_H_II_j22.pdf

Prognose for udviklingen i tysk person- og godstransport frem til 2051

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile

Hjemmeside for Hamborg Havn

<https://www.hafen-hamburg.de/en/homepage/>

Bilag: Verdens 20 største containerhavne, omsætning af containere (mio TEU)

	CONTAINERHAVN	2020	2019	2018	2017	2016
1	Shanghai, Kina	43,50	43,30	42,00	40,20	37,10
2	Singapore, Singapore	36,60	37,20	36,60	33,70	30,90
3	Ningbo-Zhoushan, Kina	28,70	27,50	26,60	24,60	21,50
4	Shenzhen, Kina	26,60	25,80	27,70	25,20	24,00
5	Guangzhou, Kina	23,20	23,20	22,00	20,40	18,90
6	Busan, Sydkorea	21,60	22,00	21,70	20,50	19,90
7	Qingdao, Kina	22,00	21,00	19,30	18,30	18,00
8	Hong Kong	20,10	18,40	19,60	20,80	19,80
9	Tianjin, Kina	18,40	17,30	16,00	15,00	14,50
10	Rotterdam, Nederlandene	14,40	14,80	14,50	13,70	12,40
11	Jebel Ali, Dubai, UAE	13,50	14,10	15,00	15,40	14,80
12	Port Klang, Malaysia	13,20	13,60	12,30	12,00	13,20
13	Xiamen, Kina	11,40	11,10	10,70	10,40	9,60
14	Antwerpen, Belgien	12,00	11,90	11,10	10,50	10,00
15	Kaohsiung, Taiwan	9,60	10,40	10,50	10,30	10,50
16	Dalian, Kina	6,60	10,20	9,80	9,70	9,60
17	Los Angeles, USA	9,20	9,30	9,50	9,30	8,90
17	Hamburg, Tyskland	8,70	9,60	8,70	8,90	8,90
19	Tanjung Pelepas, Malaysia	9,90	9,10	9,00	8,30	8,30
20	Laem Chabang, Thailand	7,60	8,10	8,10	7,70	7,20