

Eignerstruktur der wichtigsten Terminalbetreiber in der EU

Wer kontrolliert den Containerumschlag in Europa?



Kontakt

Universitätsallee 11/13
28359 Bremen
Tel.: +49 421 22096-0

www.isl.org

Autoren

Dr. Sönke Maatsch

E-mail: maatsch@isl.org

Leona Gáborová

E-mail: gaborova@isl.org

© Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik ISL

Alle Inhalte dieses Werks, insbesondere Texte, Tabellen und Abbildungen, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt beim ISL, sofern nicht ausdrücklich anders angegeben. Jede Art der Vervielfältigung, Verbreitung, öffentlichen Zugänglichmachung oder sonstigen Nutzung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung des ISL.

Satz and Layout: ISL

Bremen, Dezember 2025

Diese Veröffentlichung wurde finanziert durch den Förderkreis Stiftung Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik e.V.

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Führende Containerterminalbetreiber in der EU	5
2.1	Terminal Investment Limited (TIL)	6
2.2	PSA International	6
2.3	APM Terminals (APMT)	6
2.4	COSCO Ports	7
2.5	Eurogate	7
2.6	Hutchison Ports	8
2.7	HHLA	8
2.8	DP World	9
2.9	Terminal Link	9
2.10	CMA Terminals	9
3	Eignerländer	10
4	Fazit	13

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Herkunft der Terminalbetreiber in den wichtigsten europäischen Containerhäfen	12
--------------	---	----

Liste der Tabellen

Tabelle 1:	Die 30 größten EU Containerhäfen	4
Tabelle 2:	Die 10 größten Container terminal betreiber in den 30 wichtigsten EU Häfen	5
Tabelle 3:	Top 10 der Länder, in denen die Eigentümer der in den 30 größten EU Häfen tätigen Terminalbetreiber ansässig sind	10

1 Einleitung

Laut Eurostat gab es in der EU im Jahr 2024 184 Häfen mit Containerumschlag, die zusammen 100,8 Mio. TEU umschlugen. Ein Großteil der Volumina konzentriert sich auf die großen Containerhäfen. Rotterdam und Antwerpen-Brügge machen zusammen mehr als ein Viertel dieses Verkehrs aus, und die 30 größten Häfen stehen zusammen für 87 % des EU-Containerumschlags.

Tabelle 1: Die 30 größten Containerhäfen der EU

Hafen	Umschlag 2024 in 1.000 TEU	Anzahl Container- terminals*	Kapazität in 1.000 TEU
Rotterdam	13.820	5	15.550
Antwerpen-Brügge	12.353	6	17.800
Hamburg	7.756	4	13.100
Valencia	5.476	3	6.840
Algeciras	4.713	2	5.900
Piräus	4.677	2	7.600
Bremen/Bremerhaven	4.445	3	7.200
Barcelona	3.886	2	4.260
Le Havre	3.102	4	4.450
Gioia Tauro	2.901	1	4.200
Marsaxlokk	2.881	1	3.600
Genua	2.759	2	2.550
Gdansk	2.050	1	2.900
Sines	1.910	1	2.300
Marseille	1.455	2	2.400
Las Palmas	1.251	2	1.629
La Spezia	1.238	2	1.600
Koper	1.133	1	1.500
Klaipeda	1.070	2	1.800
Constantza	963	2	1.500
Gdynia	963	2	1.636
Göteborg	904	1	1.400
Dublin	886	3	1.075
Triest	842	1	900
Wilhelmshaven	784	1	2.700
Aarhus	660	1	1.000
Leixoes	659	2	600
Dunkerque	652	1	850
Neapel	646	1	500
Thessaloniki	566	1	650
Insgesamt	87.399	62	119.990

Alle Angaben ohne Container im RoRo-Verkehr.

* Wichtigste Containerterminals je Hafen

Quelle: ISL Port Database, ISL Terminal Database

Die meisten wichtigen Terminals werden von Linienreedereien oder unabhängigen globalen Terminalbetreibern betrieben. In letzter Zeit wurden Bedenken hinsichtlich der strategischen

Autonomie des EU-Handels im Zusammenhang mit geplanten oder realisierten finanziellen Beteiligungen laut.¹

In der EU-Politik wird strategische Autonomie als die Fähigkeit der Union bezeichnet, die Unabhängigkeit wichtiger Wirtschaftssektoren und Technologien zu wahren, ohne sich von Dritten abhängig zu machen. Ergänzt wird dies durch strategische Kontrolle, die sich auf das Eigentum und die Verwaltung kritischer Infrastrukturen sowie auf die Möglichkeiten der Behörden zur Überwachung und Steuerung ihres Betriebs konzentriert. Diese Konzepte sind auch für Containerterminals von Bedeutung, da sie für die Sicherheit und Kontinuität der Handelsströme der EU von entscheidender Bedeutung sind. Um die tatsächliche Marktkonzentration zu bewerten, haben wir die 30 größten Containerhäfen der EU auf Basis von Daten der ISL Terminal Database analysiert.

2 Führende Containerterminalbetreiber in der EU

Zu den 10 bedeutendsten Terminalbetreibern zählen linieneigene Betriebe wie Terminal Investments Limited (MSC), APMT (Maersk) oder COSCO Ports sowie unabhängige globale Terminalbetreiber wie PSA International, DP World oder Hutchison. Nur zwei unabhängige (d. h. nicht im Besitz einer Reederei befindliche) Terminalbetreiber mit Sitz in der EU haben es unter die Top 10 geschafft, nämlich Eurogate und HHLA, wobei MSC derzeit dabei ist, einen Anteil von 49,9 % der börsennotierten Aktien der HHLA zu erwerben.²

Tabelle 2: Top 10 Containerterminalbetreiber in den 30 größten EU-Häfen

Terminalbetreiber	Anzahl Containerterminals*	Kapazität in 1.000 TEU**
TIL	15	22.389
PSA International	12	14.528
APM Terminals	8	14.193
COSCO Ports	7	10.981
Eurogate	6	10.871
Hutchison Ports	5	10.686
HHLA	3	7.747
Terminal Link	8	5.460
DP World	4	4.135
CM Ports	8	2.675
Total Top 10		103.666

* Containerterminals in den 30 größten EU-Häfen; Mehrfachzählung möglich

** Kapazität gewichtet mit dem finanziellen Anteil am Terminalbetrieb

Quelle: ISL Terminal Database

Die Terminalbetreiber, ihr Ursprungsland und ausgewählte Terminalanteile sind nachstehend aufgeführt.

¹ In ihrer 2023 verabschiedeten „European Economic Security Strategy“ erwähnt die Europäische Kommission das Risiko einer „Störung oder Sabotage kritischer Infrastrukturen“ (Europäische Kommission 2023). Eine Fallstudie für das niederländische Clingendael-Institut hat die spezifischen Risiken für die strategische Autonomie der EU durch ausländische Direktinvestitionen in europäischen Seehäfen analysiert (Martin et al., 2024). In einem weiteren Bericht kommen die Autoren zu dem Schluss, dass die Risiken im Hafen von Rotterdam trotz des hohen Anteils chinesischer Eigner eher begrenzt sind (van der Putten et al. 2023).

² Zum 30. Juni 2025 hielt die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft – ein Joint Venture von MSC und der Stadt Hamburg, an dem MSC zu 49 % beteiligt ist – 93,8 % des börsennotierten Kapitals der HHLA (siehe HHLA 2025)

2.1 Terminal Investment Limited (TIL)

MSC gründete Terminal Investment Limited (TIL) im Jahr 2000, zunächst mit 100 % der Anteile. Im Jahr 2013 übernahm Global Infrastructure Partners (GIP) einen Anteil von 35 %, und bis 2019 hatte sich die Eigentümerstruktur wie folgt verändert: 60 % MSC, 30 % GIP und 10 % GIC (ein staatlicher Reservefonds Singapurs).

Die Übernahme der HHLA und ihrer Tochtergesellschaft Metrans hat die Präsenz des Unternehmens in der See- und Binnenschifffahrtslogistik durch die Integration von Hafen- und Bahnbetrieben in ganz Europa erweitert.

Das MPET-Terminal im Hafen von Antwerpen, Europas größtes Containerterminal mit einer Umschlagkapazität von 9 Mio. TEU, ist die bedeutendste Einzelinvestition TILs in Europa. Es wird in Zusammenarbeit mit PSA betrieben.

Ausgewählte TIL-Terminals in der EU	Anteil
○ Antwerpen MPET	(50%)
○ Gioia Tauro Medcenter Container Terminal	(50%)
○ Hamburg Burchardkai	(49%)
○ MSC Terminal Valencia (MSCTV)	(100%)
○ MSC Gate Bremerhaven	(50%)

2.2 PSA International

PSA International Pte Ltd. mit Hauptsitz in Singapur ist ein unabhängiger globaler Terminalbetreiber, der sich vollständig im Besitz von Temasek Holdings befindet, einer 1974 gegründeten staatlichen Investmentgesellschaft. PSA entstand in seiner heutigen Unternehmensform 1997 nach der Umwandlung der ehemaligen Port of Singapore Authority in eine Aktiengesellschaft, wobei Temasek über das Finanzministerium weiterhin 100 % der Anteile hält.

Innerhalb der EU ist PSA hauptsächlich in Belgien aktiv. Die Tochtergesellschaften PSA Antwerp NV und PSA Zeebrugge NV halten Konzessionen für Terminalbetriebe in den Häfen Antwerpen und Zeebrügge. In Antwerpen übernahm PSA im Jahr 2002 die Kontrolle über die ehemalige Hesse-Noord Natie NV und wurde damit zum Eigner mehrerer Containerterminals. Später erhielt PSA zusammen mit TIL die Konzession für den Betrieb des größten Containerterminals in Antwerpen, dem MSC PSA Europa Terminal (MPET) im Deurganck-Dock.

Ausgewählte PSA-Terminals in der EU	Anteil
○ MSC PSA European Terminal (MPET)	(50%)
○ Antwerpen PSA Noordzee Terminal	(100%)
○ Antwerpen Container Terminal	(50%)
○ Genua European Container Hub (SECH)	(62%)
○ Barcelona BEST	(20%)

2.3 APM Terminals (APMT)

APM Terminals (APMT) wurde im Januar 2001 gegründet und befindet sich vollständig im Besitz von A.P. Moller-Maersk. Obwohl es sich um ein hundertprozentiges Tochterunternehmen handelt, werden einige europäische Terminals über Joint Ventures betrieben.

Das Terminalportfolio von APMT umfasst Terminals in einigen der größten Häfen Europas wie Rotterdam, Algeciras oder Bremerhaven, aber auch Terminals in mittelgroßen Häfen wie Aarhus oder Göteborg.

Ausgewählte APM-Terminals in der EU	Anteil
○ Göteborg APMT	(100%)
○ APM Terminals - Aarhus A/S	(100%)
○ NTB North Sea Terminal Bremerhaven	(50%)
○ APM Terminals Algeciras S.A.	(100%)
○ Rotterdam APMT Maasvlakte II	(100%)

2.4 COSCO Ports

COSCO Shipping Ports (CSP) wurde 1991 gegründet und ist Teil der staatlichen COSCO-Gruppe. Das Unternehmen hält vollständige, Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen an Containerterminals in ganz Europa mit einer Gesamtkapazität von rund 23,2 Millionen TEU. Im Hinblick auf seine europäischen Aktivitäten sticht die Übernahme von 51 % der Piräus Port Authority im Jahr 2016 (später auf 67 % erhöht) hervor – die wahrscheinlich umstrittenste Investition eines ausländischen Terminalbetreibers in der EU. Der Hafen ist in der Folge zu einem Schlüsselement der chinesischen Belt and Road-Initiative geworden.

Im Jahr 2023 erwarb CSP einen Anteil von 24,99 % am Container Terminal Tollerort (CTT) in Hamburg, dem kleinsten der vier Containerterminals im Hafen. CSP hatte ursprünglich geplant, einen höheren Anteil zu erwerben, doch die Pläne lösten eine Kontroverse innerhalb Bundesregierung aus und wurden daraufhin angepasst.

Ausgewählte COSCO Ports-Terminals in der EU	Anteil
○ Piräus Pier 2 and 3	(100%)
○ Valencia CSP	(51%)
○ Marseille - Eurofos	(8%)
○ Hamburg-Tollerort (CTT)	(25%)
○ Rotterdam Euromax	(35%)

2.5 Eurogate

Eurogate wurde 1999 als 50/50-Joint-Venture zwischen der BLG Logistics Group und der Eurokai GmbH & Co. KGaA gegründet. Das Unternehmen betreibt unter anderem Terminals in den drei größten deutschen Containerhäfen: Eurogate Container Terminal Bremerhaven, MSC Gate (mit TIL) und NTB (mit APMT) in Bremerhaven, Container Terminal Wilhelmshaven (mit Hapag-Lloyd) und das Container Terminal Hamburg, an dem CMA CGM sich im Jahr 2026 mit 20 % beteiligen will.

In Italien betreibt Contship Italia, an der Eurogate die Mehrheit hält, die Terminals in La Spezia und Ravenna und verbindet damit die Mittelmeershäfen mit seinem europäischen Netzwerk. Im Mittelmeerraum hält Eurogate darüber hinaus auch Anteile am Eurogate Container Terminal Limassol (Zypern) und zwei Terminals in Tanger Med (Marokko).

Ausgewählte Eurogate-Terminals in der EU	Anteil
○ Container Terminal Wilhelmshaven (CTW)	(100%)
○ Bremerhaven MSC Gate	(50%)
○ La Spezia Container Terminal	(100%)
○ Eurogate Container Terminal Hamburg	(100%)
○ Bremerhaven NTB	(50%)

2.6 Hutchison Ports

Hutchison Ports ist ein privates Unternehmen und Teil der in Hongkong ansässigen CK Hutchison Holdings. Es wurde 1970 gegründet. In Europa besitzt das Unternehmen Terminals und die intermodale Niederlassung Hutchison Ports Europe Intermodal (HPEI), ehemals European Gateway Services (EGS).

Von besonderer Bedeutung für Hutchison sind die ECT-Terminals in Rotterdam, die unter anderem für den niederländischen und den westdeutschen Markt eine herausragende Rolle spielen. Das Unternehmen hält außerdem 100 % der Anteile am Containerterminal in Felixstowe.

Ausgewählte Hutchison-Terminals in Europa	Anteil
○ ECT Delta Terminal (DDE, DDW)	(100%)
○ Felixstowe South Terminal Trinity Terminal	(100%)
○ London Thamesport	(100%)
○ Rotterdam Euromax	(45%)
○ Gdynia GCT	(100%)

2.7 HHLA

Die Geschichte der HHLA reicht bis ins Jahr 1885 zurück, wobei das Unternehmen seit seiner Gründung seinen Hauptsitz in Hamburg hat. Das Unternehmen befindet sich im gemeinsamen Besitz der Stadt Hamburg und MSC, die einen Anteil von 49,9% für MSC anstreben.

Die HHLA betreibt drei der vier großen Containerterminals in Hamburg, darunter Burchardkai, Altenwerder (wo Hapag-Lloyd einen Anteil von 25 % hält) und Tollerort (an dem COSCO mit 25 % beteiligt ist).

HHLA ist außerdem alleinige Eigentümerin von Metrains, ihrer Tochtergesellschaft für intermodale und Schienenlogistik, die Inlandsterminals in der Tschechischen Republik, Deutschland, Polen, Ungarn und der Slowakei betreibt. Metrains wickelt etwa 40 bis 45 % des intermodalen Umschlags der HHLA ab und verbindet die Terminals in den Seehäfen mit dem europäischen Hinterland.

Ausgewählte HHLA-Terminals in Europa	Anteil
○ Hamburg-Burchardkai (CTB)	(100%)
○ Hamburg-Tollerort (CTT)	(75%)
○ Hamburg - Fruchttterminal	(8%)
○ Hamburg-Altenwerder (CTA)	(75%)
○ Odessa CTO	(100%)

2.8 DP World

DP World wurde 2005 durch die Fusion der Dubai Ports Authority und Dubai Ports International gegründet und befindet sich vollständig im Besitz der staatlichen Investmentgesellschaft Dubai World. Das Unternehmen war zuvor im Nasdaq Dubai notiert, um Zugang zum weltweiten Kapitalmarkt zu erhalten. Im Jahr 2020 erwarb Dubai World alle verbleibenden Anteile und stellte damit die vollständige staatliche Eigentümerschaft von DP World wieder her.

DP World betreibt zahlreiche Tochterunternehmen in Europa, darunter P&O Ports und die Unifeeder Group. Das Unternehmen Unifeeder, das 2018 übernommen wurde, bietet Feeder- und Shortsea-Liniendienste sowie Hinterlandtransporte an.

Ausgewählte DP World-Terminals in Europa	Anteil
○ London Gateway Terminal	(100%)
○ Antwerp Gateway Terminal	(60%)
○ Rotterdam World Gateway (RWG)	(30%)
○ Southampton Container Terminals	(100%)
○ Stuttgart SCT	(100%)

2.9 Terminal Link

Terminal Link wurde 2013 als Joint Venture gegründet, an dem CMA CGM 51 % und China Merchants Port Holdings (CMPort) 49 % halten. Das Joint Venture wurde gegründet, um den Erwerb von Containerterminals in Europa und darüber hinaus zu unterstützen. Das Unternehmen expandierte 2019 durch den Kauf von zehn Terminals von CMA CGM, darunter Rotterdam World Gateway und Odessa Terminal.

Zu den Vermögenswerten von Terminal Link im Mittelmeerraum gehört eine 50%-Beteiligung an Malta Freeport Terminals; die übrigen 50 % werden von der Yildirim Group gehalten.

Ausgewählte Terminal Link-Terminals in der EU	Anteil
○ Marseille - Eurofos	(50%)
○ Dunkerque - Terminal des Flandres	(91%)
○ Rotterdam World Gateway (RWG)	(30%)
○ Le Havre -Terminal de France	(50%)
○ Antwerp Gateway Terminal	(10%)

2.10 CMA Terminals

CMA Terminals ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der CMA CGM Group mit Sitz in Marseille, die das Joint Venture mit Terminal Link ergänzt. In Belgien hält CMA Terminals einen Anteil von 10 % an CSP Zeebrugge. Darüber hinaus plant CMA Terminals den Erwerb eines Anteils von 20 % am EUROGATE Container Terminal Hamburg.

Ausgewählte CMA-Terminals in der EU	Anteil
○ Marseille Med Europe	(100%)
○ Zeebrugge COSCO	(10%)
○ Valencia CSP	(49%)
○ Algeciras TTI	(50%)

3 Eignerländer

Während chinesische Terminalbetreiber unter den führenden europäischen Terminalbetreibern nur den vierten und sechsten Platz belegen, kontrollieren chinesische Eigentümer rund 20 Millionen TEU an Containerterminal-Kapazität – mehr als jedes andere Eignerland. Singapur liegt dank seines vollständig in Staatsbesitz befindlichen Unternehmens PSA International an zweiter Stelle. Insgesamt halten Hafenbetreiber mit Sitz außerhalb der EU einen großen Anteil an Unternehmen, die Containerterminals in der EU betreiben. In den beiden führenden Häfen Rotterdam und Antwerpen-Brügge übersteigt ihr gemeinsamer Anteil 75 %.

Tabelle 3: Top 10 Eignerländer von Terminalbetreibern, die in den 30 Top EU-Häfen tätig sind

Land	Anzahl Containerterminals*	Kapazität in 1.000 TEU**	Anteil an Gesamt
China	19	20.410	17%
Singapur	24	16.767	14%
Deutschland	10	16.461	14%
Dänemark	8	14.193	12%
Schweiz	16	13.902	12%
UK	18	7.988	7%
Frankreich	11	5.084	4%
Vereinigte Arab. Emirate	4	4.135	3%
Türkei	3	2.400	2%
Italien	4	1.729	1%
andere		16.920	14%
Insgesamt		119.990	100%

* Containerterminals in den 30 größten EU-Häfen; Mehrfachzählung möglich

** Kapazität gewichtet mit dem finanziellen Anteil am Terminalbetrieb

Hinweis: Die Zahlen geben das höchste Level der Eigentümerschaft an, z. B. die Länder, in denen die Holdinggesellschaften registriert sind.

Quelle: ISL Terminal Database

Vier EU-Länder gehören zu den Top 10 der Eigentümerländer: Deutschland (Eurogate und HHLA), Dänemark (APMT), Frankreich (CMA Terminals und Terminal Link) und Italien (verschiedene kleinere Betreiber). Zusammen kontrollieren sie rund 37 Millionen TEU, was etwa einem Viertel der Gesamtkapazität der 30 größten Häfen entspricht (siehe Tabelle 3).

Investoren mit Sitz außerhalb der EU stellen nicht per se eine Gefahr für die strategische Autonomie der EU dar. Solange es in einem Hafen oder einer Region viele verschiedene Terminalbetreiber gibt, besteht keine strategische Kontrolle durch einen einzelnen Akteur oder Staat. Außerdem werden private Terminalbetreiber in Nachbarstaaten der EU wie der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich als weniger kritisch angesehen als staatliche Terminalbetreiber aus anderen Ländern. In der EU-Politik bezieht sich strategische Kontrolle auf Situationen,

in denen ein Akteur die Möglichkeit hat, den Betrieb wesentlicher Infrastrukturen zu beeinflussen oder zu lenken.³ In diesem Sinne gibt es trotz einer gewissen Konzentration des Terminalbetriebs in Antwerpen (PSA) und Rotterdam (privater chinesischer Terminalbetreiber Hutchison Ports) eine ausreichende Auswahl an Terminalbetreibern in der Region.

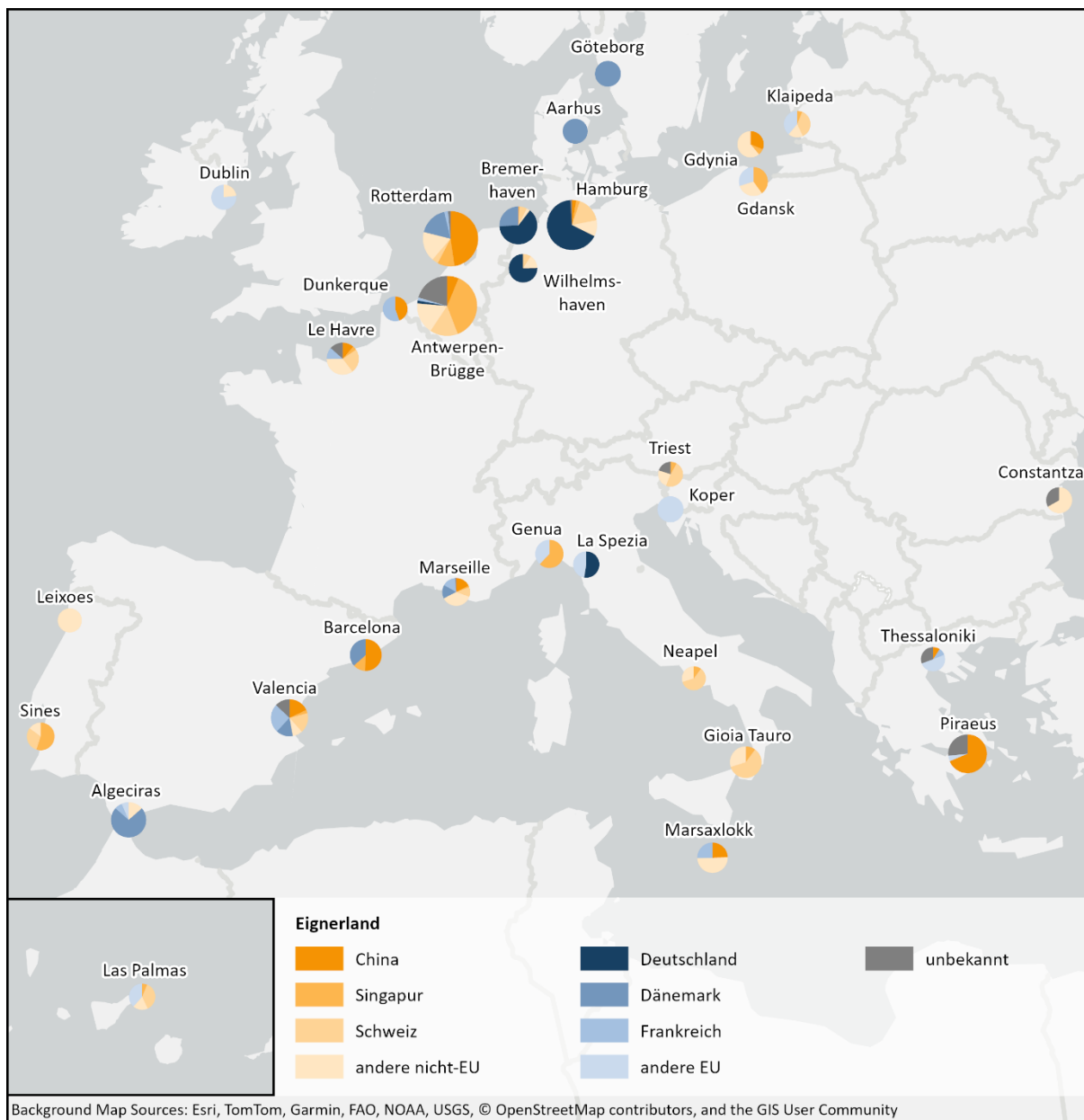
Unter den größeren Häfen sticht die Konzentration im Hafen von Piräus hervor. COSCO betreibt nicht nur den größten Containerterminal im Hafen, sondern hält auch einen Anteil von zwei Dritteln an der Hafenbehörde von Piräus. Da COSCO eine börsennotierte Aktiengesellschaft ist, ist die Eigentümerschaft von etwa einem Viertel der Aktien unbekannt. Allerdings werden rund 70 % der Aktien vom chinesischen Staat gehalten, wodurch dieser die Mehrheitskontrolle über den Hafen ausübt.

Für das Hauptgeschäft des Hafens – den Transshipmentumschlag – gibt es Wettbewerber in der Region, z. B. in der Türkei, Ägypten oder Italien. Für den Hinterlandverkehr ist der Hafen von Thessaloniki jedoch die einzige wettbewerbsfähige Alternative mit regelmäßigen Übersee-Containerliniendiensten. Mehrheitseigentümer des einzigen Containerterminalbetreibers in Thessaloniki ist Ivan Savvidis, ein russisch-griechischer Milliardär und ehemaliges Mitglied der Partei „Einiges Russland“ von Wladimir Putin.

Im Vergleich zur Situation in Griechenland scheint der Minderheitsanteil von 24,9 %, der COSCO Ports am Betrieb des kleinsten Containerterminals in Hamburg gewährt wurde, ein geringfügiges Problem zu sein. Dennoch löste dies heftige Kontroversen innerhalb der deutschen Regierung aus, was das in letzter Zeit gestiegene Bewusstsein für den Schutz der kritischen Infrastruktur verdeutlicht.

³ siehe European Commission (2019)

Abbildung 1: Herkunft der Terminalbetreiber in den wichtigsten europäischen Containerhäfen



Quelle: ISL Terminal Database

In Spanien variiert der Konzentrationsgrad in den bedeutendsten Häfen des Landes stark. Während Valencia und Barcelona eine vielfältige und ausgewogene Eigentümerstruktur mit EU- und Nicht-EU-Eigentümern zeigen, ist die Konzentration in Algeciras hoch, da die Maersk-Tochter APM Terminals den größten Containerterminal allein betreibt. Es gibt jedoch einen zweiten Terminal, der von einem Konsortium aus CMA Terminals und HMM betrieben wird, sodass es eine Alternative zum APMT-Terminal gibt. Außerdem ist APM Terminals ein privater Terminalbetreiber, der in der EU registriert ist, sodass viele der mit außerhalb der EU ansässigen Akteuren verbundenen Risiken nicht zutreffen.

In kleineren Häfen zeigt sich häufiger eine dominierende Marktstellung eines einzelnen Akteurs, da viele von ihnen nur über ein Terminal verfügen. Unter den 30 größten Häfen gibt es

drei, die vollständig von einem Eigentümer kontrolliert werden: Aarhus, Göteborg (beide APMT) und Leixoes (privater türkischer Terminalbetreiber Yilport).

4 Fazit

Obwohl es in der EU eine große Anzahl von Containerterminals gibt, ist beim Terminalbetrieb eine gewisse Konzentration zu beobachten. Globale Terminalbetreiber verfügen über langfristige Konzessionen in praktisch allen großen Containerhäfen, und die meisten von ihnen haben ihren Sitz nicht in EU-Staaten.

Trotz dieses starken Interesses von Drittländern an den wichtigsten Containerhäfen der EU stellt die Präsenz globaler Terminalbetreiber an sich keine Gefahr für die strategische Autonomie dar. Es gibt jedoch einige Häfen, in denen die Konzentration des Containerterminalbetriebs zu einer Abhängigkeit dieses Hafens führt. Wenn es darüber hinaus keine alternativen Gateway-Häfen in der Region gibt, können Regionen oder sogar ganze Länder von einem einzigen Betreiber abhängig sein. Ein vollständiger Stillstand des Betriebs ist zwar kein wahrscheinliches Szenario, doch die Abhängigkeit der betroffenen Volkswirtschaften von ausländischen Investitionen kann den Betreibern eine starke Hebelwirkung verschaffen, insbesondere wenn es sich um staatliche Unternehmen wie die chinesischen COSCO und CM Ports, die singapurische PSA International oder die DP World aus den Vereinigten Arabischen Emiraten handelt.

Es sind weitere Analysen erforderlich, um die tatsächlichen finanziellen, wirtschaftlichen, politischen und sicherheitspolitischen Risiken in den verschiedenen EU-Volkswirtschaften zu ermitteln, in denen ein hoher Anteil der Terminals von Terminalbetreibern aus Drittländern betrieben wird.

Bibliographie

European Commission (2019): Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union, Regulation (EU) 2019/452, available online at <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj>

European Commission (2023): Joint Communication to the European Parliament, the European Council and the Council on „European Economic Security Strategy“, JOIN(2023) 20 final, available online at <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=JOIN:2023:20:FIN>

HHLA (2025): Shareholder Structure as of 30.06.2026, available online at <https://hhla.de/en/investors/share/shareholder-structure>

Martin, Xiaoxue; Kuipers, Bart; van der Putten, Frans-Paul (2024): Port politics: Strategic autonomy and European ports. A case study on Chinese involvement, Clingendael Report, October 2023, available online at [http://www.clingendael.org/sites/default/files/2024-09/Report Port politics - Strategic autonomy and European ports - A case study on Chinese involvement.pdf](http://www.clingendael.org/sites/default/files/2024-09/Report%20Port%20politics%20-%20Strategic%20autonomy%20and%20European%20ports%20-%20A%20case%20study%20on%20Chinese%20involvement.pdf)

Neuerer, Dietmar; Olk, Julian; Schlautmann, Christoph (2023): Chinesische Reederei Cosco darf sich an Hamburger Terminal beteiligen, in: Handelsblatt, 11.05.2023, available online at www.handelsblatt.com/politik/deutschland/haefen-chinesische-reederei-cosco-darf-sich-an-hamburger-terminal-beteiligen/29144238.html.

van der Putten, Frans-Paul; Kuipers, Bart; Martin, Xiaoxue (2023): China's strategische relevantie voor de Rotterdamse haven, Clingendael Report, October 2023, available online at [www.clingendael.org/sites/default/files/2023-12/Chinese invloed in Europese havens.pdf](http://www.clingendael.org/sites/default/files/2023-12/Chinese%20invloed%20in%20Europese%20havens.pdf)



Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik



www.isl.org