

# *Sankt Petersburg*

## Der Hafen



Katharina Peer | 0927204

# Bericht

## Übersicht

**Allgemeine Daten**  
Seite 3

**Geschichte**  
Seite 4

**Der Hafen heute**  
Seite 7

**Vergleich mit den anderen baltischen Häfen**  
Seite 9

# A

## llgemeine Daten

St. Petersburgs Rolle als **Hafenstadt und Flottenstützpunkt** hat die Entwicklung der Stadt von Beginn an bestimmt. Die Lage am Newadelta und der direkte Zugang zur Ostsee waren entscheidend für die Wahl dieses Ortes bei der Stadtgründung. Hinzu kommt, dass der Hafen zwischen mehreren kleinen Inseln nur über eine 43 km lange Kanalpassage durch den Finnischen Golf erreichbar ist. Es existiert ein Netz an Binnenwasserstraßen, die St. Petersburg mit dem Kaspischen Meer, dem Weißen Meer und der nördlich gelegenen Barentssee, das am nördlichen Finnischen Meerbusen liegt, verbindet. Sankt Petersburg umschließt das Delta des Flusses Neva, durch welchen auch Anschluss an die Seen Ladoga und Onega und das Kanal und Flusssystem ins europäische Zentrum der Russischen Föderation besteht, worin der Vorteil des Hafens liegt. Durch seine geografische Lage sind die natürlichen Erweiterungsmöglichkeiten des Hafens aber stark eingeschränkt.



*In dieser Abbildung sieht man die Lage von Sankt Petersburg innerhalb von Europa*

Die **Bedeutung des Seewesens** für St. Petersburg zeigt sich bereits im **Stadtwappen**, auf dem zwei gekreuzte Anker die Fluss – und Hochseeschifffahrt symbolisieren. Zahlreiche Gebäude, Plätze und Straßen sind auf verschiedene Weise mit der maritimen Vergangenheit von St. Petersburg verbunden.



## **G**eschichte von St. Petersburg

Der Hafen wurde im Jahre 1703 durch Peter dem Großen gegründet und hat damit eine sehr lange Tradition. Man plante eine aufwendige Stadt und brachte deshalb Architekten, Handwerker aus der ganzen Welt nach St. Petersburg .



Schon 1714 errichtete man den Ersten Palast aus Stein für den Hafen. Die Errichtung des Hafens erwies sich jedoch als sehr schwierig und aufwendig, da viele Brücken über die Kanäle und Flussläufe gebaut werden mussten. Zusätzlich kosteten die hochwassergefährlichen Sümpfen und das raue Klima viele Menschenleben. Dennoch wurde der Hafen gebaut und dieser entwickelte sich als den größten Hafen von Russland für den Außenhandel. Die Errichtung des Hafens wurde 1703 gestartet und 1709 hatte der Hafen von St. Petersburg bereits einen direkten Wasserweg nach Wolga

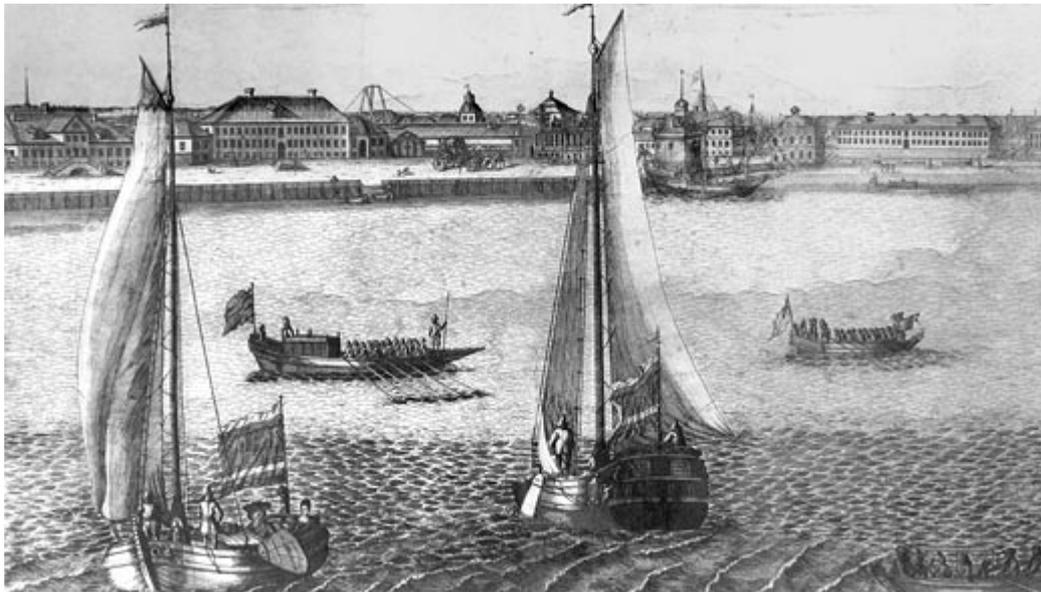
*(Peter der Große)*

Kurze Zeit später wurde die erste Werft errichtet, weil die Flotte aber in kürzester Zeit wuchs, errichtete man eine hafeneigene Gießerei und Pulverfabrik. In der Werft wurden die beiden Kriegsschiffe und zahlreiche Handelsschiffe gebaut. Bis zum Ende des Jahrhunderts lebten bereits über 220.000 Menschen im Hafen von St. Petersburg, mehr als ein Drittel von ihnen arbeiteten für die Regierung oder in den Streitkräften.



*(Errichtung der ersten Flotte von St. Petersburg)*

Der Bau des Hafens von St. Petersburg setzte sich im 18. Jahrhundert fort , zu der früheren einfachen Peter-Paul-Festung und dem Sommerpalast wurden in der Stadtelegante Gebäude im russischen Barockstil hinzugefügt. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, erschienen auch neue Gebäude im neoklassizistischen Stil, so dass sich die Stadt St. Petersburg zu einem weltweit kulturellen Mittelpunkt entwickelte.



*( erste Schiffe + Peter-Paul- Festung im Hintergrund)*

Mit industriellem Wachstum und der Eröffnung eines neuen modernen Kanalsystem und Eisenbahn stieg die Zahl der Bevölkerung Petersburg von knapp über einer Million im Jahre 1864, auf 1,5 Millionen im Jahr 1900.

Aber der Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln und Zwangsarbeiter, welche in der Nähe ihrer Arbeit lebten, führte zu schrecklichen Überfüllungen und dadurch auch zu schlechten sanitären Bedingungen, wodurch sich große Seuchen ausbreiteten. Deshalb kam es im Jahr 1825 zu einem Aufstand, wo hunderte von Menschen starben und Tausende verwundet wurden. Der Tag ging als " Blutiger Sonntag" in die Geschichte ein. Die Folge darauf waren Streiks und revolutionäre Aufstände, das Land erhob Protest und es gab Meuterei, Morde an Grundbesitzern und Industriellen. Es breitete sich eine gewaltvolle Protestwelle gegen die Politik des Zaren aus.

Der Bürgerkrieg führte zu einer schlechten Wirtschaft am Hafen von St. Petersburg und Bevölkerungszahl ging rasch zurück. Bis 1920 hatte der Hafen nur noch ein Drittel seiner vorherigen Größe.

Als Lenin 1924 starb, wurde zu seiner Ehre die Stadt in Leningrad umbenannt. Durch die sowjetischen Fünf-Jahres-Pläne entwickelte sich der Hafen von St. Petersburg erneut die Bevölkerung wuchs wieder auf über 3 Millionen.

Im Jahre 1940 litt St. Petersburg unter der „900-tägigen Belagerung“ durch Deutschland. Über 660.000 Menschen starben während der Belagerung. Vor dem Rückzug der Deutschen wurden auch mehrere Paläste zerstört und die Stadt erreichte die 3 Millionen Bevölkerung erst wieder um 1960.



*(900 tägige Belagerung von Leningrad)*

Der Charakter des Hafens begann sich in den 1980er Jahren zu ändern, als die russische Regierung mehr Demokratie und Offenheit einführte. Die Stadt wurde in St- Petersburg umbenannt.

Nach dem Fall der Sowjetunion im Jahre 1991, wurde die Kriminalität zu einem großen Problem für den Hafen. Es wurden mehrere prominente Politiker ermordet und der Hafen von St. Petersburg wurde als die russische Hauptstadt des Verbrechens bezeichnet. Auch wenn die lokale Wirtschaft schneller als die des Landes wuchs, war die Arbeitslosigkeit hoch.

Später wurden der Hafen und die Stadt einer Generalrestaurierung unterzogen, es entstanden neue Cafés und Restaurants, eine Beleuchtung von Brücken und Sehenswürdigkeiten und neue kulturelle Zentren wurden erbaut.



*(Ausschnitt des Hafens von St. Petersburg – heute)*

## **D**er Hafen - Heute

Heute ist der Hafen ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt Russlands für die Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Eisenbahn. Mit einem Güterumschlag von jährlich ca. 60 Millionen Tonnen ist er für den gesamten osteuropäischen

Raum von großer Bedeutung.

Der Hafen von St. Petersburg ist vor allem von entscheidender Bedeutung für die nordwestlichen Regionen der Russischen Föderation. Jahrelang war er der umschlagstärkste Hafen Russlands. Allerdings wurde er 2004 durch den in Südrussland gelegenen Hafen Novossisk überholt. Trotzdem ist der Hafen gerade für den Ostseeverkehr der wichtigste Hafen der Russischen Föderation.

Der Großhafen St. Petersburg besteht aus rund 400 maritimen Unternehmen, welche als „Seaport of St. Petersburg“ bezeichnet werden. Die Infrastruktur befindet sich im Besitz der Maritime Administration of the Greater Port of St. Petersburg“ und wird an Lager und Umschlagsgesellschaften vermietet. Zur Verwaltung und Förderung der Hafeninstrastruktur wurde die Port Authority of St. Petersburg eingesetzt. Unter ihrer Verwaltung arbeiten etwa 25 private Häfen und Umschlagsgesellschaften wie die Seaport of St. Petersburg (größte von ihnen, sie wurde 1992 privatisiert, sie arbeitet als Holding für 8-9 Umschlagsfirmen).

Der Hafen ist in vier Gebiete unterteilt, die auf bestimmte Ladungen spezialisiert sind. So gibt es unter anderem Areale für Massengüter, Container, Roll-on-Roll-off-Güter, allgemeine Güter, Flüssiggüter, usw. Der Hafen verfügt über 100 Liegeplätze und besitzt eines der größten Containerterminals des Ostseeraums. Der Transport der Güter vom und zum Hafen ist sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Straßenweg durchführbar. Eine weitere Möglichkeit bietet der Binnenschifftransport.



(Übersicht: Hafen von St. Petersburg)

Über den Hafen Sankt Petersburg werden fast alle möglichen Güter umgeschlagen. Hauptsächlich Anteil haben dabei Öl und Ölerzeugnisse, Metalle, Container und chemische Erzeugnisse. Der Hafen verbucht seit Jahren ein stetiges Wachstum. Auch für die Zukunft werden positive Wachstumsraten erwartet, es werden aber wesentlich mehr Güter exportiert als importiert.

Die Hafenadministration ist stark investitionsfreudig und legt großen Wert auf die Erweiterung der Kapazitäten. Seit 2011 verfügt auch St. Petersburg einen Passagierhafen, welcher speziell für die Aufnahme von Kreuzfahrtschiffen und Passagierfährschiffen gebaut wurde. Mit dem Passagierterminal versucht St. Petersburg, das bis vor kurzem über keinen leistungsfähigen Hafen für Schiffsreisende verfügte und dementsprechend niedrige Passagierzahlen aufwies, seine Position gegenüber den anderen Ostsee-Häfen zu verbessern.



*(Passagierhafen von St. Petersburg)*

Vergleicht man die Hafenkosten in St. Petersburg mit denen von westlichen Häfen fällt auf, dass in St. Petersburg mit Abstand die höchsten Kosten für die Schiffsabfertigung zu zahlen sind. Bei einem direkten Gesamtkostenvergleich mit den westlichen Häfen Kiel und Lübeck, ergeben sich pro Schiffsanlauf Unterschiede von über 100%. Der große Kostenunterschied resultiert aus der unterschiedlichen Höhe der Hafengebühren, welche in St. Petersburg um das zehnfache höher sind.

# Vergleich der Häfen der Ostsee: St. Petersburg im Vergleich mit anderen Häfen

St. Petersburg im Vergleich mit anderen wichtigen Häfen der Ostsee: (Die Daten für den Vergleich stammen aus der „Baltic Sea Port list 2009“, welche jährlich eine Liste der Frachtstatistik herausgeben.)



Figure 1. Extent of the Baltic Sea in Baltic Port List 2006.

(Übersicht: Ostsee)

Die wirtschaftliche Bedeutung der Länder rund um die Ostsee ist erheblich. Selbst wenn man die Angaben für Russland in den folgenden Tabellen wegen der großen geographischen Ausdehnung relativiert, ergibt sich für die Ostseeanrainer noch ein Anteil am Welthandel zwischen 10 und 12%. Rein statistisch sind es 14,2% bzw. 3.570 Milliarden Euro. Auch die Bevölkerungszahl ergibt mit rund 300 Mio. Einwohnern einen Wirtschaftsraum, der mit den Ländern rund um das Mittelmeer vergleichbar ist. Die Aussichten sind gut, dass dieses Wirtschaftsschwergewicht in Zukunft weiter ausgebaut wird.

Die wirtschaftlichen Wachstumsraten in normal verlaufenden Jahren in den Ländern Osteuropas sind so hoch, dass sich das Gewicht der Ostseeanrainer weiter erhöhen wird. Die anziehende Weltwirtschaft und damit der steigende Außenhandel werden in den

nächsten Jahren dafür sorgen, dass sowohl die Schiffe als auch die Hafenanlagen wieder gut ausgelastet werden. Die aktuelle Seeverkehrsprognose 2025 unterstützt diese Aussagen, auch wenn die Finanzkrise 2008/2009 einen zweijährigen Rückschlag mit sich brachte, der wohl erst in 2012 wieder aufgeholt ist.

Der Gesamtumschlag welcher 2006 in den Häfen der Ostsee gehandelt wurde beträgt 798,2 Millionen Tonnen (siehe Tabelle). Dieses Volumen umfasst alle Seehäfen in Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden und die baltischen Küste Häfen von Dänemark, Deutschland und Russland.

### Gesamtumschlag

St. Petersburg ist nach Primorsk größte Hafen der Ostsee. In der Tabelle sieht man den Gesamtumschlag von St. Petersburg im Vergleich mit den anderen Häfen der Ostsee. Mit einem Gesamtumschlag von ca. 50 t im Jahr 2009 landet St. Petersburg auf Rang 2. Der Anteil am Gesamtumschlag aller Ostsee-Häfen im Jahr 2009 beträgt 6,9%. Primorsk ist

### Gesamtumschlag der 20 größten Ostseehäfen im Jahr 2009

Rang	Hafen	Gesamtumschlag (1.000 t)	Anteil am Gesamtumschlag	kumulativ
1	Primorsk	79.157	10,8 %	10,8 %
2	Saint Petersburg	50.406	6,9 %	17,7 %
3	Göteborg	38.934	5,3 %	23,0 %
4	Tallinn	31.547	4,3 %	27,3 %
5	Riga	29.724	4,1 %	31,3 %
6	Klaipeda	27.866	3,8 %	35,1 %
7	Ventspils	26.640	3,6 %	38,8 %
8	Kilpilahti (Sköldvik)	20.787	2,8 %	41,6 %
9	Brofjorden Preemraff	19.853	2,7 %	44,3 %
10	Danzig	18.758	2,6 %	46,9 %
11	Lübeck	17.488	2,4 %	49,2 %
12	Rostock	17.384	2,4 %	51,6 %
13	Vysotsk	17.318	2,4 %	54,0 %
14	Fredericia	13.284	1,8 %	55,8 %
15	Kaliningrad	12.363	1,7 %	57,5 %
16	Gdingen	11.361	1,5 %	59,0 %
17	Ust-Luga	10.358	1,4 %	60,4 %
18	Trelleborg	10.211	1,4 %	61,8 %
19	Helsinki	9.770	1,3 %	63,2 %
20	Malmö	9.274	1,3 %	64,4 %

Quelle: Eigene Auswertungen von ISL-Baltic Consult GmbH auf Basis der Baltic Port List 2009

ebenfalls ein russischer Hafen.

### Containerumschlag

Wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich wird ist St. Petersburg ist der größte Containerhafen im direkten Fahrtgebiet der Ostsee. Hier wurden im Jahre 2009 in etwa 1,3 Mio. TEU (→ Umschlag von Standardcontainer) Container umgeschlagen. Schon alleine der Containerumschlag in St. Petersburg macht einen Anteil von 22,8% aus an allen Ostsee- Containerhäfen.

### Containerumschlag der 20 größten Ostsee-Containerhäfen im Jahr 2009

Rang	Hafen	Gesamtumschlag (TEU)	Anteil am Gesamtumschlag	kumulativ
1	Saint Petersburg	1.343.700	22,8 %	22,8 %
2	Göteborg	824.200	14,0 %	36,8 %
3	Aarhus	385.000	6,5 %	43,3 %
4	Gdgingen	375.900	6,4 %	49,7 %
5	Helsinki	360.500	6,1 %	55,8 %
6	Kotka	340.700	5,8 %	61,5 %
7	Klaipeda	248.000	4,2 %	65,7 %
8	Danzig	232.800	3,9 %	69,7 %
9	Riga	183.000	3,1 %	72,8 %
10	Lübeck	172.000	2,9 %	75,7 %
11	Rauma	135.100	2,3 %	78,0 %
12	Tallinn	131.100	2,2 %	80,2 %
13	Kopenhagen	126.000	2,1 %	82,4 %
14	Gävle	112.000	1,9 %	84,3 %
15	Helsingborg	112.000	1,9 %	86,2 %
16	Hamina	105.100	1,8 %	87,9 %
17	Kaliningrad	94.500	1,6 %	89,5 %
18	Aalborg	58.000	1,0 %	90,5 %
19	Stettin	51.200	0,9 %	91,4 %
20	Hanko	49.500	0,8 %	92,2 %

Quelle: Eigene Auswertungen von ISL-Baltic Consult GmbH auf Basis der Baltic Port List 2009

### Anzahl der Passagiere

Mit einer Anzahl von lediglich 434.500 Passagiere im Jahr 2009 schaffte es St. Petersburg auf keinen Rang im Vergleich mit anderen Ostsee-Häfen. Die drei Häfen mit der größten Passagier-Anzahl sind:

1 Stockholm 9.806.000

2 Helsinki 9.683.700

3 Helsingborg 9.442.700

St. Petersburg hatte 2009 lediglich ein Passagieraufkommen von Passagiere: 434.500. Jedoch durch den Bau des neuen Passagierhafens, rechnet St. Petersburg mit einem deutlichen Anwachsen der Touristenzahlen und geht davon aus, dass der Hafen schon in wenigen Jahren voll ausgelastet sein wird.



*(Modell des neuen Passagierhafens)*

# Häfen im Vergleich

Primorsk – Wesentliche Hafendaten (2009)



Gesamtumschlag (1.000 t)	79.157
International (1.000 t)	79.157
Export (1.000 t)	79.157
Import (1.000 t)	0
Inland (1.000 t)	0
Dry bulk (1.000 t)	0
Liquid bulk (1.000 t)	79.157
Stückgut (1.000 t)	0
Container (TEU)	0
Passagiere	0
Schiffsanläufe	470

Tallinn – Wesentliche Hafendaten (2009)



Gesamtumschlag (1.000 t)	31.547
International (1.000 t)	31.492
Export (1.000 t)	24.690
Import (1.000 t)	6.803
Inland (1.000 t)	56
Dry bulk (1.000 t)	4.543
Liquid bulk (1.000 t)	22.940
Stückgut (1.000 t)	2.518
Container (TEU)	131.100
Passagiere	7.254.600
Schiffsanläufe	7.250

St. Petersburg – Wesentliche Hafendaten (2009)



Gesamtumschlag (1.000 t):	50.406
International (1.000 t):	49.758
Export (1.000 t):	36.412
Import (1.000 t):	13.345
Inland (1.000 t):	648
Dry bulk (1.000 t):	8.728
Liquid bulk (1.000 t):	15.362
Stückgut (1.000 t):	25.668
Container (TEU):	1.343.700
Passagiere:	434.500
Schiffsanläufe:	10.370

Riga – Wesentliche Hafendaten (2009)



Gesamtumschlag (1.000 t):	29.724
International (1.000 t):	29.724
Export (1.000 t):	27.328
Import (1.000 t):	2.397
Inland (1.000 t):	0
Dry bulk (1.000 t):	18.752
Liquid bulk (1.000 t):	6.567
Stückgut (1.000 t):	4.405
Container (TEU):	183.000
Passagiere:	691.500
Schiffsanläufe:	3.950

Göteborg – Wesentliche Hafendaten (2009)



Gesamtumschlag (1.000 t):	38.934
International (1.000 t):	36.275
Export (1.000 t):	17.065
Import (1.000 t):	19.210
Inland (1.000 t):	2.659
Dry bulk (1.000 t):	43
Liquid bulk (1.000 t):	18.683
Stückgut (1.000 t):	17.548
Container (TEU):	824.200
Passagiere:	1.747.400
Schiffsanläufe:	7.310

Klaipeda – Wesentliche Hafendaten (2009)



Gesamtumschlag (1.000 t):	27.886
International (1.000 t):	27.886
Export (1.000 t):	21.550
Import (1.000 t):	6.316
Inland (1.000 t):	0
Dry bulk (1.000 t):	9.677
Liquid bulk (1.000 t):	10.514
Stückgut (1.000 t):	7.675
Container (TEU):	248.000
Passagiere:	305.600
Schiffsanläufe:	7.530

## Quellen:

[http://www.samland-baltikum-reisen.com/saimaa\\_kreuzfahrten\\_russland\\_visumfrei.html](http://www.samland-baltikum-reisen.com/saimaa_kreuzfahrten_russland_visumfrei.html)

<http://petersburgcity.com/city/history/page5/>

<http://www.saint-petersburg.com/history/first-years.asp>

<http://www.ihk-schleswig->

[holstein.de/linkableblob/1517254/.10./data/Fachbroschuere\\_Verkehrsmarkt\\_Ostsee-data.pdf;jsessionid=FBFD4602431916675CD19AB768962BDB.repl1](http://www.ihk-schleswig-holstein.de/linkableblob/1517254/.10./data/Fachbroschuere_Verkehrsmarkt_Ostsee-data.pdf;jsessionid=FBFD4602431916675CD19AB768962BDB.repl1)

<http://www.saint-petersburg.com/history/st-petersburg-today.asp>

<http://www.solidsonline.com/articles/431-Turnover-9-months-of-2011-Port-of-St-Petersburg-8-6->

[mln-tons-](#)

