

AUSGABE
APRIL
2020

 GERMAN PORTS

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



China – Partner und Investor oder „gefräßiger Drache“?

Lösung ohne Verlierer

So lassen sich frühzeitig interkulturelle Missverständnisse vermeiden

Seite 16

China kommt nach Wilhelmshaven

Am JadeWeserPort entsteht ein Hub für Waren aus dem Reich der Mitte

Seite 18

„Breakbulk Europe“

Nach 2020 ist Bremen auch 2021 Gastgeber für die Messe

Seite 22

Laden Sie sich die LOGISTICS PILOT-Kiosk-App herunter und lesen Sie unser Magazin offline auf Ihrem Smartphone oder Tablet.



AUSGABE APRIL 2020

**Themenschwerpunkt:
Volksrepublik China**

4 Impression
Zahlen und Fakten
rund um China

6 News
Meldungen aus
der Branche

10 Main Topic
An China scheiden
sich die Geister

16 Behind the Scenes
Kommunikative Lösung
ohne Verlierer

18 Logistics Story
China kommt nach
Wilhelmshaven

22 Sustainability
Erneut Gastgeber für
„Breakbulk Europe“

24 Portrait
Neue Deutschland-
zentrale von
Kühne + Nagel

26 People
Meldungen aus
der Branche

28 Appointments
Veranstaltungen
im Visier

30 Preview & Imprint
Themenschwerpunkt
Skandinavien



HÖHER SCHNELLER WEITER

DAS GVZ JADEWESERPORT MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Bauen Sie bei uns größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum, alles ist möglich. Nutzen Sie die Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit regelmäßigen Liniendiensten und wöchentlichen Containerzügen ins Hinterland.

**AB 2021:
China Logistics-Wilhelmshaven Hub**

- 40.000 qm Hallenflächen, weitere 20.000 qm geplant
- 110.000 qm ungedeckte Lagerflächen
- Bahnanschluss
- Baubeginn: Winter 2020/21



**JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN**

www.jadeweserport.de

„Die Zukunft liegt im Osten“

Andreas Heyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH



Liebe Leserinnen und Leser,

Bremen und China verbindet schon seit Langem eine traditionsreiche Handelsbeziehung. Unsere Hansestadt ist im Reich der Mitte vor allem als wichtiger Hafensstandort bekannt. Aber auch als Wissenschafts- und Industriestandort ist Bremen für chinesische Unternehmen interessant. Daher werben wir seit 2003 unter der Marke „Bremen invest“

in China um Ansiedlungen und Investitionen für unser Bundesland. Das zeigt Wirkung: Mehr als 150 chinesische Unternehmen haben sich bei uns angesiedelt, im Durchschnitt kommt pro Monat ein neues hinzu. Und auch andersherum wird der gigantische Absatzmarkt China für hiesige Betriebe und Exporteure immer attraktiver. Das liegt am eingeschlagenen wirtschaftlichen Öffnungskurs Chinas, und daran, dass in der Folge der Welthandel in den vergangenen 20 Jahren eine deutliche West-Ost-Kehtwende vollzogen hat. Zum Zeitpunkt des Eintritts Chinas in die Welthandelsorganisation im Jahr 2001 verfügten noch 80 Prozent aller Länder über ein größeres Handelsvolumen mit den USA als mit dem Reich der Mitte. Heute sind es nur noch knapp über 30 Prozent. Somit wird klar: Die Zukunft liegt im Osten.

So rasant sich das Handelsgefüge bisher entwickelt hat – am Ende sind wir noch lange nicht angelangt. Die neue Seidenstraße, ein gigantisches Infrastrukturprojekt der chinesischen Regierung, verändert weltweit Handelsrouten. Neue transasiatische Zugverbindungen und eine Stärkung der Mittelmeerhäfen könnten dabei als ein Risiko für die norddeutschen Hafenstandorte aufgefasst werden, oder als Chance, die Hinterlandanbindung weiter zu stärken und somit vom Handelsaufschwung zu profitieren. Auch wenn Handelsdispute oder das Coronavirus zu einer zeitweise erheblichen wirtschaftlichen Beeinträchtigung führen und das Investitionsklima abkühlen lassen, der langfristige Trend deutet auf eine weitere Stärkung Chinas als „Riese im Osten“ hin. Und Bremen ist gut aufgestellt, um auch in Zukunft seine Rolle als exportstärkstes Bundesland auszubauen und die chinesisch-bremischen Wirtschaftsbeziehungen weiter auszubauen.

Ihr Andreas Heyer

TITELBILD MONTAGE: HEIKE MAY; RETO STÖCKLI/NASA EARTH OBSERVATORY; PIXABAY (3); SHUTTERSTOCK/BEIBAOKE; REDAKTIONELL: WWW.GEMISUSSTRAND.DE; FOTO SEITE 3: CASPAR SESSLER

Der Motor muss laufen!

China gilt als einer der wichtigsten Motoren der Weltwirtschaft. Selbst wenn die chinesische Wirtschaft 2019 mit 6,1 Prozent das geringste Wachstum seit drei Jahrzehnten zu verzeichnen hatte und das Coronavirus kurzfristig weitere Probleme schafft, so rangiert das Land der Mitte als zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt hinter den USA, aber deutlich vor Japan und Deutschland.

Gemessen an der Kaufkraftparität (PPP), die die Wirtschaftskraft unabhängig von Währungen und Wechselkursen misst, weisen zahlreiche Statistiken China sogar als größten Wirtschaftsraum der Welt aus. An ein Erlahmen dieser Triebkraft mag hierzulande in der maritimen Wirtschaft und der Logistik niemand glauben. Das deckt sich auch mit der Einschätzung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi), das in China einen langfristigen „Zielmarkt für deutsche Unternehmen“ sieht und dabei „neben den klassischen verarbeitenden Industrien in den nächsten Jahren vor allem einen Nachfrageanstieg in den Bereichen Verkehr, Energieerzeugung, Umwelttechnik und Gesundheitswirtschaft erwartet“.

Volksrepublik China

Fläche:	9,6 Millionen km ²
Einwohner:	1,43 Milliarden (2019)
Hauptstadt:	Peking
Geschäftssprachen:	Chinesisch, Englisch
Währung:	Renminbi Yuan (RMB)
BIP (pro Kopf in US-Dollar):	14.140* (2019)
BIP-Wirtschaftswachstum 2019:	6,1 %*
Straßennetz:	4,34 Millionen km (2017)
Schiennetz:	131.000 km, alle Spurbreiten (2018)

*Schätzung bzw. Prognose
QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

Wirtschaftsdaten allgemein

Die größten Volkswirtschaften

Länder mit dem größten BIP in Milliarden US-Dollar (2018)

1. USA	20.580,25
2. China	13.368,07
3. Japan	4.971,77
4. Deutschland	3.951,34

QUELLE: STATISTA 2020

Die größten Importländer

in Milliarden US-Dollar (2018)

1. USA	2.614,33
2. China	2.135,91
3. Deutschland	1.285,64

QUELLE: STATISTA 2020

Die größten Exportländer

in Milliarden US-Dollar (2018)

1. USA	2.487,05
2. China	1.664,09
3. Deutschland	1.560,82

QUELLE: STATISTA 2020

Hauptausfuhrgüter China

nach SITC in % der Gesamteinfuhr (2018)

Elektronik	26,5
Textilien/Bekleidung	11,1
Maschinen	8,7
Elektrotechnik	8,7
Chemische Erzeugnisse	6,7

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

Haupteinfuhrgüter China

nach SITC in % der Gesamteinfuhr (2018)

Elektronik	20,1
Rohstoffe	12,7
Erdöl	11,2
Chemische Erzeugnisse	10,5
Maschinen	7,1

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

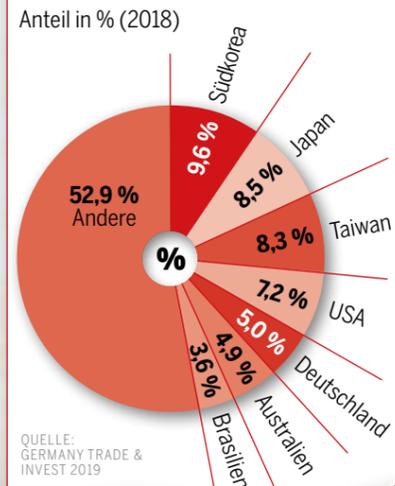
Bilaterales Handelsvolumen Deutschland/China

in Milliarden Euro (2018)

Deutschland – China	ca. 200
davon deutsche Exporte nach China	ca. 93
und chinesische Exporte nach Deutschland	ca. 106

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

Hauptlieferländer China



Außenhandel Deutschland/China

in Milliarden Euro

2016	deutsche Einfuhr	94,2	deutsche Ausfuhr	76,0	-18,1
2017	deutsche Einfuhr	101,8	deutsche Ausfuhr	86,1	-15,7
2018	deutsche Einfuhr	106,3	deutsche Ausfuhr	93,0	-13,2

QUELLE: GERMANY TRADE & INVEST 2019

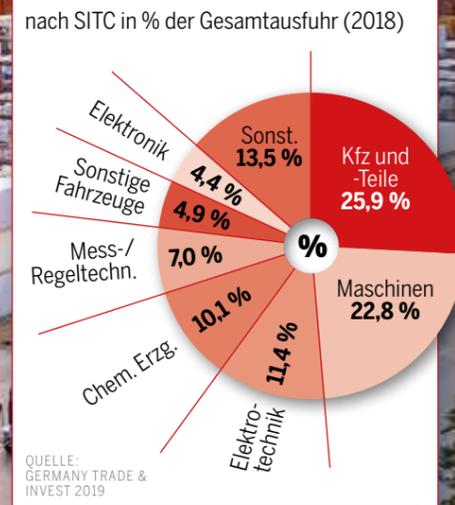
Die größten Häfen in China

nach Containerumschlag in Millionen TEU (2018)

1. Shanghai	42	6. Qingdao	19,32
2. Ningbo-Zhoushan	26,35	7. Tianjin	15,97
3. Shenzhen	25,74	8. Xiamen	10,7
4. Guangzhou	21,92	9. Dalian	9,77
5. Hongkong	19,6	10. Yingkou	6,49

Anmerkung: Wenn man Hongkong, als Sonderverwaltungszone der Volksrepublik China, mitrechnet, dann liegen sieben der zehn größten Containerhäfen der Welt in China.
QUELLE: STATISTA 2020

Deutsche Ausfuhrgüter nach China





KOMPAKT

CUXHAVEN. Damit Transporte mit Überlänge in Cuxhaven buchstäblich besser die Kurve kriegen, wird der **Kreisverkehr an der A27 / B73 / Neufelder Straße angepasst** (siehe Seite 14). Dafür wird eine Durchfahrt durch die Mitte geschaffen und eine Ampelanlage rund um den Kreisverkehr installiert. „Unser Ziel ist **eine gute Hinterlandanbindung** der niedersächsischen Häfen, die mit den wachsenden Anforderungen Schritt hält“, so Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann. Das Projekt kostet 535.000 Euro. Neben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und NPorts sind die Stadt Cuxhaven sowie Unternehmen der Hafengewirtschaft an den Kosten beteiligt.

EMDEN. Niedersachsens Wirtschaftsminister **Bernd Althusmann** verkündete im Februar im Emder Rathaus, dass der Bund die seit Jahren geforderte zweite **Eisenbahnklappbrücke am Alten Binnenhafen** nun auf den Weg bringen wird. **Enak Ferlemann**, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, habe die Deutsche Bahn angewiesen, die Planungen für die Brücke aufzunehmen. Möglich werde der Brückenbau durch die Aufstockung des Bahneigenkapitals um jährlich eine Milliarde Euro. Dazu **Manfred de Vries**, Geschäftsführer des Autoports Emden: „Damit hatte ich nicht gerechnet.“

160 Jahre Bremische Hafeneisenbahn

BREMEN. Die ersten Weichen für die erfolgreiche Entwicklung der Bremischen Hafeneisenbahn wurden am 1. Februar 1860, also vor 160 Jahren, gestellt. Heute hat laut bremenports **kein anderer Hafen statistisch gesehen einen größeren Anteil am Eisenbahnverkehr als die Häfen in Bremen und Bremerhaven.** Denn dort geht jeder zweite Container auf der Schiene ins Hinterland. Gleichzeitig kommen vier von fünf Autos auf Gleisen nach Bremerhaven, um von dort per Schiff weitertransportiert zu werden. „Bremens stetiger Fokus auf die enge Verbindung zwischen Eisenbahn und Häfen hat dafür gesorgt,

dass wir heute einer der dynamischsten Eisenbahnhäfen mit einem **europaweit beachteten hohen Bahnanteil im Hinterlandverkehr** sind“, bilanzierte Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, anlässlich des Jubiläums. Und bremenports-Geschäftsführer Robert Howe fügte hinzu: „Gerade im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen im Westen Europas ist die Hafeneisenbahn ein Pfund, mit dem wir wuchern können. In Bremen und Bremerhaven haben wir 160 Jahre systematisch daran gearbeitet, die Bahn zu stärken. Dies wird sich auch in Zukunft auszahlen.“



Alte Weser wird zum Fischparadies

BREMEN. In den beiden Ortschaften **Ueterlande** und **Auf der Jührde** setzt bremenports derzeit **Kompensationsmaßnahmen** um, um die Qualität der **Alten Weser** als Lebensraum für Fische und andere Wasserlebewesen zu verbessern. In Ueterlande muss dafür ein Graben ertüchtigt und die Fließrichtung der Entwässerungsgräben umgedreht werden. Auf der Jührde werden zur Abschottung der Alten Weser zwei Staubauberke in seitliche Zuwässerungsgräben gebaut. Die Baumaßnahmen haben im Oktober vergangenen Jahres begonnen und sollen bis Ende dieses Jahres beendet sein.



GDP und GTP-Zertifizierung für Leschaco India

BREMEN/MUMBAI. Anfang des Jahres wurde **Leschaco India** erfolgreich nach GDP (Good Distribution Practice) und GTP (Good Trading Practice) gemäß den Richtlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zertifiziert. Mit dem Audit der Betriebs- und Managementprozesse für den Transport von pharmazeutischen Gütern auf dem See- und Luftweg wurde Leschaco India bestätigt, „dass die angebotenen Dienstleistungen dem höchsten Standard entsprechen“, wie es in der Presseinformation des Unternehmens heißt. Das **Audit wurde an den Standorten Mumbai und Chennai** durchgeführt, die in den Zuständigkeitsbereich von **T. K. Ram**, Managing Director Leschaco India, fallen.



Baugenehmigung für neue Liegeplätze

CUXHAVEN. Der **Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen** in Cuxhaven kann erfolgen. Die entsprechende Baugenehmigung für die geplanten Liegeplätze 5 bis 7 übergab der niedersächsische Bauminister Olaf Lies im März an Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann. Die bestehenden **Kaianlagen werden nun um 1.257 Meter erweitert**; auf ihnen sollen drei neue Schiffsanlegeplätze und 28 Hektar Stellfläche entstehen. Nach der Fertigstellung des Lückenschlusses werden die Stromliegeplätze eine zusammenhängende Gesamtlänge von rund 3.600 Metern besitzen.



Bewährte Partnerschaft verlängert

EMDEN. Die **Anker Schiffs-Gesellschaft** und das **UPM-Kymmene**, ein führendes finnisches Unternehmen in der Bio- und Forstindustrie, haben im Januar ihre seit 1983 bestehende Zusammenarbeit bei der Abfertigung von Forstprodukten erneut verlängert. Dabei setzte sich Anker Schiffs nach eigener Aussage bei der Ausschreibung gegen umfangreiche Konkurrenz durch. Nun wird vor allem Zellstoff für UPM am Liegeplatz und Terminal Emskai umgeschlagen und bedarfsgerecht an nationale und internationale Kunden sowie an das UPM-Werk in Dörpen transportiert.



Unterstützung für junge Menschen mit Handicap

OLDENBURG. Diversität wird bei NPorts gelebt. So haben **Holger Banik**, Geschäftsführer NPorts, und **Sabine Nitschke**, Leiterin Personal NPorts, im Januar eine **Kooperationsvereinbarung mit dem Berufsbildungswerk Bremen (BBW)** unterzeichnet, um junge Menschen mit Handicap bei ihrer Berufsausbildung zu unterstützen. „Wir finden das Konzept toll und möchten unserer gesellschaftlichen sozialen Verantwortung nachkommen, indem wir diesen jungen Menschen Praktika im Rahmen ihrer Berufsausbildung anbieten“, betont Banik. Ziel sei es, den Betroffenen ein selbstbestimmteres und unabhängigeres Leben zu ermöglichen.



„Welt der Logistik“ öffnet ihre Tore im September

BREMEN. Die **Bremische Hafenvertretung (BHV)** lädt am 17. September 2020 in Kooperation mit dem Hafenmuseum Speicher XI zur 9. Auflage der Jobmesse **„Welt der Logistik“** ins Bremer BLG-Forum ein. Vor allem Schüler und junge Menschen nutzen das Event in den Vorjahren, um sich über Logistikberufe zu informieren. Unternehmen können sich dort als Aussteller und/oder Förderer präsentieren. Schirmherrin der diesjährigen Messe ist Dr. Claudia Schilling, Senatorin für Wissenschaft und Häfen in Bremen. **Anmeldeschluss ist der 12. Juni 2020.** Weitere Informationen unter www.bhv-bremen.de.



J. MÜLLER erweitert die Lagerkapazität

BRAKE. J. MÜLLER setzt auf den **Ausbau des Umschlags von Zellulose.** Dafür hat das Unternehmen **rund 13,8 Millionen Euro in zwei neue Lagerhallen** in Brake investiert. Nachdem die Halle NSK 3 mit zwei Hallensegmenten seit Januar 2020 in Betrieb ist, wurde nun im März die zweite neue Halle mit fünf Segmenten am Niedersachsenkai fertiggestellt. Die dortigen Hallen sind aber nicht nur für Zellulose ausgelegt, sondern haben anschüttbare Wände und sind somit flexibel für die gedeckte Stück- und Schüttgutlagerung nutzbar. 2019 schlug J. MÜLLER mehr als eine Million Tonnen Zellulose um.

KOMPAKT

BREMERHAVEN. Die Schiffe, die die bremischen Häfen anfahren, halten sich in der Regel an die Luftreinhaltevorschriften. Das zeigen die Daten der **Luftmessstation in Bremerhaven**, die das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) mit Unterstützung von bremenports installiert hat. Demnach wurden 2019 an der Station **3.697 Abgasfahnen** analysiert, von denen neun – das sind 0,24 Prozent – einen verdächtig hohen Schwefelanteil aufwiesen. Das deckt sich mit den Daten, die an den BSH-Messstationen in Wedel (>99 Prozent) und Kiel (98,7 Prozent) erhoben wurden.

MINDEN/BREMEN. Seit Februar ist das **neue Binnencontainerterminal RegioPort** in Minden unter www.regioport-owl.de online. Dort erfährt der User alles über die Leistungen und das Konzept des Terminals am Mittellandkanal sowie über dessen Bedeutung für den Hinterlandverkehr. Ebenfalls im Februar hat das **Logistikunternehmen Röhlig** seine Website www.rohlig.com komplett überarbeitet. Nach Unternehmensangaben sei „mit dem Relaunch eine dynamische Kommunikationsplattform entstanden, auf der Kunden intuitiv alles über das Röhlig-Leistungsspektrum finden“. Die Website ist in Englisch und Deutsch abrufbar, eine spanische Version soll folgen.



Royal Greenland erweitert Produktion

CUXHAVEN. Der Fischbetrieb **Royal Greenland Germany** ist seit Kurzem mit drei Produktionsstätten in Cuxhaven vertreten. Ende Oktober hat das Unternehmen am Standort ein **weitere Werk eröffnet, in dem Eismeergarnelen und Kaltwassergarnelen** für den europäischen Einzelhandel verpackt werden. Das erste Werk für Kaviar wurde bereits vor zehn Jahren angesiedelt, das zweite für tiefgefrorenen Fisch im Dezember 2013 in Betrieb genommen. Nach Aussage der Hafengewerkschaft Cuxhaven (HWG) gehört Royal Greenland damit zu den größeren Fischbetrieben in Cuxhaven.

Zwei Sieger aus dem Norden

BREMEN/WILHELMSHAVEN. Im März hat die Deutsche GVZ-Gesellschaft (GDD) ihr **aktuelles Ranking der europäischen GVZ-Standorte** veröffentlicht. An der **Spitze steht erstmals das GVZ Bremen** mit 362 von 400 möglichen Punkten vor dem Interporto Quadrante Europa in Verona und dem GVZ Nürnberg. Ein weiterer Gewinner aus deutscher Sicht ist das GVZ JadeWeserPort Wilhelmshaven, dem erstmals der Sprung in die Top 20 auf Platz 16 gelang. Für das Ranking wurden 15 Cluster gebildet, die wiederum 38 Bewertungskriterien beinhalteten. Dabei wurde großen Wert auf Intermodalität sowie auf Aspekte der Nachhaltigkeit und der Digitalisierung gelegt.



Weserport feiert 25-jähriges Jubiläum

BREMEN. Am 4. April schreibt Weserport ein Vierteljahrhundert Unternehmensgeschichte. **In den vergangenen 25 Jahren gingen rund 195 Millionen Tonnen Seegüter über die Kajen des Hafenterminalbetreibers.** 1995 nahm das Joint Venture der Rhenus-Gruppe und von Stute Logistics sowie der damaligen Stahlwerke Bremen (heute ArcelorMittal Bremen) im Bremer Industriehafen seine Arbeit auf. Nachdem in den Anfangsjahren große Investitionen in die Ertüchtigung der Hafenanlagen flossen, wuchs der Seehafendienstleister und erreichte im Rekordjahr 2008 einen Güterumschlag von fast zehn Millionen Tonnen. Ein wichtiger Meilenstein in der Unternehmensgeschichte war die Vertiefung der Industriehafenschleuse und der Hafenbecken.



Aktualisierte Datenerhebung gestartet

BREMEN. Für welches Hinterland sind die Container und Autos bestimmt, die in den bremischen Häfen umgeschlagen werden? Welche Verkehrsträger kommen dabei zum Einsatz? Zur Klärung dieser und weiterer Fragen hat bremenports im Januar das **Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen (ISL)** mit einer Aktualisierung der zuletzt im Jahr 2015 **erstellten Untersuchung zu den Seehafenhinterlandverkehren der bremischen Häfen** beauftragt. Die Untersuchung soll eine möglichst exakte Beschreibung der heutigen und künftigen räumlichen Dimension des Hinterlands liefern.



Auftakt zur Schleusensanierung

EMDEN. Die Planungen für die Sanierung der in die Jahre gekommenen **Großen Seeschleuse** in Emden nehmen Form an. NPorts hat laut Ostfriesen-Zeitung bereits konkrete Schritte zur Instandsetzung eingeleitet und plant dafür **rund 70 bis 100 Millionen Euro** ein. Das entspricht etwa einem Viertel dessen, was ein Neubau kosten würde. NPorts-Geschäftsführer Holger Banik hofft, die entsprechenden Aufträge im nächsten Jahr ausschreiben zu können, damit Ende 2021 mit der Sanierung im laufenden Betrieb begonnen werden kann. Für die Arbeiten sind sieben bis zehn Jahre vorgesehen.



Maritime Notfallvorsorge im Diskurs

OLDENBURG. Ist die deutsche Küste für eine Großschiffshavarie gerüstet, und sind die notwendigen Rahmenbedingungen zur sicheren Aufnahme von Großcontainerschiffen gegeben? Diesen Fragen widmete sich im Februar die Fachveranstaltung **„Havariemanagement 2.0“**, die vom **Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN)** gemeinsam mit der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer, der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und KMR-Marine Surveyors organisiert wurde. Dabei erörterten die Teilnehmer auch, wie das Havariemanagement an der deutschen Küste weiter verbessert werden könnte.



Erweiterte Partnerschaft für Waste & Recycling

BREMEN. Anfang des Jahres hat die **Dettmer Group** ihre Position im Geschäftssegment Waste & Recycling durch eine **erweiterte Partnerschaft mit der Geiger Unternehmensgruppe** ausgebaut. Letztere wurde zu 24,9 Prozent an dem im Herbst erworbenen Entsorgungsbetrieb Remineral Rohstoffverwertung und Entsorgung mit Sitz in Duisburg beteiligt. Dieser Schritt sei eine konsequente Fortführung der langjährigen gemeinsamen Aktivitäten beider Häuser im Umweltsektor, hieß es seitens der Dettmer Group, die seit 1947 auch in der Schifffahrt tätig ist.

Niedersachsens Häfen legen zu

OLDENBURG. Mit einem **Umschlag von rund 53,5 Millionen Tonnen** (2018: 49,8 Millionen Tonnen) gelang es den neun niedersächsischen Seehäfen im vergangenen Jahr nicht nur, sich in einem insgesamt schwierigen Marktumfeld zu behaupten, sondern auch **das beste Ergebnis in den zurückliegenden zehn Jahren** einzufahren. Das vermeldeten die Verantwortlichen (siehe dazu Seite 29) bei der Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Häfen Mitte Februar. Über ein Mengenplus freute man sich beispielsweise in Brake mit insgesamt 6,6 Millionen Tonnen (plus fünf Prozent), in Cuxhaven mit rund 2,7 Millionen Tonnen (plus 33 Prozent) und in Wilhelmshaven (Foto) mit etwa 29,3 Millionen Tonnen (plus sieben Prozent). Was die verschiedenen Güterarten betrifft, zeigt sich ebenfalls ein facettenreiches Bild: So verbesserte sich das Flüssigladsungssegment um gut 16 Prozent auf 24,3 Millionen Tonnen. Ein leichtes Plus von drei Prozent auf etwas über sieben Millionen Tonnen wurden beim Breakbulk-Umschlag erzielt, während der Neufahrzeugumschlag um zwei Prozent auf 1,74 Millionen Einheiten zurückging.



Partner und Investor oder „gefährlicher Drache“?

An China scheiden sich die Geister. Während die einen durch die Zusammenarbeit mit der Volksrepublik auf den wirtschaftlichen Erfolgsszug aufspringen wollen, heben die anderen warnend den Zeigefinger vor der Verheißung aus Fernost.

Auf der einen Seite präsentiert sich das Reich der Mitte als zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt, als größter Handelspartner Deutschlands und als höchst aktiver Investor in Europa. Auf der anderen Seite verweisen viele Experten auf die schwächelnde Binnenachfrage in China und darauf, dass das Land mit seinem Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) im Jahr 2001 zwar weitgehende Verpflichtungen zur eigenen Marktöffnung angekündigt habe, diesen aber nicht die erforderlichen Taten folgen lasse. Dabei monieren sie insbesondere mangelnde faire Wettbewerbsbedingungen sowie fehlende verlässliche Rahmenbedingungen. Vor diesem Hintergrund wagen zahlreiche Akteure, nicht nur in der maritimen Wirtschaft und Logistik, einen echten Spagat: Sie wollen die Chancen, die in Chinas wirtschaftlicher Entwicklung liegen, im eigenen Interesse nutzen – dabei aber nicht außer Acht lassen, dass in der Zusammenarbeit auch Gefahren lauern können. Denn bisher ist nicht klar, ob man sich einem ambitionierten Partner und solventen Investor mit ins Boot geholt hat oder einen Rivalen, der mancherorts schon als „gefährlicher chinesischer Drache“ betitelt wird.

Kooperationen mit Konfliktpotenzial

„Vor allem das Kerngeschäft der deutschen Exportwirtschaft in den Bereichen Maschinenbau, Kfz und Kfz-Teile, Elektrotechnik sowie Chemie kann von der Zusammenarbeit mit China profitieren“, meint Katharina Viklenko, China-Expertin bei Germany Trade & Invest (GTAI), der Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing der Bundesrepublik Deutschland. Insbesondere die intensiven bilateralen Wirtschaftsbeziehungen würden den Unternehmen zahlreiche Absatz- und Investitionsmöglichkeiten bieten. So arbeiteten beispielsweise Firmen beider Länder in Zukunftsfeldern wie Robotik, autonomes Fahren oder Industrie 4.0 zusammen. „Diese Kooperationsfelder bieten aber auch Konfliktpotenzial, wie beispielsweise die aktuelle Debatte zur Beteiligung von Huawei am Ausbau des 5G-Netzes aufzeigt“, so Viklenko.

Für sie entwickelt sich das Reich der Mitte zunehmend zu einem Konkurrenten für die EU und für Deutschland,

insbesondere auf Drittmärkten. „Da die Aktivitäten chinesischer Unternehmen nicht nur im In-, sondern auch im Ausland politisch und finanziell von der chinesischen Regierung unterstützt werden, können deutsche und europäische Firmen kaum mithalten“, so Viklenko. Als Beispiel dafür nennt sie Afrika, wo die EU ihre Rolle als wichtiger Lieferant zunehmend an China abtreten muss. „Seit dem Jahr 2000 verlor sie anteilig 18,6 Prozentpunkte an den afrikanischen Importen, während die Volksrepublik um 17,3 Prozentpunkte zulegte. Ähnlich zeigt sich die Situation in Lateinamerika, wo sowohl die EU als auch Deutschland Federn lassen mussten“, warnt Viklenko.

Ein weiterer Knackpunkt: Während ausländische Investoren in Deutschland wie heimische Firmen behandelt werden, sobald sie sich angesiedelt haben, unterliegen deutsche Firmen in China zahlreichen Beschränkungen. „Dazu zählen Joint-Venture-Zwänge, ein erschwertes Zugang zu öffentlicher Beschaffung, Eingriffe in ausländische Unternehmen von Parteikadern sowie die Ungleichbehandlung von in- und ausländischen Firmen, unter anderem durch Subventionen und die Bevorzugung chinesischer Staatsunternehmen“, erläutert Viklenko. Deshalb sieht sie erheblichen Handlungsbedarf, um Wettbewerbsgleichheit herzustellen. Ihren Standpunkt dazu umreißt sie wie folgt: „Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der bilateralen Zusammenarbeit ist es notwendig, dass die Volksrepublik ihre Märkte weiter öffnet und systematische Reformen in die Wege leitet. Denn nur durch echten Wettbewerb entstehen produktive Ergebnisse und gute Produkte, von denen beide Seiten gleichermaßen profitieren.“ Das im März 2019 verabschiedete neue Investitionsgesetz für ausländische Investitionen könnte dabei

„Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist es notwendig, dass die Volksrepublik ihre Märkte weiter öffnet.“

Katharina Viklenko, China-Expertin bei Germany Trade & Invest (GTAI)





Ein wichtiges Element der neuen Seidenstraße ist der Transport von Gütern auf der Schiene. Dementsprechend wächst die Anzahl der Containerzüge zwischen China und Europa stetig an.

■ ihrer Ansicht nach eine wichtige Signalwirkung haben, sofern die Erwartungshaltungen zu mehr Rechtssicherheit nicht enttäuscht werden.

Neue Seidenstraße mit oder ohne Endpunkt

Zu den größten Herausforderungen im wirtschaftlichen Zusammenspiel mit China dürfte in den nächsten Jahren auch das 2013 vom Reich der Mitte initiierte Infrastrukturprogramm der neuen Seidenstraße gehören, das den offiziellen Projektnamen „Belt & Road Initiative“ trägt. Dafür sollen die Wege der historischen Seidenstraße mit zahlreichen Maßnahmen zu Land und zu Wasser wiederbelebt werden, um den Ausbau der internationalen Handelsbeziehungen mit

einem neuen Netzwerk zwischen Fernost und Westeuropa voranzutreiben. Ein Projekt, das aber nicht uneingeschränkt auf Begeisterung stößt.

„Zum einen hat die neue Seidenstraße das Potenzial, dringend benötigte Infrastruktur aufzubauen und zusätzlich mit Investitionen in unterschiedlichen Sektoren die wirtschaftliche Entwicklung in den betreffenden Ländern voranzutreiben. Zum anderen mangelt es einigen Projekten aber an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit“, fasst Lisa Flatten, Koordinatorin neue Seidenstraße bei GTAI, die Lage zusammen. Außerdem erhöhe sich durch die Kreditvergaben chinesischer Finanzinstitutionen die Schuldenlast für Länder, die meist sowieso schon ein hohes Verschuldungsrisiko aufweisen, so ihre Meinung. Daher werde am Ende in erster Linie Chinas Wirtschaft von der Initiative profitieren, während deutsche Firmen eher indirekt als durch eine direkte Beteiligung Erfolge verbuchen könnten. „China wird versuchen, die Initiative auf so viele Länder wie möglich auszudehnen. Einen wirklichen regionalen Endpunkt der neuen Seidenstraße wird es daher vermutlich nicht geben“, so ihre Einschätzung. Damit widerspricht sie all denjenigen, die schon jetzt versuchen, ihren Standort als definitiven Endpunkt des Projekts zu positionieren.

Unterstützung erfährt Flatten auch durch Christoph Bruns, Geschäftsführer der Bremischen Hafenvertretung (BHV) und Managing Partner des Sachverständigenbüros Mund + Bruns. Er sagt: „Allein die Tatsache, dass einzelne Staaten, Städte und Häfen für sich reklamieren, dass sie das Ende der Seidenstraße sind, zeigt mir, dass sie das Konzept

von Logistik noch nicht begriffen haben. Allerdings finde ich es begrüßenswert, wenn sich Politik und Wirtschaft über Staatsgrenzen hinweg aus wirtschaftlichen, politischen und vor allem umweltschützenden Erwägungen heraus Gedanken über neue Transportwege und Infrastrukturen machen.“

Respektvoller Umgang als größte Herausforderung

In der Zusammenarbeit mit China hat Bruns in den vergangenen Jahren erhebliche Verbesserungen ausgemacht. So sei es vor einigen Jahren für europäische Unternehmen noch deutlich schwieriger und umständlicher gewesen, eine direkte Niederlassung in China zu gründen. „Früher musste man den Umweg über eine Gesellschaft in Hongkong machen, heute ist es wesentlich einfacher und transparenter, in China aktiv zu werden“, so der BHV-Geschäftsführer. Wichtig ist dabei immer, zu akzeptieren, dass es in China andere Wertigkeiten und Vorstellungen von einem wirtschaftlichen und kulturellen Miteinander gibt als bei uns: „Egal, ob man die Globalisierung verteufelt oder sie als Heilsbringer für unsere globale Wirtschaft ansieht – es ist wichtig, dass wir immer respektvoll miteinander umgehen. Und genau dieser respektvolle Umgang ist die größte Herausforderung, der wir uns zu stellen haben.“ Als wichtigstes Arbeitsgerät dafür sieht er die Kommunikation an – wohl wissend, dass der Umweg über die englische Sprache zwar hilfreich ist, aber auch eine Vorgehensweise bedeutet, bei der viele Informationen verloren gehen.

Aus seiner Erfahrung weiß er aber auch, dass Chinesen grundsätzlich in einem größeren Rahmen denken und auf längere Sicht planen, als dies in Deutschland und Europa der Fall ist. „Wir dürfen nicht erwarten, dass sich in China Prozesse entwickeln, die große Veränderungen innerhalb von Monaten oder innerhalb von europäischen Legislaturperioden möglich machen. Auch dürfen wir nicht glauben, dass eine aggressive und provokante politische Einmischung in die chinesische Staatsräson und Tagespolitik eine unmittelbare Wirkung ausübt. Hier hat sich gezeigt, dass der Weg

der ehrlichen und offenen Partnerschaft ohne publikumswirksame oder parteipolitisch angehauchte Kommunikation viel effektiver und gesünder ist“, zeigt er einen möglichen Erfolgsweg auf.

China ist die Nummer zwei in den bremischen Häfen

In den bremischen Häfen besitzt der Warenaustausch mit China eine große handelsstrategische Bedeutung. „Traditionell ist zwar der USA-Verkehr die starke Basis des Umschlags in Bremen und Bremerhaven, aber der Handel mit China kommt bereits an zweiter Stelle“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. In Zahlen ausgedrückt heißt das: Von den rund 74,4 Millionen Tonnen, die 2018 in den bremischen Häfen seeseitig umgeschlagen wurden, gingen circa 18,4 Millionen Tonnen (25 Prozent) in die USA beziehungsweise kamen von dort. Im Fall von China waren es rund 6,1 Millionen Tonnen (neun Prozent). Auch bei den Containertransporten im kleinsten Bundesland Deutschlands rangieren die USA vor China. Hier entfielen 2018 rund 15,9 Millionen Tonnen (28 Prozent) auf die Vereinigten Staaten und rund sechs Millionen Tonnen (elf Prozent) auf den Staat in Ostasien. „Insbesondere beim Containerverkehr mit China gibt es für die Zukunft noch viel Wachstumspotenzial. Unsere Hafeninfrastruktur bietet hier beste Voraussetzungen für Containerschiffe der neuesten Generation“, hat Howe bereits ausgemacht, wo man die Hebel zu weiterem Wachstum ansetzen kann.

Ähnlich schätzt auch Timo A. Schön, Geschäftsführer der Seaports of Niedersachsen, die aktuelle Situation ein. Seiner Aussage nach entfallen in Cuxhaven, Wilhelmshaven, Brake und Emden zurzeit rund 2,68 Millionen Tonnen – und damit etwas mehr als fünf Prozent der in den Häfen von Niedersachsen umgeschlagenen 53,5 Millionen Tonnen – auf die Verkehre von und nach China. „Die Bedeutung Chinas als Wirtschaftspartner für die maritime Industrie Niedersachsens zeigt sich nicht nur an dem ausgeprägten Anteil von umgeschlagenen Containern am JadeWeserPort. ■■

Shanghai (l.) ist die größte Stadt in China und gilt als globaler Finanzplatz. Vom dortigen Hafen, dem größten Containerhafen der Welt, werden auch zahlreiche Boxen in die bremischen Häfen, wie hier (r.) nach Bremerhaven, transportiert. Insgesamt ist China im Warenaustausch mit den bremischen Häfen die Nummer zwei nach den USA.



„Einen wirklichen regionalen Endpunkt der neuen Seidenstraße wird es vermutlich nicht geben.“

Lisa Flatten, Koordinatorin neue Seidenstraße bei GTAI

FOTOS: SHUTTERSTOCK/BEBAOKE REDAKTIONELL, GTAI RHEINFOTO, PIXABA/YUANZ/186410527, BREMENPORTS



■ Sie wird auch durch chinesische Investitionen in die niedersächsischen Hafenstandorte, hier exemplarisch Titan Wind Energy in Cuxhaven oder China Logistics in Wilhelmshaven, unterstrichen. Darüber hinaus bleibt China weiterhin ein wichtiger Absatzmarkt für unsere niedersächsische Unternehmen wie zum Beispiel Volkswagen.“

In 20 Tagen von Bremerhaven nach Chongqing

Wie effizient mit den Chinesen zusammengearbeitet werden kann, zeigt beispielsweise die BLG LOGISTICS GROUP in ihrem Geschäftsbereich Automobile. Dort werden pro Jahr 6,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen, bearbeitet und per Zug, Lkw oder Schiff in die ganze Welt transportiert – auch nach China. In das Reich der Mitte besteht seit April 2019 auch eine regelmäßige Eisenbahnverbindung zwischen Bremerhaven und Chongqing, die Teil der „One Belt, one Road“-Initiative ist. Dabei startet zweimal pro Woche ein Zug mit bis zu 44 Waggons in der Seestadt auf der landseitigen Seidenstraße und erreicht 20 Tage später mit seiner Ladung die 32-Millionen-Metropole im Zentrum Chinas. „Während der Großteil der Handelsgüter von und nach China auf der wasserseitigen Seidenstraße verschifft wird, eignet sich der Warenverkehr über die Schiene vor allem für hochwertige und saisonkritische Waren“, erläutert Stefan Nousch, Vertriebsleiter bei der BLG Automobile Logistics. Auch ein renommierter Automobilkunde der BLG nutzt diese landseitige Option. Dafür werden seine Sportwagen per Bahn und Lkw angeliefert und in Bremerhaven sortiert und eingelagert. Während viele Kunden sich dann für den Weg über die Kaje auf das Schiff in Richtung China entscheiden, nehmen die besagten exklusiven Wagen den Weg über die Containerpackstation, wo sie für den Containerversand vorbereitet und sicher verpackt werden, bevor ihre Zugreise nach Chongqing beginnt. „8.000 Fahrzeuge wurden im Jahr 2019 auf diese Weise nach China gebracht“, bilanziert Nousch.

Das Autoterminal Bremerhaven (l.) gehört mit über 2,3 Millionen Fahrzeugen zu den größten Automobilumschlagplätzen der Welt – auch für den Handel mit China. In Cuxhaven (r.) werden regelmäßig Windkraftanlagenkomponenten des Herstellers Vestas Wind Systems aus China kommend umgeschlagen.

Dementsprechend gilt das BLG-Terminal in Bremerhaven als wichtiges Drehkreuz für Fahrzeugexporte nach China. Die Hersteller können noch hierzulande entscheiden, ob ihre Autos die Reise nach Asien per RoRo-Schiff oder mit der Bahn antreten sollen. „Mit einem Start- und Endpunkt in Bremerhaven verfügt das Autoterminal über ein logistisches Alleinstellungsmerkmal für den Handel der Automobilindustrie mit China“, so Nousch. Für ihn steht daher fest: „Aus Sicht der Fertigfahrzeuglogistik bietet die neue Seidenstraße zusätzliche Logistik- und Transportlösungen für den Im- und Export.“

Cuxhaven macht sich für China attraktiv

Auch in Cuxhaven gewinnt der chinesische Markt zunehmend an Bedeutung. So hat beispielsweise der chinesische Konzern Titan Wind Energy über seine europäische Tochtergesellschaft die Geschäfte der insolventen Ambau GmbH, eines Herstellers von Türmen und Gründungsstrukturen für Offshore- und Onshore-Windenergieanlagen, übernommen. Die Chinesen wollen auf diese Weise ihr Europageschäft von Cuxhaven aus ausbauen. Um darüber hinaus Lang- und Schwerguttransporte – wie sie zum Beispiel für den Windkraftanlagenhersteller Vestas Wind Systems per Seeschiff von China nach Cuxhaven kommen –, problemlos auf der Straße weitertransportieren zu können, wurde jüngst der Kreislauf am Ende der A27 baulich so verändert, dass dort die Durchfahrt nun uneingeschränkt möglich ist. Derzeit nutzen bereits einige global operierende Logistikunternehmen Cuxhaven als Umschlagplatz für Container aus China, die per Bahn oder Lkw an die Elbmündung kommen und dann mit den täglichen Fähren der Reederei DFDS weiter nach Immingham in Großbritannien verschifft werden. „Gegenwärtig laufen zudem Bestrebungen, auf umgekehrtem Weg Pkw aus englischer Produktion in Container zu stufen und per Eisenbahn nach China zu bringen“, so Oliver Fuhlmann, Standortmanager Cuxhaven der Seaports of Niedersachsen. (bre)

Made in Germany trifft auf chinesischen Fleiß

Um eine aktuelle Markteinschätzung zu erhalten, hat der LOGISTICS PILOT Experten in Bremen und Niedersachsen unabhängig voneinander befragt. Dabei haben sowohl **Dr. Sandra Heep**, Professorin für Wirtschaft und Gesellschaft Chinas sowie Leiterin des China-Kompetenzzentrums an der Hochschule Bremen, als auch **Professor Michael Zhengmeng Hou**, China-Beauftragter und Leiter des Kompetenzzentrums an der Technischen Universität Clausthal, vor allem die Wichtigkeit einer gemeinsamen Verständigung betont.



LOGISTICS PILOT: Inwieweit können deutsche Firmen von der Zusammenarbeit mit China profitieren? Oder meinen Sie, dass sich Chinas globaler Einfluss negativ auf Deutschland auswirken wird?

PROF. HEEP: Aufgrund seines wirtschaftlichen Gewichts und seiner nach wie vor hohen Wachstumsraten bleibt China für deutsche Unternehmen ein wichtiger Absatzmarkt. Zudem können Letztere von der Zusammenarbeit mit kapitalstarken chinesischen Investoren profitieren. Darüber hinaus bieten sich mit der zunehmenden Internationalisierung chinesischer Unternehmen auch Möglichkeiten zur Kooperation zwischen deutschen und chinesischen Unternehmen auf Drittmärkten.

PROF. HOU: Vor allem viele große Firmen in Deutschland profitieren von China als größtem Markt weltweit. Ein Beispiel ist die Volkswagen Group China, die im Jahr 2018 mit 4,21 Millionen gelieferten Fahrzeugen an chinesische Kunden ein Rekordergebnis auf dem Pkw-Markt verzeichnen konnte. Ein weiteres Beispiel ist das in Clausthal-Zellerfeld angesiedelte Unternehmen Sympatec GmbH, das Instrumente zur Analyse von Partikelgröße und -form entwickelt und damit den chinesischen Markt seit mehr als 25 Jahren erfolgreich bedient. Ich denke allerdings nicht, dass sich Chinas globaler Einfluss negativ auf Deutschland auswirken wird, weil Deutschland selbst immer eine entscheidende Position in der Weltpolitik und -wirtschaft hat und haben wird.

Seit einiger Zeit ist ein rasanter Anstieg chinesischer Investitionen in Deutschland zu verzeichnen, insbesondere im Bereich der Unternehmensübernahmen. Wie bewerten Sie diese Entwicklung?

PROF. HEEP: Grundsätzlich sind chinesische Investitionen in Deutschland zu begrüßen. Allerdings sollten sie mit einem Abbau von Investitionshindernissen für deutsche Unternehmen in China einhergehen. Zudem sollten Politik und Wirtschaft in Deutschland nicht die Augen davor verschließen, dass chinesische Unternehmensübernahmen im Hochtechnologiebereich häufig im Kontext staatlich subventionierter Programme zum Aufkauf von Spitzentechnologie im Ausland erfolgen, die der internationalen Konkurrenzfähigkeit der deutschen Industrie mittelfristig durchaus schaden könnten.

PROF. HOU: Diese Aussage stimmt, muss aber relativiert werden, weil die deutschen Investitionen in China immer noch größer als die chinesischen Investitionen in Deutschland sind. Mit der rasanten Entwicklung Chinas haben dort vor allem private Unternehmen die Investitionschancen in Europa und insbesondere in Deutschland wegen der hohen Qualität und des Rufs „made in Germany“ wahrgenommen. Daher sehe ich diese Entwicklung als eine logische Konsequenz des rasanten Wachstums Chinas in den letzten 40 Jahren. Allerdings sollten einerseits die Investitionsbedingungen beider Länder angeglichen und Barrieren abgebaut werden. Andererseits müssen Investitionsregulierungen in Form von staatlichen Kontrollen getroffen werden, die beispielsweise die vollständige Übernahme von sensiblen Hightech-Unternehmen durch Investoren eines jeweiligen Landes schützen.

Sehen Sie in der neuen Seidenstraße eher einen Fluch oder einen Segen?

PROF. HEEP: Der im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative geplante Infrastrukturausbau hat das Potenzial, die globale Vernetzung zu verbessern und der Weltwirtschaft damit neue Wachstumsimpulse zu verleihen. Allerdings stoßen viele geplante Projekte bei der Umsetzung auf technische, finanzielle oder politische Hindernisse. Der Erfolg dieser Initiative hängt daher davon ab, ob es der chinesischen Regierung gelingt, diese Hindernisse in Kooperation mit ihren internationalen Partnern – beispielsweise durch eine Verständigung auf tragfähige Finanzierungsmodelle – zu überwinden.

PROF. HOU: Ich sehe die neue Seidenstraße als einen Segen: Deutschland und China können so gemeinsam vor allem in Drittländern weitere Großprojekte realisieren, wobei sich beide Länder als Partner und nicht als Rivalen sehen müssen. China ist sehr daran interessiert, weitere Schritte vor allem gemeinsam mit Deutschland zu gehen, es darf jedoch auch nicht in einer Einbahnstraße enden. So stellen die Kombination aus deutschem Handwerkergeist und Ingenieurskunst sowie das Label „made in Germany“ gepaart mit dem Fleiß und der hohen Flexibilität der Chinesen aus meiner Sicht eine Win-Win-Situation vor allem für Drittländer entlang der neuen Seidenstraße dar.



FOTOS: BLG, BLUE WATER BREG

FOTOS: HOCHSCHULE BREMEN/JAN EWIRINGMANN, TU CLAUSTHAL

Kommunikative Lösung ohne Verlierer

Bei geschäftlichen Terminen in China lösen Europäer durch ihre direkte Art oftmals interkulturelle Missverständnisse aus. Aber auch der fehlerhafte Umgang mit der Visitenkarte oder falsche Gastgeschenke können einem möglichen Geschäftserfolg frühzeitig den Wind aus den Segeln nehmen.

Das weiß auch Andreas Bullwinkel, der in seiner Funktion als Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing Gesellschaft in den vergangenen sechs Jahren rund 20-mal nach China geflogen ist. Dabei hat er beispielsweise das Leistungsspektrum des einzigen deutschen Containertiefwasserhafens vorgestellt oder Weichenstellungen für wirtschaftliche Kooperationen betrieben. So war er auch maßgeblich am Erbbaurechtsvertrag für den China Logistics-Wilhelmshaven Hub im Güterverkehrszentrum des JadeWeserPorts beteiligt, der am 20. Februar 2020 unterzeichnet wurde (siehe Seite 18). „China ist ein Land, das großen Wert auf Tradition legt und das von seinen Gästen Respekt erwartet. Vor diesem Hintergrund ist es nicht immer einfach, wenn unsere direkte Kommunikation auf die indirekte Ausdrucksweise der Chinesen trifft“, umreißt Bullwinkel die Ausgangslage.

Erste Probleme können bereits bei der Wahl der Kleidung auftreten. Denn im Gegensatz zum aktuellen europäischen Trend, immer häufiger auf eine Kra-

天不怕,地不怕,就怕老外说中国话

„Der Chineser fürchtet nicht den Himmel, fürchtet nicht die Erde, aber fürchtet Ausländer, die Chinesisch sprechen.“
chinesisches Sprichwort

watte zu verzichten, sind in China Anzug und Binder bei Geschäftsterminen alternativlos. „Vor allem Krawatten in Rot werden im Land der Mitte positiv registriert“, so Bullwinkel. Ebenso wichtig sei es, den Namen des Geschäftspartners korrekt auszusprechen. Dabei sollte man wissen: Bei der Begrüßung haben sich die Chinesen längst auf den in Europa gängigen Handschlag eingestellt. Aber auch eine kurze Verbeugung ist immer noch gern gesehen. „Für mich ist es ein fester Bestandteil meiner dortigen Vorträge, mich zu verbeugen und mit einem chinesisches Sprichwort zu beginnen, dass vor Ausländern warnt, die versuchen, Chinesisch zu sprechen“, erläutert der Manager mit einem Augenzwinkern. „Danach geht es aber sofort auf Englisch weiter, um meine Gastgeber nicht unnötig zu erschrecken.“

Diplomatie und Geduld sind Pflicht

Auch der Austausch der Visitenkarten kann zum Knackpunkt werden. Hier gilt es, immer beide Hände zu benutzen, die angenommene Karte intensiv zu studieren und den dort abgedruckten Titel bei nächster Gelegenheit zu erwähnen. Gleichzeitig sollten Männer die eigene Karte im Idealfall nicht aus der Hosentasche, sondern aus der Brusttasche holen, während Frauen sie aus der Handtasche „zaubern“ dürfen. „Herzhaft ist immer gut“, bringt es Bullwinkel auf den Punkt. Wenn es anschließend auch noch gelingt, kurz die Erfolge des Gastgebers – im Sinne von „Ich habe gehört, Ihr Unternehmen hat jüngst eine Niederlassung in Weiß-sonst-wo eröffnet“ – zu loben, dann ist einem ein eleganter Brückenschlag zu geschäftlichen Inhalten gelungen.

Beim eigentlichen Businessstark warten weitere Hürden. „Hier musste ich als Erstes lernen, das Wort nein in China so weit wie möglich aus meinem Sprachgebrauch zu verbannen“, gibt Bullwinkel zu. Darüber hinaus sollte man bei Verhandlungen „unendlich viel Diplomatie und Geduld mitbringen“, denn die Gespräche zögen sich

Beim Besuch einer chinesischen Delegation anlässlich der 15. Konsultationsrunde der deutsch-chinesischen Kooperation auf den Gebieten Binnenschifffahrt und Wasserstraßen erläuterte Andreas Bullwinkel (rechts) in Wilhelmshaven seine Lösungsvorschläge.



nach unserem Empfinden sehr lange hin, bis konkrete Ergebnisse fixiert werden. „Und diese sind dann häufig nicht final. Denn oft werden die Inhalte beim zweiten oder dritten Treffen noch einmal thematisiert und modifiziert“, gibt Bullwinkel zu bedenken. Seinen Ärger über diese Vorgehensweise offen zu zeigen oder sie gar zu kritisieren, sei jedoch zu keinem Zeitpunkt angebracht. „Das Schlimmste für einen Chinesen ist es, sein Gesicht zu verlieren. Deshalb tritt er angesichts unangenehmer Situationen und offensichtlicher Meinungsverschiedenheiten schnell den Rückzug an“, erläutert Bullwinkel. Ist dies erst einmal passiert, rückt ein Geschäftserfolg in weite Ferne. Deshalb empfiehlt der Manager: „Oberste Priorität genießt immer eine kommunikative Lösung, bei der es keinen Verlierer gibt.“

„Warme Worte“ kommen gut an

Während des Geschäftsessens stehen vor allem Trinksprüche über Gesundheit, Glück und Freundschaft hoch im Kurs. Vom Gast wünscht man sich dabei natürlich, etwas Positives über China zu sagen. „Das fällt mir leicht, denn ich bin von der neuen Seidenstraße begeistert und sehe sie als ein gelungenes Infrastrukturprojekt“, so Bullwinkel. Über Privates und Politik wird indes selten gesprochen. Sollten die Chinesen dennoch politische Statements von ihm abverlangen, hält

sich der Marketingexperte zurück: „Das sollen andere tun. Im Zweifelsfall behaupte ich, zu wenig zu wissen, um mir eine entsprechende Meinung erlauben zu können.“ Stattdessen lenkt er das Thema gern auf Sportarten wie Tischtennis, Badminton und Basketball, die in China einen hohen Stellenwert genießen.

„Bei solchen Themen zeigt sich, dass die Chinesen nicht nur begeisterungsfähig sind, sondern auch mehr Humor haben, als viele glauben“, so Bullwinkel. Dabei hat ihm die Erfahrung gezeigt: Ein gemeinsames Lachen schafft Vertrauen. Und durch dieses Vertrauen wächst nach drei oder vier Treffen häufig etwas zusammen, das für gemeinsame Projekte keinesfalls negativ ist. Negativ, im Sinne von „absolut ungeeignet“ sind hingegen Gastgeschenke wie Uhren, Schirme und Messer. Sie symbolisieren die ablaufende Lebenszeit, bedeuten, den anderen nie wiedersehen zu wollen, oder können als schlechtes Omen gewertet werden, da sie sinngemäß die Freundschaft und damit die Verhandlungen zerschneiden. Großer Beliebtheit erfreuen sich hingegen Geschenke, die einen direkten Bezug zu Deutschland erlauben. Zum Beispiel eine gute Flasche Riesling, ein Stadtwappen aus Messing oder Manufakturporzellan aus Niedersachsen. Aber auch hochwertige Füller und nautische Gerätschaften wie Sextanten, die einen direkten Bezug zum Hafen herstellen, kommen gut an, wie Bullwinkel zu berichten weiß. (bre)

Bis alle Prozesse, wie hier im Hafen von Shanghai, reibungslos funktionieren, bedarf es zahlreicher Abstimmungsgespräche. Da kann es nicht schaden, wenn man weiß, wie sich interkulturelle „Fettnäpfchen“ gezielt umschiffen lassen.





China kommt nach Wilhelmshaven

Auf einer Fläche von etwa 20 Hektar entsteht im Norden des Güterverkehrszentrums JadeWeserPort der neue China Logistics-Wilhelmshaven Hub. Für den Standort könnte dies langfristig nicht nur bis zu 100.000 TEU mehr Umschlag, sondern auch bis zu 250 neue Arbeitsplätze bringen.

Bestenfalls hat man zumindest ein schlagendes Argument, um Kunden von einer Ansiedlung zu überzeugen. Bei den Verhandlungen für den China Logistics-Wilhelmshaven Hub waren es sogar gleich drei. „Wir konnten vor allem mit der Größe unserer Flächen, dem Erweiterungspotenzial und der sofortigen Verfügbarkeit punkten“, berichtet Andreas Bullwinkel. Im Februar dieses Jahres konnten der Geschäftsführer von Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort Marketing (JWPM) und China Logistics den Erbbaurechtsvertrag für den neuen Hub unterzeichnen. Auf einer Fläche von 20 Hektar sollen hier ab 2021 chinesische Waren umgeschlagen werden.

Doch der Reihe nach. „Vor fünfeneinhalb Jahren hatte unser Repräsentant Zhang Hui in China im Zuge seiner Akquisitionstouren erstmals auf einer Messe Kontakt zu Vertretern von China Logistics aufgenommen“, berichtet Bullwinkel. Im Laufe der weiteren Gespräche und Verhandlungen, mit denen auch etwa 20 Termine vor Ort verbunden

waren, zeigte sich, dass China Logistics sich in Richtung Europa orientieren will und dafür auch ein eigenes GVZ benötigt. „Die größte Herausforderung bestand anfangs darin, uns mit unserem damals noch kleinen Standort gegen den etablierten Hafen in Antwerpen behaupten zu können“, erinnert sich der JWPM-Geschäftsführer. „Im Gegensatz zu den Belgiern haben wir jedoch den Vorteil, in unmittelbarer Nähe zum Terminal unbelastete, freie und baufertige Flächen zu haben.“ Zudem bietet Wilhelmshaven als einziger deutscher Standort einen Tiefwasserhafen. Diese Alleinstellungsmerkmale hätten China Logistics mit Sitz in Peking, das als eines der größten Logistikunternehmen Chinas gilt und 58 Logistikzentren mit rund acht Millionen Quadratmetern Fläche betreibt, letztlich überzeugt.

Erstbetrieb für Frühjahr 2021 geplant

Bevor es nun wirklich losgeht, müssen jedoch noch ein paar administrative Hürden genommen werden. „Wir gehen davon aus, dass der Bauantrag für die Grundkonfiguration der 40.000 Quadratmeter großen Halle zügig bearbeitet wird“, sagt Bullwinkel. „In Wilhelmshaven haben wir bisher sehr gute Erfahrungen gemacht.“ Hinzu kommen im ersten Schritt 110.000 Quadratmeter ungedeckte Lagerflächen. Das



Der China Logistics-Wilhelmshaven Hub soll im Frühjahr 2021 den Betrieb aufnehmen.

Anschlussgleis ist bereits gelegt, vonseiten China Logistics müssen nur noch die Weiche und drei oder vier parallele Gleise mit einer Länge von etwa 250 Metern gelegt werden. Zeitliche Verzögerungen seien hier nicht zu erwarten: „Solche Großprojekte werden von Bauunternehmern gern genommen“, betont der Geschäftsführer. Insgesamt werde mit einer Bauzeit von etwa neun Monaten gerechnet. „Unser Ziel ist es, dass China Logistics den Erstbetrieb im April oder Mai 2021 aufnehmen kann.“ Investiert werden dafür in der Endausbaustufe 100 Millionen Euro. Im ersten Schritt werden Kosten in Höhe von 25 Millionen Euro für die Halle und die ungedeckte Lagerfläche veranschlagt.

Chinesen werden bei der Akquise unterstützt

Hinsichtlich der Ladungssegmente ist davon auszugehen, dass die Chinesen als Erstes solche angehen, die am schnellsten funktionieren. „Automotive könnten beispielsweise relativ zügig umgesetzt werden“, erwartet Bullwinkel. Hier ■■■



Mit steigendem Mengen aus China könnte zu den bestehenden Asiendiensten „AE5“ und „AEU1“ künftig ein weiterer hinzukommen.

■ könnte auch die Bahnanbindung von Wilhelmshaven für China Rail interessant werden. „Für den Transport per Schiff könnten zudem Steinwaren und Baummarktgüter dazugehören, da die Chinesen in dem Markt bereits gut vernetzt sind.“ Bei Lebensmitteln könnte es nach seiner Einschätzung hingegen etwas länger dauern. Ähnlich sei es mit Kühlware, für die sich die Chinesen erst noch auf dem europäischen Markt etablieren müssen. Bei seinen Vertriebsaktivitäten dort und in Deutschland kann China Logistics dafür auf die Unterstützung des JadeWeserPorts setzen, beispielsweise durch gemeinsame Besuche bei Kunden. „Die Chinesen sind sehr dankbar für unsere Marktkenntnisse“, so Bullwinkel. Inwieweit sich der JadeWeserPort hier engagiert, hängt jedoch auch davon ab, wer Betreiber der Halle wird. „Handelt es sich dabei um ein deutsches oder europäisches Unternehmen, gehen wir davon aus, dass der Vertrieb in dessen Händen liegen wird, bringen uns aber bei Bedarf auch dann gern ein.“

Genügend qualifizierte Mitarbeiter

Wann wie viel an zusätzlicher Ladung mit der Inbetriebnahme des neuen Hubs in Wilhelmshaven umgeschlagen wird, ist derzeit schwer abzuschätzen. Bei der Seefracht ist oft wenig transparent, welche Endabnehmer und Spediteure der jeweiligen Ladung zuzuordnen sind. Fest steht jedoch: „Bei bestehender Ladung ist die Umverteilung mit 2,5 bis 3 Prozent tendenziell gering“, so Bullwinkel. „Allerdings

wechseln die Player oft, und auch zusätzliche Mengen sind möglich“, sagt Bullwinkel. Das könnte insbesondere Automotive betreffen, beispielsweise die Zulieferer für Elektromobilität, durch die zusätzliche Ladung in den Markt kommt. Bullwinkel denkt gern positiv:

„Wenn zu den beiden bestehenden Asiendiensten AE5 und AEU1 noch ein dritter mit rund 100.000 TEU pro Jahr hinzukäme, wäre das ein gutes Argument für EUROGATE, die Endausbaustufe des Terminals anzugehen.“

Fest steht bereits, dass der China Logistics Hub neue Arbeitsplätze für den Standort Wilhelmshaven bringen wird. „Wir gehen von 50 bis 80 gewerblichen Mitarbeitern nach Fertigstellung der ersten Halle aus“, berichtet Bullwinkel. „Wenn der Hub voll ausgebaut sein wird, könnten bis zu 250 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.“ Dass Wilhelmshaven mit etwa zehn Prozent Arbeitslosigkeit deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt, ist in diesem Fall einmal kein Standortnachteil: „Wir haben genügend qualifizierte Mitarbeiter“, betont Bullwinkel. Zudem gebe es in diesem Fall aufgrund der langfristigen Planung einen Vorteil: „Wir können die Arbeitsagentur sehr früh darüber informieren, welcher Bedarf mit welcher Qualifikation für den neuen Hub erforderlich ist, sodass das Jobcenter rechtzeitig mit Schulungen und Weiterbildungen beginnen kann.“ Weil die neuen Arbeitsplätze und ein zusätzlicher Umschlag in Wilhelmshaven mehr als gewünscht sind, fällt sein Resümee dann auch für einen Geschäftsführer etwas emotionaler aus: „Wir sind schon stolz, dass das geklappt hat.“ (cb)

FOTO: JADEWESERPORT

Weitere Informationen:
www.jadeweserport.de



Freude auf beiden Seiten – kurz nach der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding (MoU) im Juni 2019; erste Reihe: Li Xiangyang (CL General Manager) und Andreas Bullwinkel (JWPM); zweite Reihe: Zhang Shuangyan (EUROGATE), Zhang Hui (JWPM), Wang Jingsong (CCT) und Tong Laiming (Vice President CCT) sowie Fu Zixuan (CL) und Shi Stephanie (Weifang Center Germany); dritte Reihe: Jörn Kamrad (EUROGATE) und Ingo Meidinger (JWPM)

„Ich wünsche mir viel mehr Austausch und Annäherung“



Britta Heidemann ist nicht nur Olympiasiegerin, Welt- und Europameisterin im Fechten. Sie hat auch ein Studium der Regionalwissenschaften mit Schwerpunkt China erfolgreich abgeschlossen und arbeitet als Unternehmensberaterin für die Bereiche China, Sport und Management. Mit ihrem umfangreichen Wissensfundus stand sie dem LOGISTICS PILOT jüngst Rede und Antwort.

Welche typisch europäischen Verhaltensweisen sollte man in China vermeiden, damit man sich nicht schnell unbeliebt macht?

Die Chinesen sind nicht ganz so direkt wie wir, da sollte man sich besser mit direkten Neins zurückhalten und die Dinge lieber etwas umschreiben. Man kann sich außerdem beliebt machen, wenn man ein paar chinesische Worte einwirft oder einen Schwank aus der chinesischen Kaisergeschichte beitragen kann. Die Chinesen schätzen es sehr, wenn sich ein Westler mit ihrer Kultur beschäftigt.

Sehen Sie China, aus wirtschaftlicher Sicht, eher als Partner oder als Konkurrenten Deutschlands, und wie bewerten Sie das Projekt neue Seidenstraße?

Beides stimmt. Natürlich sind die Chinesen Wettbewerber Deutschlands, sie haben sich längst von der Werkbank der Welt zum Innovationsherd der Welt entwickelt. Gleichzeitig sind sie ein langjähriger Partner der Deutschen, die der größte Handelspartner in der EU sind. Nicht umsonst unterhält Peking Regierungskonsultationen mit Deutschland. Die neue Seidenstraße ist ein Ausdruck der auf lange Sicht angelegten Strategie Chinas. Ein beeindruckendes Projekt.

FOTOS: XAVIER MAREST, HARTMANN



Auf der Planche zählte Britta Heidemann (r.) zur Weltklasse. Höhepunkt war die Goldmedaille bei den Olympischen Spielen 2008 in Peking.

Viele Experten fordern, dass China seinen Ankündigungen zur Marktöffnung auch konkrete Taten folgen lässt, um stabile, verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu einer Gleichbehandlung ausländischer Unternehmen mit inländischen Unternehmen in China führen. Wie realistisch schätzen Sie diese Forderung ein?

Es ist ein Fakt, dass wir uns zwar über die chinesische Handhabung gewisser Dinge beklagen können, aber in der Realität dennoch auf sie angewiesen sind. Daher hat sich längst die Hebelwirkung verschoben. Ich glaube, dass nicht Belehrungen, sondern ein kontinuierlicher Dialog die besten Erfolgchancen hat.

In welcher Hinsicht können wir Deutschen von den Chinesen lernen, und welche deutschen Produkte erfreuen sich in China großer Beliebtheit?

Alle Hightechprodukte, deutsche Autos und deutsche Technologie genießen höchstes Ansehen in China. Die Chinesen können uns dafür mit ihrem Pragmatismus, ihrer Flexibilität und ihrer Dynamik etwas vormachen. Außerdem leben sie eine andere, gesündere Art der Balance: Jeder noch so fleißige Chinese nimmt sich Zeit fürs Essen und die Familie. Davon können wir uns etwas abgucken.

Was wünschen Sie sich persönlich für die Beziehungen zwischen Deutschland und China?

Ich wünsche mir viel mehr Austausch und Annäherung im frühen Alter. Wir sollten akzeptieren, dass jetzt und in Zukunft China eine große Rolle spielen wird. Je mehr Kinder und Jugendliche etwas über China, seine Kultur, seine Politik, seine Wirtschaft und Menschen erfahren und je größer der persönliche Austausch ist, desto besser sind wir auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet. Chinesisch als Sprachangebot in der Schule, die Integration Chinas im Geschichtsunterricht – das wäre ein Anfang. (bre)

FAKTEN

Britta Heidemann

Olympiasiegerin, Welt- und Europameisterin im Fechten

diplomierte China-Expertin und Beraterin

unter anderem Autorin des Buches „Willkommen im Reich der Gegensätze. China hautnah“

Athletenvertreterin und Mitglied des IOC und des Präsidiums des Deutschen Olympischen Sportbundes und Botschafterin „Sport für Entwicklung“ der Bundesregierung.

hält Vorträge zu den Themen Zielorientierung, Motivation und Erfolgsfaktoren

Weitere Informationen:
www.britta-heidemann.de



Ein „dicker Marker auf der maritimen Landkarte“

2021 wird die weltweit größte Messe für Projektladung und Massengüter zum vierten Mal in Folge in Bremen stattfinden. Doch zuvor steht im Mai erst einmal die dritte Auflage auf dem Programm.

Ein Sprichwort sagt: „Dreimal ist Bremer Recht.“ In diesem Sinne freute man sich in der Hansestadt lange darauf, vom 26. bis 28. Mai 2020 zum dritten Mal hintereinander Gastgeber für die „Breakbulk Europe“ zu sein. Seit Mitte Februar ist diese Freude noch weiter gewachsen, während das besagte Sprichwort zumindest aus Sicht der Hafengewirtschaft vor Ort getrost zu den Akten gelegt werden kann. Denn seitdem steht fest: Die Stadt an der Weser wird auch 2021 Ausrichter der „Breakbulk Europe“ sein – dann zum bereits vierten Mal in Folge.

„Wir freuen uns, dass wir den Veranstalter Hyve Group mit unserer Bewerbung überzeugen konnten, auch 2021 in Bremen zu Gast zu sein“, so die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, nach der Entscheidungsverkündung. „Der Neustädter Hafen ist einer der wichtigsten Umschlagshäfen für Massengüter und Projektladung in Europa. Bremen setzt damit auf der maritimen europäischen Landkarte einen dicken Marker.“ Und Robert Howe, Geschäftsführer von bremenports, fügt hinzu: „Bremen kann Hafen, und Bremen kann Messe. Deshalb ist Bremen die ideale Partnerstadt um diese Veranstaltung auszurichten. Zugleich bietet die Veranstaltung der bremischen Hafengewirtschaft hervorragende Möglichkeiten, ihre Leistungsfähigkeit, Vielfalt und Kompetenz zu zeigen.“

Zur diesjährigen „Breakbulk Europe“ erwartet Bremen im Mai wieder mehr als 600 Aussteller und 10.000 Fachleute aus mehr als 120 Ländern. „Nachdem uns schon bei den ersten beiden Auflagen ein hervorragendes Zeugnis ausgestellt wurde, bin ich mir sicher, dass wir der internationalen Hafengewirtschaft auch diesmal wieder ein guter Gastgeber sein werden“, ist sich Michael Skiba, Leiter Marketing bremenports, sicher. Die wichtigsten Vorkehrungen dafür seien bereits getroffen. So sind alle Mitausstellermodule auf dem bremischen Gemeinschafts-

stand vergeben, die Standbauplanung ist abgeschlossen, und auch der gesellschaftliche Teil ist vorbereitet: Am Abend des 27. Mai wird in der Markthalle 8 auf dem Domshof wieder ein Event stattfinden, das eine optimale Plattform für die Fortsetzung des Networkings bieten wird. 26 Unternehmen der bremischen Hafen- und Logistikwirtschaft laden dort zu einem Get-together der Branche ein. Zudem wird es auch wieder eine Konferenz sowie Bildungs- und Schulungsworkshops mit Branchenexperten geben.

bremenports wird auf der „Breakbulk Europe“, wie auch die Seaports of Niedersachsen, das Leistungsspektrum seiner Häfen Öl- und Gasunternehmen, Anlagenbauern, Häfen, Logistikunternehmen und Spezialtransporteuren aus der ganzen Welt vorstellen. Dabei setzt die Hafenmanagement-Gesellschaft auf einen 192 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand, an dem sich 30 weitere Partner aus der Region vorstellen werden. „Hier ist das gesamte Leistungsspektrum der hiesigen Experten innerhalb weniger Schritte Entfernung greifbar“, rührt Skiba im Vorfeld die Werbetrommel für 2020. Gleichzeitig verweist er darauf, dass man auch in diesem Jahr wieder auf die Unterstützung der Messe Bremen und der Bremer Touristik-Zentrale (BTZ) zählen kann.

Und wie wird es 2021 seiner Meinung nach weitergehen? „Die Hyve Group hat auf der einen Seite hervorgehoben, wie positiv sich die ‚Breakbulk Europe‘ in den vergangenen Jahren in Bremen entwickelt hat. Gleichzeitig haben die Verantwortlichen dort betont, dass man, um andere europäische Märkte bedienen zu wollen, die Messe ab 2022 für ebenfalls drei bis vier Jahre an eine andere europäische Stadt außerhalb Deutschlands vergeben wolle – allerdings mit dem deutlichen Verweis darauf, dass anschließend eine Rückkehr nach Bremen jederzeit möglich sei“, so Skiba. Vielleicht heißt es ja dann irgendwann einmal: „Mehr als viermal ist Bremer Breakbulk-Recht ...“ (bre)

FOTO: BREMENPORTS



**Ein Job im Hafen.
Das ist was für Sie!**

Besuchen Sie unser
neues Karriereportal
unter:
nports.de/karriere

„Neue Luft unter den Flügeln“

Mit der Eröffnung der Deutschlandzentrale von Kühne + Nagel wird der Standort Bremen gestärkt und zugleich an die Tradition der dort 1890 gegründeten Seehafenspedition angeknüpft. Im Vordergrund stehen jetzt vor allem Nachhaltigkeit und die Neuerfindung des weltweit tätigen Logistikdienstleisters.

Prominent ist das Grundstück an der Bremer Wilhelm-Kaisen-Brücke – und historisch: „Dieser Standort hat für Kühne + Nagel eine große Bedeutung, denn hier befand sich das Stammhaus der 1890 von meinem Großvater August Kühne und seinem Partner Friedrich Nagel gegründeten Seehafenspedition“, berichtet Klaus-Michael Kühne, Mehrheitsaktionär und Ehrenpräsident von Kühne + Nagel International. „Dass die Deutschlandaktivitäten nun erneut vom Weserufer aus geführt werden, bedeutet eine klare Stärkung des Bremer Wirtschafts- und Logistikstandorts.“ Und Hauptniederlassungsleiter Ralf Miehe ergänzt: „Bremen ist Logistik: Die Branche beschäftigt hier direkt und indirekt rund 70.000 Menschen, das sind etwa 25 Prozent der Arbeitsplätze im Bundesland.“

Von besonderer Bedeutung ist für den Standort mit Deutschlands zweitgrößtem Hafen die Schifffahrt – und konkret für Kühne + Nagel der Geschäftsbereich Seefracht. Das zeigt sich auch in der wellenförmigen Fassade des Neubaus, die diese maritime Tradition widerspiegeln soll. Die Architektur begeistert nicht nur den Ehrenpräsidenten und den Hauptniederlassungsleiter: „Ob Kunden, Politik oder Verbände, das Gebäude und seine Architektur kommen gut an und sind ein neues Gateway für unsere Stadt“, berichtet Miehe.

Im Inneren wurden die drei Gebäudeteile mit ihren zehn Stockwerken und einer Bruttogeschossfläche von 13.500 Quadratmetern hingegen elegant, aber schlicht gehalten: „Wir haben uns bewusst für eine puristische Gestaltung der Räume entschieden – nicht aus Kostengründen, sondern aus einer hanseatischen Geisteshaltung heraus“, hebt Miehe hervor. So hängen zum Beispiel in den Büros der 725 Beschäftigten keine

Den Mitarbeitern von Kühne + Nagel in Bremen hat der Umzug in die neue Deutschlandzentrale nicht nur moderne Büroräume, sondern auch ein schickes Bistro beschert.



Bilder an den Wänden, und auch die persönliche Dekoration wurde minimiert. Dafür gibt es nun ein schickes Bistro und eine Coffeelounge. Bei schönem Wetter können die Mitarbeiter zudem die große Dachterrasse nutzen.

Nicht nur von dort ist der Blick auf die Stadt schön. Besonders beeindruckend ist die Aussicht vom Konferenzraum im neunten Stock, Skylounge genannt. Darauf, dass viel natürliches Licht in die Büros gelangt, wurde ebenfalls geachtet: Insgesamt gibt es 900 große Fenster, die sich auch öffnen lassen.

Nachhaltigkeit im Blick

Auch Ressourcenschonung war ein wichtiges Thema: Schließlich ist der Logistikdienstleister im Rahmen seines Programms „Net Zero Carbon“ seit Jahresbeginn klimaneutral in Bezug auf Scope 1 und 2, also direkt beeinflussbare Faktoren wie Gebäude, Lager und eigene Fahrzeuge.

„Der Neubau entspricht den höchsten Anforderungen in Sachen Nachhaltigkeit“, erläutert Miehe. „Das Gebäude verfügt zum Beispiel über eine Hochleistungs Lüftung, und die Fenster haben eine Wärmeschutzverglasung, wodurch wir eine maximale Energieeffizienz erreichen. Mithilfe von Wärmepumpen können wir die CO₂-Emissionen für die Beheizung um gut ein Drittel reduzieren.“ Zudem wurde an Mitarbeiter, die umweltfreundlich zur Arbeit kommen, gedacht: So gibt es zwar 154 Stellplätze für Fahrräder, aber nur 17 für Pkw. Überdies gibt es auch Duschen für Radler und Mittagspausensportler. Außerdem stehen am August-Kühne-Haus Stromladestationen für Elektroautos zur Verfügung.

Der Umzug ins neue Gebäude hat darüber hinaus eine weitere wichtige Veränderung gebracht: Dadurch, dass Bremen jetzt Standort der Deutschlandzentrale ist, sind hier nun unter anderem die Steuerungsfunktionen des deutschen Seefrachtgeschäfts gebündelt. Das Geschäftsfeld ist mit seinen insgesamt 600 Mitarbeitern, von denen etwa zwei Drittel im Export und ein Drittel im Import tätig sind, das wichtigste hierzulande und macht etwa 50 Prozent des Umsatzes aus. Zum Vergleich: Rund 150 Personen arbeiten im Landverkehr, 150 in der Kontraktlogistik und 30 in der Luftfracht. Insgesamt sind damit rund 1.100 Menschen für Kühne + Nagel

in Bremen tätig, also 375 mehr, als im neuen Gebäude Platz haben. „Es war von vornherein klar, dass wir aufgrund der Größe der Baufläche nicht alle hier unterbringen können“, hebt Miehe hervor.

Mit dem Umzug ist für alle Büros am Standort Bremen auch eine Transformation verbunden. „Die gute alte Zeit mit Handschlag gibt es nicht mehr. Stattdessen befinden wir uns sowohl technisch als auch kulturell in einem völlig neuen Zeitalter“, berichtet der Hauptniederlassungsleiter. Daher sei ein Wandel unausweichlich, von dem selbstverständlich die Mitarbeiter an allen Standorten profitieren. „Gerade weil wir 130 Jahre alt sind, müssen wir uns neu erfinden.“ Das beziehe sich jedoch nicht auf das Hinterfragen von Geschäftsabläufen, was ohnehin kontinuierlich stattfindet. Und auch das nahezu papierlose Büro ist längst gelebter Alltag. „Es geht um eine neue Produktivitätswelt, in der alles im Zeichen von Technik steht“, erläutert Miehe. Entsprechend müsse jeder Prozess, der noch Mechanik beinhalte, digitalisiert oder ausgelagert werden. „Das ist der einzige Weg, um für die Kunden qualitativ und quantitativ positive Ergebnisse zu erzielen.“

Auch die Arbeitsweise habe sich erheblich verändert. Dazu zähle beispielsweise die freie Einteilung der Arbeitszeit zwischen 6 und 20 Uhr mit einer Kernarbeitszeit, sagt Miehe. „Letztlich kommt es in der Welt der Kennzahlen nur darauf an, dass diese erreicht werden.“ Diese Flexibilität werde vor allem von außerhalb von Bremen wohnenden Mitarbeitern sowie alleinerziehenden Frauen und Männern geschätzt. Außerdem stehen zehn teilflexible Arbeitsplätze und vier Eltern-Kind-Büros zur Verfügung.

„Wir haben auch ein Projekt, in dem wir uns mit agilen Arbeitsmethoden beschäftigen“, berichtet Miehe. Die damit einhergehende Abnahme von Hierarchieebenen stehe dabei jedoch nicht im Blickpunkt: „Wir arbeiten bereits mit sehr flachen Hierarchien.“ Ohnehin steht die Tür zum Büro des Hausherrn im neunten Stock den Mitarbeitern offen. Dort teilt Miehe nicht nur gern seinen Ausblick auf die Schlachte, sondern freut sich gemeinsam mit den Mitarbeitern auf die Zukunft im neuen Stammhaus: „Ich wünsche uns hier viel neue Luft unter den Flügeln.“ (cb)

FAKTEN

Kühne + Nagel

gegründet:
1890

Hauptgeschäftsfelder:

Seefracht, Luftfracht, Landverkehr, Kontraktlogistik und integrierte Logistik

Deutschlandzentrale:

Bremen
Mitarbeiter:
global knapp 82.000
an 13.000 Standorten
in über 100 Ländern,
davon 1.100 in der
Niederlassung Bremen

Nettoumsatz insgesamt:

knapp 21,1 Milliarden
Schweizer Franken,
davon Seefracht
7,5 Milliarden Schweizer
Franken (2019)

Transportvolumen Seefracht:

4,9 Millionen TEU (2019)

Weitere Informationen:
www.kuehne-nagel.com



Seit Kurzem werden die Geschicke von Kühne + Nagel Deutschland aus der Zentrale im neu gebauten August-Kühne-Haus in Bremen geleitet.

FOTOS: GABRIELE TINSCHER

KOMPAKT



BREMEN. Mit Wirkung zum 1. Januar wurde **Ole Dammann** als weiterer

Geschäftsführer der LS International Cargo GmbH bestellt und vertritt seitdem die Gesellschaft zusammen mit den beiden Geschäftsführern Bernd Oltmann und Dirk Röthig. Parallel dazu ist Lothar Schuster als Geschäftsführer und Gesellschafter ausgeschieden. Durch die Übernahme der restlichen Geschäftsanteile der in der Projektlogistik tätigen LS International Cargo GmbH gehört diese nun zu 100 Prozent zur Dettmer Group. Letztere ist in den Bereichen Schifffahrt, Logistik, Lager- und Umschlag sowie Entsorgung und Personaldienstleistung tätig.

EMDEN. Zum Jahreswechsel hat sich **Helmut Weermann**, Vorstand der Emders Hafenförderungsgesellschaft und Standortmanager von Seaports of Niedersachsen für den Emders Hafen, in den Ruhestand verabschiedet. Seine Aufgabenschwerpunkte lagen unter anderem in der Repräsentation des Seehafens und der Vernetzung von Logistikknoten der Region. Sein Nachfolger ist **Claas Mauritz Brons**. Der Jurist mit Abschluss im Masterstudiengang Transport and Maritime Management ist seit 2018 Teil der Geschäftsführung der Brons-Gruppe in Emden.



Feierliche Amtseinführung von Nicole Tödter

BREMEN. Am 11. Februar führte die Präsidentin der Generalzolldirektion, Colette Hercher, **Nicole Tödter** (l.) als neue Leiterin des Hauptzollamts Bremen offiziell in ihr Amt ein. An dem Festakt nahmen neben Angehörigen der Verwaltung auch zahlreiche Vertreter der Bremer Behörden und Verbände teil. Hercher beglückwünschte Tödter zu ihrem neuen Amt und wünschte ihr viel Erfolg für die verantwortungsvolle Aufgabe: „Ich bin mir sicher, dass Sie sich der Herausforderung der Leitung eines der wichtigsten Hauptzollämter für den internationalen Warenverkehr in Deutschland mit Elan und Sachverstand stellen werden“, so Hercher. Im Hauptzollamt Bremen ist Tödter für fast 1.000 Beschäftigte verantwortlich. Zu den dortigen Aufgaben zählen unter anderem die Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, die Bekämpfung des Betäubungsmittelschmuggels und die Schwarzarbeitsbekämpfung.

Hercher beglückwünschte Tödter zu ihrem neuen Amt und wünschte ihr viel Erfolg für die verantwortungsvolle Aufgabe: „Ich bin mir sicher, dass Sie sich der Herausforderung der Leitung eines der wichtigsten Hauptzollämter für den internationalen Warenverkehr in Deutschland mit Elan und Sachverstand stellen werden“, so Hercher. Im Hauptzollamt Bremen ist Tödter für fast 1.000 Beschäftigte verantwortlich. Zu den dortigen Aufgaben zählen unter anderem die Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs, die Bekämpfung des Betäubungsmittelschmuggels und die Schwarzarbeitsbekämpfung.



Thomas Voigt führt den Weserbund

BREMEN. Seit Januar ist **Thomas Voigt** neuer Geschäftsführer des Weserbunds und des Wirtschaftsverbands Weser. Er gilt als Pionier für länderübergreifende Zusammenarbeit und als Netzwerklanker zwischen Wirtschaft und Politik. Voigt hat in Deutschland und den USA studiert und berufliche Erfahrungen als Verkäufer im Mineralölhandel, als Unternehmensberater sowie als Führungskraft in Handelskammern gesammelt. Von 2010 bis 2019 war er Hauptgeschäftsführer der Deutsch-Kolumbianischen Handelskammer in Bogotá.

Habdank koordiniert NON-STOP

EMDEN. Seit Februar leitet **Janis Habdank** bei NPorts als Manager das Pilotprojekt „New smart digital Operations Needed for a Sustainable Transition Of Ports“, kurz „NON-STOP“. Mit diesem Interreg-Projekt wird bis Ende 2022 für den Emders Binnenhafen ein intelligentes Sediment- und Wassermanagementkonzept sowie ein digitales Dashboard entwickelt. Ziel ist es, einer weiteren Verschlickung des Binnenhafens vorzubeugen und zugleich den Unterhaltungsaufwand zu reduzieren.



Horst Bartels verstorben

SCHORTENS. Im Februar verstarb **Horst Bartels**, Gründer und bis zuletzt Herz und Kopf der Nordfrost-Gruppe, an den Folgen einer schweren Krankheit. Der gebürtige Wilhelmshavener war ein Visionär und Stratege mit Leidenschaft, der sich auch über die Region hinaus einen Namen gemacht hat. Er leitete nicht nur die Geschicke von Nordfrost, sondern war auch der erste und größte private Investor am JadeWeserPort. 2019 hatte er angekündigt, eine Fährverbindung von Wilhelmshaven nach Skandinavien einzurichten.

Suhr hat jetzt auf der DNV-Brücke das Sagen



HAMBURG. Der Deutsche Nautische Verein (DNV) arbeitet seit Februar mit einer neuen Brückenbesetzung und einem neuen Vorsitzenden, **Kapitän Christian Suhr**. Er ist zugleich Vorsitzender des Nautischen Vereins (NV) zu Hamburg. Suhr wurde auf der Jahreshauptversammlung des DNV an die Spitze der maritimen Traditionseinrichtung gewählt. Er folgt damit auf den Emders Reeder und zugleich Vorsitzenden des dortigen NV, Frank Wessels. Der Diplomkaufmann stand seit Februar 2011 an der Spitze des 1868 gegründeten DNV. Das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden im DNV bekleidet weiterhin der Kieler und ehemalige langjährige Kapitän und Lotse, Hans-Hermann Lückert. Zweiter Stellvertreter ist Dr. Iven Krämer, der seit 2009 als Leiter des Referats Hafenwirtschaft und Schifffahrt in Bremen fungiert.

Trauer um Carl H. Büttner

BREMEN. Die Bremer Reederei Carl Büttner trauert um ihren Seniorchef **Carl Habbo Büttner**, der im Januar kurz nach seinem 91. Geburtstag verstarb. Büttner hatte direkt nach dem Zweiten Weltkrieg als Lehrling bei Büttner angefangen. Später war er in vierter Generation bis 2001 aktiver geschäftsführender Gesellschafter, bevor er bis 2007 die Position des Beiratsvorsitzenden in der Reederei innehatte. Zu seinen Lebensgrundsätzen gehörten Aussagen wie „Organisch wachsen – das heißt, Gewinne wieder neu investieren“.



BLG-Fahrzeuglackiererin zur Landessiegerin gekürt

BREMEN. Im Februar hat die Handwerkskammer Bremen **Alicia Oster** (l.), Fahrzeuglackiererin bei der BLG AutoTec, im Leistungswettbewerb des Deutschen Handwerks 2019 zur Kammer- und Landessiegerin ausgezeichnet. Auf Einladung der Senatorin für Soziales, Jugend, Integration und Sport, Anja Stahmann, nahm Oster den Titel für die besondere Ausbildungsleistung vom Präses der Handwerkskammer, Thomas Kurzke, im Bremer Rathaus entgegen. Oster absolvierte ihre dreijährige Ausbildung zur Fahrzeuglackiererin bei BLG AutoTec im Technikzentrum des Autoterminals Bremerhaven. Sie schätzt vor allem die Kreativität an ihrem Beruf. „Wir lackieren die Fahrzeuge je nach Kundenwunsch mit ganz individuellen Vorgaben“, so die 20-Jährige.

J. MÜLLER



Ob Getreide, Futtermittel, Kaffee, Zellulose, Rund- und Schnitthölzer, Eisen, Stahl oder komplette Windkraft- und Industrieanlagen: **J. MÜLLER** ist darauf spezialisiert, Ihre Güter sorgfältig und schonend umzuschlagen, zu lagern und zu transportieren. Mit zwei neuen, kajennahen Hallen bieten wir Ihnen jetzt noch mehr Lagerkapazität.

J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG
Neustadtstraße 15 | 26919 Brake

Tel. +49 [0] 4401 914-0
Fax +49 [0] 4401 914-229
info@jmueller.de

www.jmueller.de

2020

Mai

- 19.5.2020** ■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Osnabrück, Deutschland
- 26. – 28.5.2020** ■ **Breakbulk Europe**
www.europe.breakbulk.com
Bremen, Deutschland
- 3. – 5.6.2020** ■ **ESPO Conference**
www.espo.be/events
Oslo, Norwegen

Juni

- 14.6.2020** ■ **Fahrradtag Luneplate**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Bremerhaven, Deutschland
- 16. – 18.6.2020** ■ **transport logistic China**
www.transportlogistic-china.com
Shanghai, China
- 25.6.2020** ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Neuss, Deutschland

Juli

- 5. – 10.7.2020** ■ **14th International Coral Reef Symposium**
www.icrs2020.de
Bremen, Deutschland

August

- 19. – 23.8.2020** ■ **Sail Bremerhaven**
www.bremerhaven.de
Bremerhaven, Deutschland
- 20.8.2020** ■ **Kundenempfang Sail Bremerhaven**
www.bremerhaven.de
Bremerhaven, Deutschland
- 27.8.2020** ■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Frankfurt am Main, Deutschland

September

- 4.9.2020** ■ **30. Niedersächsischer Hafentag**
www.seaports.de
Emden, Deutschland
- 4.9.2020** ■ **Kapitänstag**
www.bhv-bremen.de
Bremen, Deutschland
- 16.9.2020** ■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Leipzig, Deutschland
- 17.9.2020** ■ **Welt der Logistik**
www.bhv-bremen.de/welt-der-logistik-2020
Bremen, Deutschland
- 22. – 25.9.2020** ■ **WindEnergy Hamburg**
www.windenergyhamburg.com
Hamburg, Deutschland

Diese Angaben sind ohne Gewähr, da zum Redaktionschluss noch nicht feststand, ob Veranstaltungen aufgrund des Coronavirus ggf. abgesagt werden.

GERMAN PORTS

Save the Date

In den nächsten Wochen finden zahlreiche Messen statt, die für die maritime Wirtschaft und die Logistik von besonderer Bedeutung sind. Im Blickpunkt steht dabei vor allem die „Breakbulk Europe“ im Mai in Bremen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, uns besser kennenzulernen und zusammen mit Branchenexperten die neuesten Entwicklungen zu diskutieren. Beste Gelegenheiten dafür liefern die Veranstaltungsreihen „Hafen trifft Festland“ und „logistics talk“ sowie der „30. Niedersächsischer Hafentag“ in Emden und der „Kapitänstag“ in Bremen.

- Messen ■
- Kundenevents ■
- Weitere Highlights ■

Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

Review

Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen

OLDENBURG. Am 12. Februar zogen das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Seaports of Niedersachsen und Niedersachsen Ports in einer gemeinsamen Pressekonferenz Bilanz für 2019 und berichteten über anstehende Investitionen in die neun niedersächsischen Seehäfen. Dabei konnten (v. l.) Timo A. Schön, Geschäftsführer Seaports of Niedersachsen, Dr. Bernd Althuisman, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, und Holger Banik, Geschäftsführer Niedersachsen Ports und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft den zahlreich angereisten Journalisten für das zurückliegende Jahr einen Frachturnschlag von 53,5 Millionen Tonnen vermelden – das beste Ergebnis seit Ausbruch der Finanzkrise im Jahr 2008 (siehe auch News Seite 9).



Hafen trifft Festland

OLDENBURG. Am 10. März gastierte „Hafen trifft Festland“ in der EWE Arena in Oldenburg und landete damit gleich im doppelten Sinne einen Dreipunktewurf. Denn zum einen lieferten die Experten aus Wilhelmshaven drei spannende Vorträge zu den Themen „Aktuelle Entwicklungen in Niedersachsens Seehäfen“, „Mee(h)r geht immer“ und „Überblick über die Perspektiven für Unternehmen aus der Wirtschaftsregion Oldenburger Land“ ab. Zum anderen stand eine Besichtigung der EWE Arena, der Heimat der EWE Baskets Oldenburg, unter dem Motto „Challenge am Basketballkorb“ auf dem Programm.

FOTOS: ANDREAS BURMANN, BREMENPORTS (2)

Breakbulk Middle East

DUBAI. 103 Aussteller aus 72 Ländern, die die gesamte industrielle Lieferkette repräsentieren, und mehr als 3.400 Besucher nahmen am 25. und 26. Februar im Dubai World Trade Centre an der inzwischen fünften Auflage der „Breakbulk Middle East“ teil. Im Vorfeld der im Mai in Bremen stattfindenden „Breakbulk Europe“ war auch bremenports dort mit einem eigenen Stand vertreten. Tatkräftige Unterstützung erhielt die Hafenmanagementgesellschaft dabei durch mehrere Schwergut- und Projektladungsexperten von der BLG Cargo Logistics und von Transport Overseas Shipping.



FRUIT LOGISTICA

BERLIN. Die führende Fachmesse für den globalen Fruchthandel, die vom 5. bis 7. Februar in der Bundeshauptstadt stattfand, stellte in diesem Jahr mit über 3.300 Ausstellern und mehr als 72.000 Fachbesuchern einen neuen Rekord auf – und das, obwohl zahlreiche Aussteller aus China wegen des Coronavirus-Ausbruchs kurzfristig nicht anreisen konnten. Neben aktuellen Entwicklungen rund um die Logistikkette waren vor allem Nachhaltigkeit und der Brexit die bestimmenden Themen. Auch bremenports präsentierte sich in Berlin, und zwar mit einem Gemeinschaftsstand mit den drei Mitausstellern DAL Deutsche Afrika-Linien, Fruit Insurance und Heuer Logistics. Gemeinsam freute man sich nicht nur über eine Vielzahl erfolgreicher Fachgespräche, sondern auch über den Besuch von Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik.



AUSGABE
JUNI
2020

Themenschwerpunkt Skandinavien

Der nächste Halt auf unserer logistischen Weltreise ist Skandinavien. Die Region im Norden Europas punktet im internationalen Vergleich vor allem mit stabilen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie mit ihrem schnellen Zugang zu neuen Technologien.

Point of View

Sven Riekers, Geschäftsführer der BLG Cargo Logistics
zum Themenschwerpunkt Skandinavien



Beim Blick auf die „Fakten zum deutschen Außenhandel“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zeigt sich, dass Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland sowohl beim Export als auch beim Import unter den 30 wichtigsten Handelspartnern Deutschlands liegen. Dieses Bild verfestigt sich weiter, wenn man die Umschlagsaktivitäten in den norddeutschen Häfen genauer betrachtet. Auch die bremischen Häfen verbindet mit Skandinavien eine langjährige erfolgreiche Partnerschaft. So werden beispielsweise Papier- und Zelluloseprodukte aus dem waldreichen Schweden seit Jahrzehnten an der Weser gelöscht und von hier europaweit verteilt. So ist Bremen seit über 50 Jahren der Hafen der Wahl für das Unternehmen Smurfit Kappa, das im nordschwedischen Piteå die größte Papierfabrik für sogenanntes Kraftliner-Papier in Europa betreibt. Dafür wird im Neustädter Hafen jeden Montag ein RoRo-Schiff mit Papierrollen aus dem Norden durch die BLG Logistics abgefertigt. Per Schiff aus Norwegen kommen überdies Teile des Erzes, das das Stahlwerk in Bremen zur Produktion benötigt, während auf dem umgekehrten Weg Öl- und Gasprojekte in Norwegen mit Rohrprodukten aus dem Neustädter Hafen beliefert werden.

Finnland ist zwar nicht Teil des geografischen Skandinaviens; aus der Sicht der Häfen und Reedereien zählt es jedoch als Ostseeanrainer zu ebendiesem Fahrtgebiet.

Auch hier werden zwischen den verschiedenen Destinationen sowohl Forstprodukte als auch nennenswerte Volumina an Projektladung oder Neufahrzeuge, die im Nordosten Europas gefertigt werden, verschifft. Neben klassischen Küstenmotorschiffen spielt hier das RoRo-Schiff eine besondere Rolle: Da ab Finnland nur wenige Überseeschiffe direkt abfahren, fungiert das BLG AutoTerminal in Bremerhaven als Drehscheibe für Exporte nach und Importe aus diesem Land gleichermaßen. Projektspediteure nutzen die regelmäßigen Shortsea-Verbindungen zwischen Finnland und Bremerhaven, um von Bremerhaven aus finnische High-and-Heavy-Ladung auf weltweite Relationen weiterzuladen. Damit wird deutlich: Skandinavien ist weit mehr als Mitternachtssonne, Elche und Selbstbaumöbel.



Thema:
Skandinavien

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:
bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Michael Skiba
Telefon: +49 421 30901-610
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Projekt- und Anzeigenleitung:
Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-612
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste
vom 17. Januar 2020
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvvmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

Redaktion:
Thorsten Breuer (bre), verantwortlich;
Claudia Behrend (cb)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvvmedia.com

Layout:
Heike May, www.heikemay.design

Druck:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal
im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren
(Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als
PDF-Datei auf Deutsch
und Englisch verfügbar.
Scannen Sie den QR-
Code oder gehen Sie auf
www.bremenports.de/
logistics-pilot



Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung muss vom Verlag oder Herausgeber genehmigt werden. Dies gilt auch für die elektronische Verwertung wie die Übernahme in Datenbanken, Onlinemedien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

**Dieses Magazin ist ein
Gemeinschaftsprojekt von**

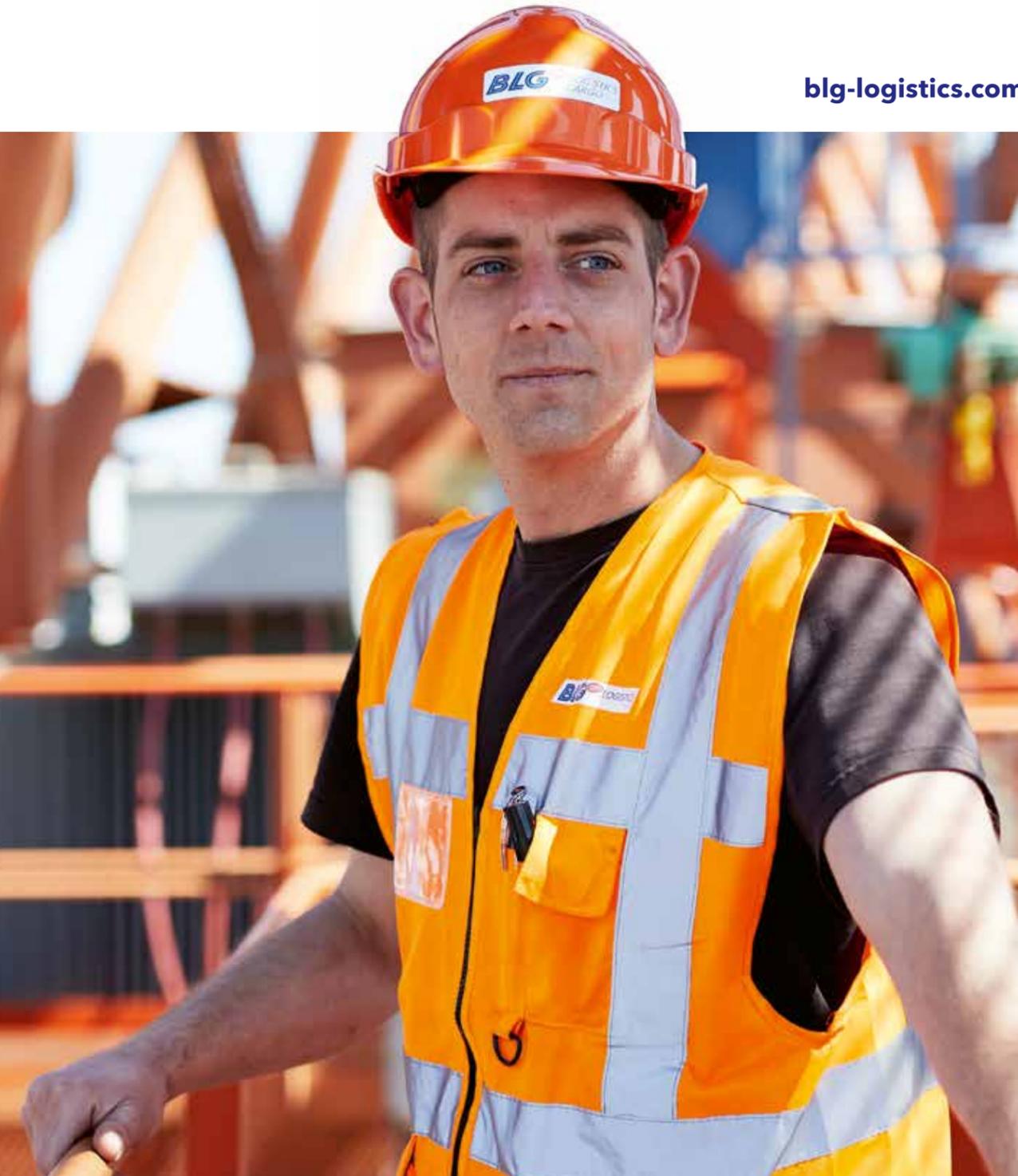
- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafenvertretung e. V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

BLG LOGISTICS

WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK. WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.

Unser stärkster Antrieb ist dabei immer, für Sie die beste Logistikh Lösung zu finden.

blg-logistics.com





MAßGESCHNEIDERTE LÖSUNGEN FÜR IHRE GRÖßTEN PROJEKTE.

MSC bietet maßgeschneiderte End-to-End-Lösungen für Ihre Projektladung. Wir kombinieren unsere globale Hafenabdeckung, Spezialausrüstung und Expertenteams und führen Sie durch jeden Schritt des internationalen Transportprozesses. Sie können unserer Erfahrung als Weltmarktführer im Bereich Schifffahrt und Logistik vertrauen. Ob übergroße Ladung oder Stückgut – Ihre Fracht ist bei uns in sicheren Händen.

[msc.com/project](https://www.msc.com/project)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

