

AUSGABE
FEBRUAR
2020

LOGISTICS PILOT

 GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



**Südliches
Afrika –
auf direktem Weg
zum Zukunftsmarkt?**

Kap der Gegensätze

Gelebte Vielfalt im Spagat zwischen Boomregion und Korruption

Seite 10

Small talk is big talk

Kommunikatives Talent als Pluspunkt bei Geschäftsterminen in Südafrika

Seite 16

Port Cyber Security Officer

Zwei Vorreiter aus Bremen und Niedersachsen stellen sich vor

Seite 23



Hafen-Infrastruktur in guten Händen

Wir sind überall dort aktiv, wo die bremischen Häfen zuverlässig funktionieren müssen. Rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr. Unsere Ingenieure, Techniker und Handwerker kümmern sich um den Betrieb, die Wartung und Reparatur der komplexen Anlagen der maritimen Infrastruktur und entwickeln sie ständig weiter. Dazu gehören natürlich die rund 200 Kilometer Gleise Hafeneisenbahn, welche die Umschlagsanlagen in Bremen und Bremerhaven mit dem Hinterland verbinden, und auch die 22 Kilometer Deiche und Hochwasserschutzanlagen in Bremerhaven.

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



AUSGABE FEBRUAR 2020

**Themenschwerpunkt:
Südliches Afrika**

TITELBILD/MONTAGE - HEIKE MAY; RETO STÖCKLI/MASA EARTH OBSERVATORY; PIXABAY; UNSPLASH/DAVID CLODE; RICHARD VAN DER SPUIJ/DREAMSTIME.COM; FOTO SEITE 3: WESTERN CAPE GOVERNMENT

4 **Impression**
Zahlen und Fakten
rund um Afrika

News
Meldungen aus
der Branche

6 **Main Topic**
Kap der
Gegensätze

Behind the Scenes
Small talk is big talk

10 **16** **Digitisation**
Afrika macht mobil

Logistics Story
Binnenschifffahrt
aktuell

18 **20** **Portrait**
Zwei Vorreiter für
Port-Cybersecurity

People
Meldungen aus
der Branche

23 **26** **Appointments**
Veranstaltungen
im Visier

Preview & Imprint
Themenschwerpunkt
China

28 **30**

„Ein schlafender Riese erwacht“

Alan Winde, Premierminister der südafrikanischen Provinz Westkap



Liebe Leserinnen und Leser,

die afrikanische Schifffahrtsindustrie wird oftmals als „schlafender Riese“ bezeichnet. Wachsende Volkswirtschaften auf dem gesamten Kontinent, der Zugang zu wichtigen Ressourcen sowie zunehmender Handel und Investitionen weisen darauf hin, dass hier ein schlafender Riese erwacht. Das gilt insbesondere für die Republik Südafrika. Ihre lange Küstenlinie, die gute strategische Lage und die zahlreichen Tiefwasserhäfen dort bieten dem Land eine hervorragende Ausgangsbasis zur Weiterentwicklung seiner maritimen Wirtschaft – und einer Vielzahl damit verbundener Branchen wie Logistik, Erdöl, Erdgas und Stahl.

Das Westkap bildet dabei die größte maritim produzierende Provinz Südafrikas und das Zentrum der Bootsbauindustrie. Allein Kapstadts Bootsbauxporte sind seit 2014 jährlich um 20 Prozent gestiegen. Die Stadt ist der zweitgrößte Hersteller von Freizeitkatamaranen auf der Welt. Die dominierenden Player vor Ort sind große Schiffsreparatur- und Schwerindustrieunternehmen, die direkt Kunden aus dem Erdölsektor bedienen. Kleinere Engineering- und Fertigungsstätten sowie Spezialausrüster runden die Kernkompetenzen vor Ort ab. Auch geografisch ist Kapstadt gut positioniert, um zum Beispiel ein Servicehub für die westafrikanische Erdölindustrie zu werden. Denn derzeit decken südafrikanische Unternehmen schätzungsweise weniger als ein Prozent des westafrikanischen Erdöl-Versorgungsbedarfs ab, sodass hier ein enormes Wachstumspotenzial besteht.

Ein weiteres Plus: Von den acht Handelshäfen in Südafrika befinden sich allein drei am Westkap: Saldanha Bay, Kapstadt und Mossel Bay. Sie bieten nicht nur Liegeplätze für große Container- und Massengutfrachter, sondern auch Schiffsbau- und -reparaturanlagen sowie zahlreiche Serviceleistungen. Der Transport von und zu diesen Häfen wird in allen drei Fällen durch eine gute Straßen- und Schieneninfrastruktur unterstützt.

Aufgrund des angesprochenen Wachstumspotenzials wird der maritime Sektor sowohl von der Regierung von Westkap als auch durch die südafrikanische Regierung unterstützt. Unser Netzwerk InvestSA One Stop Shop ist darauf ausgerichtet, Investoren bei der beschleunigten Umsetzung ihrer Projekte zu unterstützen, und die Red Tape Reduction Unit arbeitet daran, Bürokratie abzubauen.

Ihr Alan Winde

Boomerender Kontinent mit florierender Südspitze

Nach Angaben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) haben sich die deutschen Direktinvestitionen in Afrika innerhalb von nur vier Jahren mehr als verdoppelt – auf 1,94 Milliarden Euro im Jahr 2018.

Darüber hinaus attestiert das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) dem afrikanischen Kontinent „große Potenziale, die weit über Ressourcenreichtum, kulturelle Vielfalt, Unternehmertegeist und Innovationskraft hinausgehen“. Denn etwa die Hälfte der 20 am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften liegen in Afrika.

Als wichtigste Volkswirtschaft Afrikas sucht auch die Republik Südafrika den Schulterchluss mit Deutschland als einem ihrer traditionell wichtigsten Handelspartner. Der Kap-Staat gilt auch mit Blick auf den geplanten afrikanischen Binnenmarkt mit seinen 1,2 Milliarden Verbrauchern als Sprungbrett für den Kontinent.

Wenn wir nachfolgend vom „südlichen Afrika“ sprechen, dann meinen wir den südlichen Teil des afrikanischen Kontinents mit der Republik Südafrika und seinen Nachbarstaaten – wohlwissend, dass die Verwendung des Begriffs durchaus nicht einheitlich erfolgt.

Botswana

Hauptstadt:	Gaborone
Einwohner:	ca. 2,4 Millionen
BIP (pro Kopf in US-\$ 2019):	8.263
BIP-Wachstum 2019:	3,9 %
Wichtigste deutsche Einfuhrgüter 2018: (in % der Gesamteinfuhr)	
1. Nahrungsmittel	78,1 %
2. Rohstoffe (außer Brennstoffe)	12,4 %
3. Maschinen	2,3 %
Wichtigste deutsche Ausfuhrgüter 2018: (in % der Gesamtausfuhr)	
1. Elektrotechnik	65,4 %
2. Mess- und Regeltechnik	11,7 %
3. Maschinen	5,8 %

QUELLE: AFRICA BUSINESS GUIDE

Namibia

Hauptstadt:	Windhuk
Einwohner:	ca. 2,4 Millionen
BIP (pro Kopf in US-\$ 2019):	5.675
BIP-Wachstum 2019:	1,4 %
Wichtigste deutsche Einfuhrgüter 2018: (in % der Gesamteinfuhr)	
1. Nichteisenmetalle	60,9 %
2. Nahrungsmittel	22,1 %
3. Nichtmetallische Mineralien	9,4 %
Wichtigste deutsche Ausfuhrgüter 2018: (in % der Gesamtausfuhr)	
1. Nahrungsmittel	28,6 %
2. Maschinen	24,4 %
3. Elektrotechnik	6,2 %

QUELLE: AFRICA BUSINESS GUIDE

Wichtigste Handelspartner Deutschlands

Rangfolge der Länder, mit denen die Bundesrepublik Deutschland im Außenhandel (Waren) aktiv ist (2018)

Exporte in 1.000 Euro		
1.	USA	113.451.485
2.	Frankreich	105.335.976
⋮	⋮	⋮
31.	Südafrika	9.079.802



Importe in 1.000 Euro		
1.	China	106.171.296
2.	Niederlande	98.189.208
⋮	⋮	⋮
29.	Südafrika	8.004.032

QUELLE: BMWI

1

**Tanger-Med
(Marokko)**

Größte Häfen in Afrika

nach Containerumschlag im Jahr 2018
(in Millionen TEU)

- | | | |
|---|----------------------|------|
| 1 | Tanger-Med (Marokko) | 3,47 |
| 2 | Port Said (Ägypten) | 3,05 |
| 3 | Durban (Südafrika) | 2,96 |

QUELLE: STATISTA / LLOYD'S LIST



Simbabwe

Hauptstadt: Harare
Einwohner: ca. 15,3 Millionen
BIP (pro Kopf in US-\$ 2019): 1.423
BIP-Wachstum 2019: -5,2 %

Wichtigste deutsche Einfuhrgüter 2018:
(in % der Gesamteinfuhr)

- | | | |
|----|-------------------------------|--------|
| 1. | Getränke/Tabak | 44,6 % |
| 2. | Rohstoffe (außer Brennstoffe) | 23,3 % |
| 3. | Nahrungsmittel | 16,5 % |

Wichtigste deutsche Ausfuhrüter 2018:
(in % der Gesamtausfuhr)

- | | | |
|----|-----------------------|--------|
| 1. | Maschinen | 25,7 % |
| 2. | Chemische Erzeugnisse | 16,9 % |
| 3. | Nahrungsmittel | 12,4 % |

QUELLE: AFRICA BUSINESS GUIDE

2

**Port Said
(Ägypten)**

Mosambik

Hauptstadt: Maputo
Einwohner: ca. 30,3 Millionen
BIP (pro Kopf in US-\$ 2019): 493
BIP-Wachstum 2019: -0,5 %

Wichtigste deutsche Einfuhrgüter 2018:
(in % der Gesamteinfuhr)

- | | | |
|----|-------------------|--------|
| 1. | Kohle | 52,1 % |
| 2. | Nichteisenmetalle | 34,7 % |
| 3. | Getränke/Tabak | 6,0 % |

Wichtigste deutsche Ausfuhrüter 2018:
(in % der Gesamtausfuhr)

- | | | |
|----|----------------|--------|
| 1. | Maschinen | 45,9 % |
| 2. | Nahrungsmittel | 14,7 % |
| 3. | Elektronik | 14,6 % |

QUELLE: AFRICA BUSINESS GUIDE

Südafrika

Hauptstadt: Pretoria und Kapstadt
(Parlamentssitz)
Einwohner: ca. 58 Millionen
BIP (pro Kopf in US-\$ 2019): 6.331
BIP-Wachstum 2019: 1,2 %

Wichtigste deutsche Einfuhrgüter 2018:
(in % der Gesamteinfuhr):

- | | | |
|----|-------------------------------|--------|
| 1. | Kfz und Kfz-Teile | 39,5 % |
| 2. | Nichteisenmetalle | 13,4 % |
| 3. | Rohstoffe (außer Brennstoffe) | 13 % |

Wichtigste deutsche Ausfuhrüter 2018:
(in % der Gesamtausfuhr):

- | | | |
|----|-----------------------|--------|
| 1. | Kfz und Kfz-Teile | 28,0 % |
| 2. | Maschinen | 21,3 % |
| 3. | chemische Erzeugnisse | 15,8 % |

QUELLE: AFRICA BUSINESS GUIDE

Namibia

Simbabwe

Botswana

Südafrika

3

Durban
(Südafrika)

Mosambik

KOMPAKT

WILHELMSHAVEN. Seit Januar **hat der Jade-Dienst neue Gesellschafter:** Mit **HLM Hamburg Lines Men** aus Hamburg und der Lübecker Schleppreederei und Hafengesellschaft **J. Johannsen & Sohn** haben zwei mittelständische Firmen die Mehrheitsanteile an dem Wilhelmshavener Traditionsunternehmen übernommen. Hinzu kommen 26 der insgesamt rund 90 Mitarbeiter, die ebenfalls als Gesellschafter mit im Boot sitzen. Gemeinsam wollen man sich nun um neue Konzessionsaufträge und eine Ausweitung des Spektrums an Reparaturaufträgen bemühen, hieß es vonseiten des auf maritime Dienstleistungen spezialisierten Unternehmens.

EMDEN. Die **AG Ems** reicht ihr **Fachwissen im Umgang mit gasbetriebenen Schiffen** weiter. Seit Ende 2019 darf die Schifffahrts- und Logistikgruppe sowohl eigene Seeleute als auch seemannisches Fachpersonal anderer Unternehmen im Betrieb von sogenannten IGF-Schiffen ausbilden. IGF steht für International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels. Die IGF-Ausbildungserlaubnis ist durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) erteilt worden.



Perfekte Verladung für „das fetteste Teil“

CUXHAVEN. 1.850 Tonnen Brücke, fertig ausgerüstet mit Schienen für die Bahn, wurden im Dezember am Liegeplatz 9.3 in Cuxhaven verladen. Dabei handelte es sich um den **Mittelteil der neuen Kattwykbrücke**, die zukünftig die Verkehrsabläufe im Hamburger Hafen verbessern soll. „Es ist das fetteste Teil, das jemals in Cuxhaven verladen wurde, machte Andreas Wulf, geschäftsführender Gesellschafter des maritimen Spezialdienstleisters Otto Wulf, deutlich. Sein Unternehmen war für den Transport und die Montage des **270 Millionen Euro teuren Brückenbauprojekts** verantwortlich. In

Cuxhaven wurde das 130 Meter lange und 18 Meter hohe Brückenteil auf den Seeponton „TOW 3“ verladen. Dabei kamen vier SPMT mit insgesamt 96 steuerbaren Achsen zum Einsatz. Danach ging es mit einem Schleppverband nach Hamburg, wo die Brücke mithilfe der beiden Schwimmkräne „Matador 3“ und „Enak“ eingehängt wurde. Ende 2020 soll sie dort vollständig einsetzbar sein. Gebaut wurden der Mittelteil der Brücke und die beiden Vorbrücken mit einem Gewicht von je 1.100 Tonnen in den vergangenen eineinhalb Jahren auf einer Fläche hinter dem Liegeplatz 8 an der Cuxhavener Stromkaje.



Röhlig mit weiterem Standort in Mexiko

BREMEN. Röhlig Logistics treibt den **Ausbau seines globalen Netzwerks** weiter voran. Im November hat das inhabergeführte Logistikunternehmen aus Bremen ein weiteres Büro in Mexiko, und zwar in Puebla, eröffnet. „In Puebla befinden sich mehrere unserer großen Kunden, generell gilt die Region als Hauptsitz der Automobilindustrie in Mexiko“, so Michael Gerding, Managing Director von Röhlig Mexico. Damit verfügt Röhlig Mexico über Niederlassungen in Mexiko-Stadt, Monterrey und Puebla. Weltweit haben die Bremer in den vergangenen Monaten fünf weitere Büros in China, den USA und Australien eröffnet.



CM Logistik nimmt neues Lager in Betrieb

STUHR. Im Dezember vermeldete die CM Logistik Gruppe, dass sie bereits im Sommer ihr Portfolio um ein neues Lager in Stuhr erweitert hat. Dieses fungiert seitdem als zentrale Schnittstelle zwischen Produktion und Distribution. Dort verwaltet und deponiert das niedersächsische Transportunternehmen auf einer **3.000 Quadratmeter großen Lagerfläche mit insgesamt 2.500 Palettenstellplätzen im Hochregal- und Blocklager** die Güter seiner Kunden. Für die Bearbeitung, Zusammenstellung und Verpackung der Aufträge steht zusätzlich eine 2.000 Quadratmeter große Kommissionierungsfläche zur Verfügung.



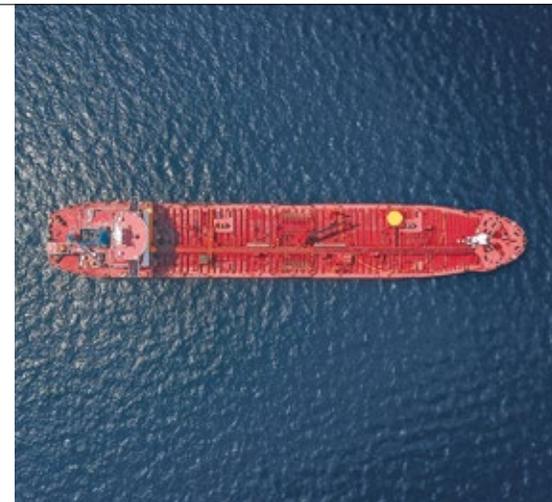
Malaysia: Leschaco stärkt Kontraktlogistik

BREMEN. Mit einer Spatenstichzeremonie feierte Leschaco im November den Bau eines **neuen Logistikzentrums in der malaysischen Gemeinde Bandar Bukit Raja**. Dieses ist speziell für die Lagerung und Handhabung von Chemikalien einschließlich Gefahrgut konzipiert. Der Bau des Lagers soll im vierten Quartal 2020 abgeschlossen sein. „Dieses Projekt ist ein strategischer Meilenstein für unsere Präsenz in Malaysia, wo wir seit 2013 Lager betreiben. Unsere derzeitigen Anlagen sind ständig voll ausgelastet“, begründete Lothar Lauszat, Geschäftsführer von Leschaco Malaysia, das Engagement in Südostasien.



Schneller und effizienter testen

ELSFLETH. Um neue Assistenzsysteme in der Schifffahrt schnell und effizient testen zu können, haben Wissenschaftler der **Jade Hochschule eine „Mobile Evaluierungsplattform für Schiffsassistenzsysteme (green-MEPS)“** entwickelt. Sie kann an Bord eingebunden werden, um simulierte Daten einzuspeisen und die Reaktion des Systems virtuell abzubilden, wenn das Schiff zum Beispiel im Hafen fest vertäut wurde. Das Gesamtsystem der Plattform setzt sich aus Komponenten zur Umwelt- und Schiffsvisualisierung, einer mobilen Brücke, sowie Modulen zur Simulation der Umweltsituation und der Schiffsbewegung zusammen.



Startschuss für digitale Frachtenbörse

BREMEN. Im November präsentierte **CargoSoft** sein neues Produkt **„eForwarding“ – eine Auskunfts- und Buchungsplattform**, die alle Verkehrsträger mit einbezieht und über die Teil- und Komplettladungen abgewickelt werden können. „Viele Lösungen konzentrieren sich lediglich auf einen Teil des logistischen Portfolios. Das geht aber an der Realität vieler Logistikdienstleister vorbei. Hier setzen wir mit unserer Plattform an“, so Markus Klein, Vertriebsleiter eForwarding bei CargoSoft. Das Unternehmen entwickelt seit 20 Jahren Software für internationale Speditionen mit den Schwerpunkten Luft- und Seefracht.



Im Fokus: Wasserstoff als Energieträger

LEER. Bereits zum siebten Mal luden die Hafengesellschaften NPorts und bremenports im November zum **Energie-Effizienz-Netzwerktreffen der Nordhäfen** ein. Im Maritimen Kompetenzzentrum in Leer diskutierten Branchenexperten innovative Lösungen, rechtliche Rahmenbedingungen und konkrete Beispiele zum Einsatz von grünem Wasserstoff im maritimen Umfeld. Zudem informierte ein Vertreter der NBank, dass derzeit ein neues Förderprogramm zu Wasserstoffanwendungen in der Vorbereitung sei, dessen Umsetzung noch in diesem Jahr erfolgen soll.



Erster Hafen mit IMS

BREMEN. 2019 hat sich **bremenports** entschlossen, seine verschiedenen Managementsysteme **zu einem integrierten Managementsystem (IMS)** zusammenzuführen, um Synergieeffekte zu nutzen. Das IMS wurde Ende des Jahres durch den TÜV Nord geprüft, der der Hafenmarketingmanagementgesellschaft bescheinigte, dass sie den hohen Anforderungen der verschiedenen Normen entspricht. Das heißt unter anderem, dass die Hafenverfügbarkeit in den bremischen Häfen sichergestellt ist und dass rund um die Uhr Liegeplätze, Zufahrten und Schleusen sowie Gleisnetze und Straßen zur Verfügung stehen. „Das ist ein großer Entwicklungsschritt, denn wir sind der erste Hafen, der ein IMS zertifiziert bekommen hat“ so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe.

KOMPAKT

OLDENBURG/WILHELMSHAVEN. Der **Ausbau der Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven** geht voran. Bis 2022 soll dieser Abschnitt vollständig elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut sein. Ende Oktober war der erste Spatenstich für ein wichtiges Teilstück – die Bahnumgehung Sande. Die Umfahrung des Ortskerns gehört zu den aufwendigeren Arbeiten, weil nicht nur neue Gleise verlegt werden, sondern auch der Bahnhof umgebaut werden muss. Das neue, etwa sechs Kilometer lange Gleis rund um die Gemeinde soll 2021 fertig sein.

BREMERHAVEN. Seit Ende Januar **hat die Reederei Maersk ihren Liniendienst „ME1“**, der Indien und Saudi-Arabien mit den europäischen Häfen verbindet, **von Hamburg nach Bremerhaven verlagert.** Dadurch wird der Hamburger Hafen ein jährliches Volumen von 150.000 TEU verlieren, das nach Expertenschätzungen aber nicht eins zu eins auf Bremerhaven übertragbar sei. Bremens Hafensensorin Claudia Schilling will vor diesem Hintergrund auf keinen Fall den Wettbewerb zwischen den Standorten anfachen, sondern machte gegenüber dem „Weser-Kurier“ deutlich: „Wichtiger als punktuelle Verschiebungen zwischen Hamburg und Bremen wäre, dass die deutschen Häfen insgesamt mehr Ladung gewinnen.“



Bau zweier UWA erfolgreich umgesetzt

CUXHAVEN. Im Zuge der **Elbvertiefung** wurden an den **Unterwasserablagerungsflächen (UWA) „Medemrinne“ und „Neufelder Sand“** zwischen März und Oktober 2019 rund 1,2 Millionen Tonnen Wasserbausteine verbaut. Machulez, ein Mitglied der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG), koordinierte das Projekt vor Ort und stellte dafür sein Logistiknetzwerk und seine Hafeninfrastuktur zur Verfügung. „Die größte Herausforderung war es, die parallelen Abwicklungen aller am Projekt beteiligten Schiffe sowie die dazugehörigen Vor- und Nachläufe abzufertigen“, so das Machulez-Projektteam.

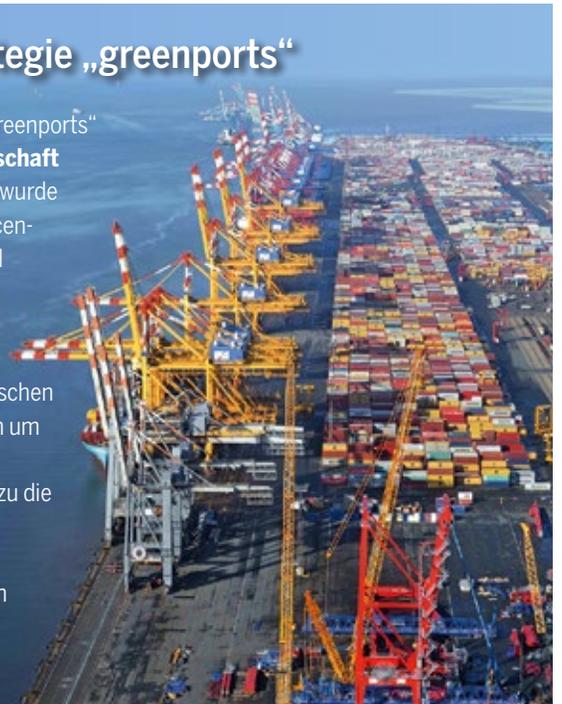
NPorts findet neue Heimat im Pacific One

WILHELMSHAVEN. 33 NPorts-Beschäftigte haben im Dezember ihren bisherigen Standort in der Neckarstraße verlassen und **neue Büroräume im Pacific One bezogen.** In dem siebengeschossigen Gebäude am Güterverkehrszentrum des JadeWeserPorts sind damit 30 weitere Räume durch NPorts bezogen, nachdem elf Mitarbeiter der Abteilung Port Office bereits seit mehreren Jahren dort arbeiten. Dank der zentralen Lage können sie nun Hafengebiete wie die Niedersachsenbrücke, die Umschlagsanlage Voslapper Groden oder den Außenhafen Hooksiel schneller erreichen.



Zehn Jahre Nachhaltigkeitsstrategie „greenports“

BREMEN. 2009 hat bremenports unter dem Titel „greenports“ **als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt.** Seitdem wurde unter anderem ein Maßnahmenplan für einen ressourcenschonenden Umgang mit Energie entworfen, der Anteil an erneuerbarem Strom auf über 90 Prozent gesteigert und 67 Beleuchtungsmasten der Hafeneisenbahn mit neuester LED-Technik ausgerüstet. Durch diese und weitere Maßnahmen haben die bremischen Häfen in den vergangenen acht Jahren ihre Emissionen um 70 Prozent reduziert. Nun will man bis Ende 2023 die Hafeninfrastuktur komplett CO₂-neutral gestalten. Dazu die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling: „Die Häfen sind der Motor der Bremer Wirtschaft. Jeder fünfte Arbeitsplatz im Land hängt von ihnen ab. Umso mehr freue ich mich, dass es auch gelingt, die Häfen klimapolitisch voranzubringen.“





Seehafen Emden ist bereit für größere Schiffe

EMDEN. Die Liegewanne an der Emspier ist seit November auf einer Länge von 400 Metern und einer Breite von 45 Metern nun 10,92 Meter (SKN) tief – bisher 9,12 Meter (SKN). Das ermöglicht die Abwicklung von Schiffen mit einem **Tiefgang bis 10,30 Meter**. In diese Vertiefung hat Nports rund eine Million Euro investiert und damit auf die wachsenden Schiffsgrößen im Import und Export von Fahrzeugen reagiert. Denn Emden ist ein **Drehkreuz für den weltweiten Fahrzeugtransport**.



Sieben weitere E-Autos für bremenports

BREMEN. Zusätzlich zu den vier elektrisch betriebenen Fahrzeugen, die bremenports bereits einsetzt, hat die Hafenmanagementgesellschaft im November sieben weitere Fahrzeuge angeschafft, die ganz oder teilweise elektrisch fahren. **Von den 46 bremenports-Pkw sind elf mit alternativen Antrieben, wie dieser „VW Up“, ausgestattet.** „Wir sind damit in unserem Bemühen, unseren Fuhrpark schrittweise umzustellen, ein gutes Stück vorangekommen“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe.



Konzepte für autonomes Rangieren

BREMEN. Im Rahmen der Hafenrunde Schiene fand im Oktober die Vorstellung der Ergebnisse des **Forschungsprojekts „Rang-E – Autonomes Rangieren auf der Hafeneisenbahn“** durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) statt. In dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Projekt haben Experten des ISL, des BIBA und des IVE über Automatisierungstechnologien und rechtliche Rahmenparameter hinaus einen Weg zur Zeit- und Kosteneinsparung im Hafeneisenbahnbetrieb identifiziert: das Konzept des idealtypischen Hafens.

Niedersachsen
Ports

Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de



Kap der Gegensätze

Mit über 50 Ländern und rund 1,3 Milliarden Menschen ist Afrika der zweitgrößte Kontinent der Welt. Das bedeutet aber nicht nur gelebte Vielfalt, sondern auch eine Vielzahl unterschiedlicher Chancen und Risiken. Oder anders formuliert: einen Spagat zwischen Boomregion und Korruption oder auch zwischen Begeisterung und Ernüchterung.

Egal ob Zulieferer der Automobilindustrie, Logistiker, oder Maschinen- und Anlagenbauer für die Unternehmen in Niedersachsen und Bremen zählt das südliche Afrika, und dort die Republik Südafrika, zu den wichtigsten Handelspartnern auf dem Kontinent. So macht allein der Handel mit der Regenbogennation durchschnittlich ein Drittel des gesamten bremischen Außenhandels mit Afrika aus. Dabei wurden nach Informationen der Handelskammer Bremen im Jahr 2018 Waren im Wert von rund 1,14 Milliarden Euro über die bremischen Häfen mit Südafrika gehandelt. Mit einem Volumen in Höhe von rund 994 Millionen Euro überwiegen dabei die Ausfuhren. Dagegen wurden „nur“ Waren im Wert von knapp 141 Millionen Euro über die bremischen Häfen aus Südafrika eingeführt.

Ähnlich sieht es mit der Bedeutung Südafrikas für Niedersachsen aus, nur dass hier die Importzahlen höher als die Exportzahlen sind. So weisen die IHK Niedersachsen und das Statistische Bundesamt (Destatis) für das Bundesland insgesamt ein Volumen von über 1,6 Milliarden Euro aus, wenn es um den In- und Export mit der Republik Südafrika im Jahr 2018 geht. Davon entfallen 592 Millionen Euro auf die Ausfuhr und 1,07 Milliarden Euro auf die Einfuhr von Waren nach Niedersachsen. Das wiederum bedeutet, dass 35 Prozent der niedersächsischen Exporte Richtung Afrika

nach Südafrika gehen, während es bei den Importen sogar 51 Prozent sind.

Blickt man parallel auf die gesamtdeutsche Statistik, so sind es vor allem Kraftwagen und Kraftwagenteile sowie Maschinen und chemische Erzeugnisse, die von hier nach Südafrika transportiert werden. Auf dem umgekehrten Weg gelangen insbesondere Kraftwagen und Kraftwagenteile sowie Metalle, Erze und Maschinen von dort nach Deutschland (vgl. Impression Seite 4/5).

Südafrika als Tor und Hub

„Die starke Dominanz der Republik Südafrika in diesen Zahlen verzerrt jedoch die tatsächlichen Warenströme innerhalb des südlichen Afrikas“, so Tilman Brunner, Sprecher Federführung International bei der IHK Niedersachsen. „Denn zahlreiche Waren, die über Zwischenhändler in den Nachbarstaaten landen, werden über die Republik Südafrika abgewickelt und tauchen entsprechend auch nur in der Statistik des Landes an der Südspitze des Kontinents auf. In der Logistik und im Vertrieb ist Südafrika also definitiv der Hub für seine Nachbarn.“

Auch für die BLG LOGISTICS besitzt Südafrika eine Schlüsselfunktion auf dem afrikanischen Kontinent. ■■■



Reibungslose Logistikketten sind für die BLG LOGISTICS in Südafrika unerlässlich. Die Schwerpunkte der Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaft BLG Logistics of South Africa liegen insbesondere in der Fertigfahrzeug-, der Projekt- und der Kontraktlogistik.

■ Deshalb ist man dort über die Tochtergesellschaft BLG Logistics of South Africa an sechs Standorten vertreten. Der Hauptsitz des Logistikdienstleisters befindet sich in Port Elizabeth, weitere Dependancen befinden sich in den Hauptzentren des Landes, in Kapstadt, Durban, Pretoria, East London und Johannesburg. Dabei liegt der Schwerpunkt der Unternehmensaktivitäten auf der Fertigfahrzeuglogistik. „Südafrika wird oft als das Tor zu Afrika bezeichnet. Viele Erstausrüster und Lieferanten der Automobilindustrie, beispielsweise Nissan, BMW, Mercedes, Toyota, Ford, Volkswagen und Isuzu, sind vor Ort ansässig.“, erklärt Kai Olschner, Geschäftsführer der BLG Industrielogistik und verantwortlich für den Bereich Overseas. „Es ist ein angenehmes Land, und es macht Spaß, dort zu arbeiten. Südafrika hat eine relativ gute Infrastruktur, eine junge Bevölkerung und viel Platz zu bieten“, so Olschner weiter. Gleichzeitig sieht er aber auch eine Reihe von Herausforderungen, denen sich Unternehmen zu stellen haben, wenn sie in der Region erfolgreich agieren wollen. Dazu zählen eine immer stärkere Korruption, eine hohe Kriminalität und politische Instabilität. Auch die aktuelle Wirtschaftspolitik sowie die sich verschlechternde Energieversorgung seien seiner Ansicht nach Faktoren, die bei potenziellen Investoren für Verunsicherung sorgen können.

Rückgang der Produktivität in den Häfen

Bei Maersk Line, der weltweit größten Containerschiffreederei, sieht man Südafrika vor allem aufgrund seiner starken verarbeitenden Industrie und seiner reichhaltigen natürlichen Ressourcen in einer privilegierten Position.

„Südafrika ist ein reiferer und stabilerer Markt als die anderen Regionen in Afrika. Darüber hinaus verfügt das Land über eine Vielzahl von Freihandelsabkommen, insbesondere mit der EU und den USA, die zur Ankurbelung der Wirtschaft beitragen“, umreißt Andres Felipe Rodriguez, Trade Manager Europe, Middle East und South Africa bei Maersk, den wirtschaftlichen Reiz des Landes aus seiner Sicht. Dennoch bewertet er, wie auch die BLG LOGISTICS, die politische Landschaft in Südafrika und vielen anderen Ländern des Kontinents als volatil. „Faktoren wie hohe Arbeitslosigkeit, soziale Ungleichheit und Armut bieten nach wie vor Anlass zur Sorge“, so Rodriguez. Die größten Herausforderungen sieht er, wenn es um den Hafenbetrieb und die landseitige Infrastruktur im gesamten südlichen Afrika geht. „Betrachtet man die vergangenen Jahre, so ist ein ständiger Rückgang der Produktivität in den verschiedenen Häfen Südafrikas zu verzeichnen, der insbesondere auf mangelnde Ersatzinvestitionen in gebrauchte Ausrüstung zurückzuführen ist. Und bei der landseitigen Infrastruktur in Südafrika sieht es nicht anders aus. Hier ist zudem das Fehlen ausreichender Kühlhauskapazitäten zu bemängeln“, kritisiert Rodriguez. Dementsprechend beabsichtigt Maersk in den kommenden Jahren, durch Direktinvestitionen oder Akquisitionen, seine Logistikketten im südlichen Afrika weiter zu optimieren.

VW: Vorfreude auf AfCFTA

„Für uns ist Südafrika der wichtigste Markt auf dem afrikanischen Kontinent“, unterstreicht Andile Dlamini, Leiter der

Konzernkommunikation bei Volkswagen Africa. Er ist der Ansicht, dass das Land längst „über eine starke logistische Infrastruktur auf der Straße, auf der Schiene und via Schiff verfügt“. Als wichtigen Schritt in die Zukunft bewertet er vor allem die Einführung der African Continental Free Trade Area (AfCFTA), einer Freihandelszone, die im Mai 2019 durch 22 afrikanische Staaten vertraglich besiegelt wurde und deren Umsetzung für dieses Jahr angestrebt ist. „Die AfCFTA wird nicht nur den Warenverkehr auf dem afrikanischen Kontinent erleichtern, sondern auch dafür sorgen,

dass weitere Synergien zwischen den Ländern in der Logistik identifiziert und erschlossen werden“, ist er sich sicher.

Die Volkswagen Group South Africa ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Aktiengesellschaft in Deutschland und hat ihren Sitz in Uitenhage, einer Industriestadt rund 35 Kilometer von Port Elizabeth entfernt. Auf dem dortigen Firmengelände fertigte VW im vergangenen Jahr mit rund 4.000 Mitarbeitern 97.000 Motoren für diverse Modelle und 162.000 Einheiten des „Polo“. „Wir nutzen den Hafen von Port Elizabeth für den ■■■

„Südafrika ist eine diversifizierte, teils hochmoderne Volkswirtschaft“

Interview mit Inger Steffen, Repräsentantin des Landes Niedersachsen in der Provinz Ostkap

Wo würden Sie die Hebel ansetzen, damit mehr Unternehmen aus Niedersachsen in Afrika beziehungsweise Südafrika finanzieren?

INGER STEFFEN: Für mehr Investitionsanreize müsste die staatliche Investitionsförderung noch mehr ausgebaut werden, zum Beispiel in der Risikoabsicherung durch Exportgarantien – sogenannte Hermesdeckungen. Daneben gibt es sehr viele Beratungsangebote, beispielsweise von der AHK Südliches Afrika, GTAI und KfW, dem Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft und dem Wirtschaftsnetzwerk Afrika, aber auch konkrete Initiativen der Bundesregierung wie „Grow Africa“ oder „Pro! Africa“, um nur einige zu nennen.

Ist der Süden Afrikas für Sie bereits auf dem Weg zum viel zitierten Zukunftsmarkt?

Südafrika ist bereits ein wichtiger Markt für deutsche Unternehmen, denn es handelt sich um eine diversifizierte, teils hochmoderne Volkswirtschaft, die sich in ihrer Infrastruktur deutlich von anderen Staaten des südlichen Afrikas unterscheidet. Die Handelsbeziehungen sind ausgezeichnet. 2019 konnte mit einem Handelsvolumen von 18,3 Milliarden Euro das dritte Rekordjahr in Folge verzeichnet werden. Insgesamt ist Südafrika für deutsche Unternehmen sehr interessant und nach wie vor ein Sprungbrett zum übrigen südlichen Afrika. Der innerafrikanische Handel dürfte durch das wirtschaftliche Aufholen anderer afrikanischer Länder und durch Abkommen wie das African Continental Free Trade Agreement, das derzeit verhandelt wird, noch an Schwung hinzugewinnen.

In welcher Hinsicht ist die Region bereits gut aufgestellt, und wo sehen Sie noch Verbesserungsbedarf?

Außenwirtschaftlich steht Südafrika insgesamt relativ robust da – dank des Rohstoffreichtums und autarker Lebensmittelversorgung. Traditionell starke Branchen sind unter anderem die Automobilindustrie, Finanzdienst-

leistungen, Landwirtschaft und Medizintechnik. Vor allem Letztere hat dort auch ihr Standbein für den übrigen Subsahara-Markt. Allerdings bedroht der durch jahrelange Korruption und Misswirtschaft entstandene Investitionsstau Südafrikas Vorsprung in der Infrastruktur und das dringend nötige Wirtschaftswachstum. Die neue Regierung unter Präsident Cyril Ramaphosa hat einige Investitionsprogramme aufgelegt, um ausländische Investitionen ins Land zu holen. Eine interessante Chance für deutsche Unternehmen könnte auch im Bereich erneuerbare Energien liegen. Mit dem kürzlich verabschiedeten Strukturprogramm zum Ausbau der Stromversorgung, dem „Integrated Resource Plan 2030“, soll der Anteil der erneuerbaren Energien am Energiemix bis 2030 von bisher 8 auf 30 Prozent ausgebaut werden.

Kritische Töne kamen bei der G-20-Konferenz „Compact with Africa“ im November in Berlin von der Entwicklungsorganisation ONE. Deren Deutschland-Direktor Stephan Exo-Kreischer sagte, zu einer guten Regierungsführung in Afrika gehörten auch Rechtsstaatlichkeit und Menschenrechtsfragen. Es müssten auch Bildung, Gesundheit und soziale Sicherung gefördert werden, um Armut zu reduzieren. Teilen Sie seine Ansicht?

Ja. Die Flüchtlingsströme aus Afrika zeigen es: Eine gute Entwicklung Afrikas ist wichtig für Europa. Damit die Bevölkerung in Afrika auch wirklich von der wirtschaftlichen Entwicklung profitiert, müssen Rechtsstaatlichkeit und grundlegende Menschenrechte gefördert werden. Südafrika ist hier wohl beispielhaft für viele andere afrikanische Länder; die Arbeitslosigkeit ist erschreckend hoch – bei gleichzeitigem Fachkräftemangel aufgrund des mangelhaften öffentlichen Bildungssystems. Ein sicheres, stabiles Umfeld dient auch den Unternehmen, denn sie müssen letztlich nicht so viel in Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz vor Kriminalität investieren.





Die Volkswagen Group South Africa zählt zu den größten Arbeitgebern am Kap. Von hier aus gehen Fahrzeuge in die ganze Welt.

■■■ Export unserer Polo-Modelle, die sowohl in die Märkte für Rechts- und Linkslenker gehen, also auch nach Großbritannien, Japan und Australien, während über den Hafen von Ngqura die Aufnahme von Containern mit den benötigten Fertigungs- und Montageteilen abgewickelt wird“, erläutert Dlamini. Damit ist die Volkswagen Group South Africa nach eigener Aussage nicht nur der größte Arbeitgeber, sondern auch der größte Abgaben- und Steuerzahler in der Provinz Ostkap.

Zukunftsmarkt oder Wunschdenken?

Spricht man mit Experten über den afrikanischen Kontinent, so fällt häufig der Begriff „Zukunftsmarkt“. „Darin steckt meines Erachtens jedoch oftmals viel Wunschdenken“, so Fausi Najjar, Director Southern Africa bei der dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) zugeordneten Wirtschaftsförderungsgesellschaft Germany Trade and Invest (GTAI). Seinen Standpunkt erläutert er wie folgt: „Ein Kontinent mit so vielen Ressourcen, Möglichkeiten zum Ausbau der Landwirtschaft und einer stark

Doppelte Unterstützung für Namibia

Weiterbildungen sind ein fester Bestandteil des Drittgeschäfts von bremenports. So führte die Hafenmanagementgesellschaft 2019 im Auftrag der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) eine Analyse durch, die helfen soll, den staatlichen Hafenbetreiber Namibias, Namport, in doppelter Hinsicht bei der Umsetzung des nationalen Logistikmasterplans zu unterstützen. Zum einen geht es darum, für Walvis Bay, den Haupthafen des Landes, die Organisationsbereiche zu ermitteln, die zur erfolgreichen Realisierung des Masterplans einer Weiterentwicklung bedürfen. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Optimierung der Hinterlandkorridore in die Nachbarländer Namibias.

Ausdrücklicher politischer Wille ist in diesem Zusammenhang der Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Zollbehörden.

Einzelne Projekte umfassen zudem die Einführung von IT-gestützter Import- und Transitabwicklung. Parallel dazu greift bremenports Namport bei dessen Personalentwicklung unter die Arme. Hierzu ermittelte die Bremer Hafenmanagementgesellschaft zunächst, welche Kompetenzen und Personalmengen zur Entwicklung der dortigen Stückgut- und Containerverkehre, der Infrastruktur sowie der Instandhaltung der Geräte erforderlich sind. Darüber hinaus gab

es bereits zusätzliche Weiterbildungsformate in Bremen und Bremerhaven, aber auch bei Namport vor Ort. Zudem bietet bremenports ein maßgeschneidertes Paket von Personalentwicklungsmaßnahmen an, das von der Ermittlung von Trainingsbedarfen über die Gestaltung von Curricula bis zur Durchführung von Workshops und Trainings reicht. „Um unsere Kunden – nicht nur in Afrika – effizient zu unterstützen, arbeiten wir im Rahmen dieses Projekts mit führenden Hochschulen und Universitäten zusammen. Zusätzlich profitiert der Kunde natürlich von unserer reichhaltigen Erfahrung als Hafengesellschaft in Bremen und Bremerhaven“, so Dr. Lars Stemmler, Leiter Internationale Projekte bei bremenports.

wachsenden Bevölkerung hat immer Zukunftspotenzial. Es geht aber auch um die Umsetzung. So wichtig internationale Flankierungen sein können, so können nur die afrikanischen Regierungen und dortigen Gesellschaften selbst ein breites Wachstum bewerkstelligen – und daran hapert es oftmals.“ Gleichzeitig warnt Najjar davor, von der Entwicklung in einigen Ländern oder von einzelnen unternehmerischen Erfolgsgeschichten gleich auf einen Aufschwung des gesamten Kontinents zu schließen: „Vor allem Südafrika als das am weitesten industrialisierte Land Afrikas, aber auch Namibia und Botswana verfügen über ein gutes Geschäftsklima. Auf der anderen Seite sind aber Mosambik, Simbabwe und Angola in dieser Hinsicht internationale Schlusslichter. Ob sich der erwartete Boom in Mosambik aufgrund großer Gasvorkommen in ein breites Wachstum übersetzen lässt, ist bei Weitem nicht ausgemacht.“

Für die Markterschließung in Afrika müsse nach Ansicht von Najjar häufig viel Zeit aufgebracht werden, wobei es für Unternehmen oftmals schwieriger sei, sich erst einmal als Marktakteur zu etablieren, als dem nachfolgenden Wettbewerbsdruck standzuhalten. Speziell was die Häfen in Südafrika betrifft, vertritt er einen ähnlichen Standpunkt wie Maersk: „Das dortige Management und die Infrastruktur haben deutlich nachgelassen. Hier spielen Korruption, Streiks und altes Material eine Rolle. Es gibt jedoch Reform- und Modernisierungsbemühungen. Diese werden aber nicht so schnell umgesetzt.“ Deswegen träten die Häfen in Walvis Bay (Namibia) und Maputo (Mosambik) sowie in

geringerem Maße Beira (Mosambik) und Lobito (Angola) zunehmend als Konkurrenten für Durban und die anderen südafrikanischen Häfen in Erscheinung.

Mehr Transparenz, weniger Korruption

Der Wille, die wirtschaftlichen Beziehungen zu den afrikanischen Ländern zu stärken, prägte auch die G-20-Konferenz „Compact with Africa“, zu der im November 2019 zahlreiche afrikanische Staats- und Regierungschefs ins Kanzleramt nach Berlin kamen. Ziel der 2017 unter der deutschen G-20-Präsidentschaft ins Leben gerufenen Partnerschaft ist es, die Bedingungen für private Investitionen und Beschäftigungsmöglichkeiten in Afrika gemeinsam mit den dortigen Ländern zu verbessern. Bei dem Treffen rief Bundeskanzlerin Angela Merkel die afrikanischen Partner aus zwölf Staaten zu mehr Transparenz auf. „Wir glauben, dass mehr Transparenz auch mehr Investoren in diese Länder bringen kann“, sagte sie. Und Martin Wansleben, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), ergänzte: „Vielfach verhindern hohe Bürokratiehürden, Korruption oder Sicherheitsfragen, dass deutsche Unternehmen den ersten Schritt nach Afrika überhaupt wagen.“ An der Partnerschaft Compact with Africa beteiligen sich bisher die Staaten Äthiopien, Ägypten, Benin, Burkina Faso, Elfenbeinküste, Ghana, Guinea, Marokko, Ruanda, Senegal, Togo und Tunesien. Ein Vertreter aus dem südlichen Afrika sitzt also noch nicht mit im Boot. (bre)

Maersk bietet seinen Kunden ein starkes Netzwerk ins Hinterland – mit dem Lkw oder dem Zug. Wie die GTAI ist die weltweit größte Container-schiffreederei aber der Ansicht, dass die Infrastruktur in den südafrikanischen Häfen nachgelassen hat.





„Small talk is big talk“

Die Devise „Reden ist Silber, Schweigen ist Gold“ soll ja manchmal hilfreich sein. Beim Businessstark in Südafrika hat allerdings derjenige bessere Karten, der nicht auf den Mund gefallen ist und durch kommunikatives Talent eine persönliche Verbindung zu seinem Gegenüber herstellen kann.

Vera Kuenzer hat drei Jahre in Südafrika gelebt. Seit dem Jahr 2000 arbeitet sie von Bremen aus als Trainerin für interkulturelle Kompetenz und bereitet unter anderem Fach- und Führungskräfte von internationalen Unternehmen auf längere Aufenthalte am Kap vor. Parallel dazu ist sie beim Zentrum für Interkulturelles Management und Diversity (ZIM) der Hochschule Bremen als wissenschaftliche Mitarbeiterin für die Bereiche Flucht und Migration verantwortlich.

Aus ihrer langjährigen Erfahrung mit entsandten Fachkräften und Geschäftsreisenden aus Deutschland nach Südafrika weiß sie, dass sich auch dort Logistikexperten in kommunikative Einbahnstraßen manövrieren können und dass so mancher Kenner der maritimen Branche durchaus Unterstützung benötigt, um im geschäftlichen Miteinander entsprechende Fettnäpfchen zu umschiffen.

„In Südafrika sagt man: ‚Small talk is big talk‘, so Kuenzer. „Das heißt, dort schätzt man es, im Gegensatz zu unserer eher sachbezogenen Kommunikation im Beruf auch auf Geschäftsebene eine persönliche Verbindung herzustellen. Dazu gehört es zum Beispiel, sich Zeit fürs Kennenlernen zu nehmen und sich die Namen der Geschäftspartner gut einzuprägen.“ Auch ehrlich gemeinte, positive Aussagen über das Land und seine Menschen wissen die Südafrikaner zu schätzen. Gern geben sie dem Neankömmling gute Tipps zur besseren Orientierung mit auf den Weg. Vor allem Männer können mit einem gut informierten Kommentar zu sportlichen Ereignissen punkten, denn Südafrika ist eine sportbegeisterte Nation. Weniger zielführend sei es hingegen, vorschnell und nur aus Neugierde, über das Thema Apartheid zu sprechen. „Dabei können sich manche Gesprächspartner schnell angegriffen fühlen, wenn sich noch kein Vertrauensverhältnis entwickelt hat“, so Kuenzer.

Immer authentisch bleiben

Auch wer Humor hat, kann beim Businessstark Pluspunkte sammeln. Vor allem wenn er in der Lage ist, diesen bei Reden, die die Südafrikaner lieben, zum Ausdruck zu bringen. „Hier gilt ebenfalls: Fachliche und sachliche Inhalte kommen nur halb so gut an wie Sachverhalte, die für positive Stimmung sorgen. Aber bitte authentisch bleiben und Fingerspitzen-

Weitere Informationen:
www.verakuenzer.de
www.zim-bremen.com

gefühl beweisen“, so die Trainerin. Dünn wird das Eis hingegen, wenn man die dortigen Arbeitsabläufe infrage stellt oder sie vorschnell verändern möchte. „Auch dabei ist die direkte deutsche Art nicht immer die beste. Insbesondere weil sich die Menschen vor Ort auch schon ihre Gedanken dazu gemacht haben“, erläutert Kuenzer. Sollte man aber nach einer Zeit des Kennenlernens zu dem Schluss kommen, dass Neuerungen dennoch unumgänglich sind, so sei es hilfreich, im Wir-Modus und nicht im Ich-Modus zu sprechen – getreu dem Motto „Wir können zusammen etwas erreichen“. Wohlberaten ist auch derjenige, der darum weiß, dass auf dem Nachbarkontinent Kritik keinesfalls so offen geäußert wird wie bei uns. Wer all das beherzigt, darf sich dann freuen, wenn er zum gemeinsamen Essen ins Restaurant, zu einem Sportevent oder in die Kirche eingeladen wird. Eine Einladung nach Hause ist nicht überall selbstverständlich, da die Südafrikaner auch 25 Jahre nach dem Ende der Apartheid noch in sehr unterschiedlichen Lebenswelten zu Hause sind.

Verlorene Zeit gibt es nicht

Sowohl für geschäftliche als auch für private Termine hat Kuenzer einen besonders guten Rat. Dieser lautet: „Transfer lost time into talking time.“ Damit ist gemeint, dass manche Südafrikaner ihre Gäste auch gern mal länger als die akademische Viertelstunde warten lassen und dass es sich dann anbietet, eben nicht verärgert oder beleidigt herumzusitzen. Vielmehr sollte die Zeit genutzt werden, um zum Beispiel mit Personen im direkten Umfeld locker über dies und das zu sprechen. Allerdings kommt es im Geschäftsleben deutlich seltener zu längeren Wartezeiten als im Privatleben, wo das



„Fachliche Inhalte kommen besser an, wenn sie positiv und mit Humor präsentiert werden.“

Vera Kuenzer, Trainerin für interkulturelle Projekte und wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Zentrum für Interkulturelles Management und Diversity (ZIM)

Zeitverständnis manchmal ein ganz anderes ist und man eher das Smartphone in die Hand nehmen und nachfragen sollte, als sich zu ärgern“, weiß Kuenzer zu berichten.

Großen Anklang findet in Südafrika – wie überall – das deutsche Sprichwort „Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft“. „Wenn die Geschäftspartner Kinder haben, so erfreuen sich vor allem Gummibärchen und Schokolade großer Beliebtheit. Allerdings nur, wenn Letztere auf dem Weg nicht schon geschmolzen ist“, gibt Kuenzer mit einem Augenzwinkern zu bedenken. Aber auch Fußballdevotionalien, egal ob aus Bremen oder Wolfsburg, werden nach ihrer Ansicht rund um das Kap gern als Geschenke entgegengenommen. „All das sind jedoch nur kleine Tipps für einen erfolgreichen Aufenthalt in Südafrika. Sie ersetzen keinesfalls eine umfangreichere interkulturelle Vorbereitung, die vor einem längeren beruflichen Aufenthalt dort dringend erfolgen sollte“, gibt Kuenzer zu bedenken. Sie selbst ist von Südafrika begeistert und weiß, wo sie sicher unterwegs ist. „Südafrika ist trotz aller Probleme ein tolles Land mit einer modernen Verfassung und einer wachen Zivilgesellschaft – und für Reisende nicht gefährlicher als viele andere Länder. Der beste Schutz ist und bleibt aber, mit Südafrikanern unterwegs zu sein“, gibt sie als abschließende Marschroute aus. (bre)

Zwei deutsche Automobilhersteller produzieren in der Provinz Ostkap mit ihrer wunderschönen Wildküste (l.). Dabei gehört auch die Lackinspektion, hier bei Mercedes-Benz South Africa in East London (r.), mit zum Leistungsportfolio.



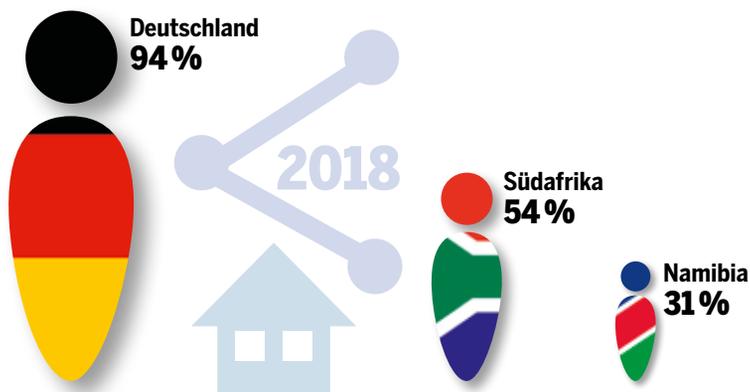
Afrika macht mobil

Die Digitalisierung bietet viel Potenzial für die Entwicklung im südlichen Afrika. Das hat auch die Bundesregierung erkannt und will mit der Initiative „Digitales Afrika“ IT-Lösungen als festen Bestandteil der Entwicklungszusammenarbeit etablieren. Zudem soll die Zusammenarbeit mit der deutschen und europäischen Wirtschaft gestärkt werden.

Die südafrikanischen Staaten liegen bei der Internetversorgung im Vergleich zu anderen Regionen des Kontinents mit rund 50 Prozent vorn. Je nach Statistik sind es beispielsweise in Südafrika zwischen 53 und 56 Prozent, in Namibia 31 bis 51 Prozent. Allerdings gehören die Kosten für einen Internetzugang nach Angaben der Allianz für ein bezahlbares Internet in den afrikanischen Ländern insgesamt noch immer zu den teuersten der Welt. Mit zehn US-Dollar pro Daten-Gigabyte sind die Preise in Südafrika und Namibia zwar nicht die teuersten auf dem Kontinent, aber dennoch weit entfernt vom Ziel der UNO-Breitbandkommission, dass ein Daten-Gigabyte nicht mehr als zwei Prozent des durchschnittlichen Monatseinkommens kosten sollte.

Haushalte mit Internetanschluss 2018

QUELLEN: STATISTA, DIGITAL 2019 REPORT VON DATAREPORTAL.COM



Ein übergreifender Trend in allen südafrikanischen Staaten ist, dass der Hauptzugriff auf das Internet mobil, also über Smartphones erfolgt. In Südafrika liegt dieser Wert bei 75, in Namibia bei 66 Prozent. Nach Angaben des „Digital 2019 Reports“ von Datareportal.com haben 36 Prozent der Bevölkerung in den südafrikanischen Staaten einen aktiven und mobil genutzten Account auf den großen Plattformen der sozialen Medien. Überdies steigt die Bedeutung des E-Commerce. Hier wurden in Südafrika 2019 insgesamt 3,3 Milliarden US-Dollar ausgegeben. Über 55 Prozent der regelmäßigen Internetnutzer erwarben ein Produkt oder eine Dienstleistung online. Dabei wurden 38 Prozent dieser Einkäufe von einem mobilen Endgerät getätigt. Aufgrund der geringen Bevölkerungszahl von nur 2,5 Millionen Menschen tut sich Namibia noch schwer, internationale Investoren für den E-Commerce zu gewinnen. Allerdings ist dort ein anderer Trend zu beobachten: Immer mehr Menschen haben aufgrund der Digitalisierung Zugriff auf Finanzmittel und einen besseren Zugang zu Informationen.

Enormes Potenzial – und Risiken

Allein in Südafrika könnte die weitere Digitalisierung nach Angaben des Beratungsunternehmens Accenture für eine Wertschöpfung von fünf Billionen Rand – mehr als 300 Milliarden Euro – sorgen. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) beobachtet ähnliche Trends. So ist die Intensität der Informations- und Kommunikationstechnologie an Arbeitsplätzen in Südafrika in den vergangenen zehn Jahren um 26 Prozent gestiegen. Langfristig wird die Digitalisierung nach Einschätzung des BMZ in allen afrikanischen Ländern für mehr Jobs und Wertschöpfung sorgen. Laut einer Studie von Deloitte könnte der Ausbau des mobilen Breitbandinternets in Entwicklungsländern die Produktivität um bis zu 25 Prozent steigern. Dies würde bis zu 140 Millionen neue Jobs schaffen. Und zwar da, wo diese ebenso wie Zukunftsperspektiven dringend nötig sind.

Sollte es Südafrika, das als einziges afrikanisches Land zu den G-20-Mitgliedern zählt, hingegen zwischen 2018 und 2028 nicht gelingen, die nötigen Fähigkeiten und Kompetenzen für das neue Technologiezeitalter zu entwickeln, steht in den nächsten zehn Jahren ein Wirtschaftswachstum von 152 Milliarden US-Dollar auf dem Spiel.

„Mit der Digitalisierung kann Afrika riesige Entwicklungssprünge machen. Dazu müssen wir das volle Potenzial heutiger Technik nutzen, um für die jungen Afrikaner neue Chancen in der Ausbildung, im Agrarbereich, in der Medizin oder im Tech-Sektor zu schaffen“, betont auch Bundesentwicklungsminister Gerd Müller.



Im Jahr 2015 hat das BMZ mit der Initiative „Digitales Afrika“ daher ein Instrument geschaffen, um die Entwicklungszusammenarbeit und Digitalisierung fest miteinander zu verknüpfen. Die Initiative reiht sich in den Marshallplan mit Afrika, der im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankert ist, und die Strategie des BMZ „Digitalisierung für Entwicklung“ ein.

Um die vorhandenen Potenziale besser zu nutzen, rief das Ministerium im gleichen Jahr zudem ein neues Netzwerk ins Leben: die Strategische Partnerschaft Digitales Afrika (SPDA). Diese bringt europäische Unternehmen gezielt mit Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit zusammen, sodass diese ihre Kräfte bündeln und gemeinsame Lösungen erarbeiten können. Gegenwärtig engagieren sich dort rund 180 Partner, darunter sowohl große Firmen wie SAP, Siemens und KPMG als auch kleine und mittelständische Unternehmen. In sechs thematischen Expertengruppen (Bildung, Elektrifizierung, Gesundheit, Good Governance, Landwirtschaft und Mobilität) kommen Mittelständler, Start-ups und Konzerne mit Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit zusammen, um sich über innovative Ansätze auszutauschen und gemeinsame Ideen für Projekte zu entwickeln.

„Mit der Initiative ‚Digitales Afrika‘ setzt das Entwicklungsministerium bereits über 50 Projekte mit einem Volumen von 150 Millionen Euro um. Von der Stärkung der guten Regie-

rungsführung mit internetbasierter Bürgerbeteiligung über neue Verkaufswege für Bauern per App bis zur medizinischen Versorgung auf dem Land per Telemedizin“, so Müller. „Das ermöglicht ganz reale Entwicklungssprünge und eröffnet auch deutschen und europäischen Unternehmen neue Investitionschancen.“

„Make-IT“ fördert Start-ups in Afrika

Ein ebenfalls 2015 gestartetes Projekt der deutschen Entwicklungszusammenarbeit und der Initiative „Digitales Afrika“ ist „Make-IT“, das offen ist für Kooperationen mit Partnern aus der ganzen Welt. Diese Tech-Entrepreneurship-Initiative hat zum Ziel, die lokalen Rahmenbedingungen für Technologie-Start-ups zu verbessern, um so vor Ort digitale Innovationen zu fördern und langfristig neue Arbeitsplätze zu schaffen. Im Rahmen von „Make-IT“ kooperiert das BMZ mit über 20 deutschen Digitalfirmen, Sozialunternehmen und Verbänden. Bisher wurden durch „Make-IT“ über 800 Tech-Start-ups in den Partnerländern durch verschiedene Maßnahmen wie Vernetzungsmöglichkeiten und Weiterbildungsangebote unterstützt. Auf welchem fruchtbaren Boden die BMZ-Initiative in Afrika trifft, weiß Erick Yong, Vorstand von GreenTec Capital in Frankfurt am Main. „Die Mittelschicht wächst und mit ihr der E-Commerce, wodurch eine höhere Nachfrage an Logistikdienstleistungen entsteht.“ Das zeigt sich auch an der Summe der Investitionen in Höhe von einer Million US-Dollar 2018, an der Logistik-Start-ups mit einem Anteil von zwölf Prozent nach Fintechs mit 38 Prozent den zweitgrößten Anteil hatten. „Allerdings kann die Entwicklung der Infrastruktur mit dem Tempo dieser Entwicklung nicht mithalten.“ Die große Herausforderung ist daher, diese für den wachsenden B2C-Markt auszubauen. „Der Wille des BMZ, hier partnerschaftlich zu unterstützen, ist daher sehr zu begrüßen“, so Yong. (cb)

GRAFIKEN: BRGFY/FREEPIK (2), HEIKE MAY, FREEPIK

Die südafrikanische Logistik-Start-up-Szene boomt.

Zehn Beispiele, stellvertretend für derzeit rund 80 Jungunternehmen:

Bellville

Key Telematics (2009)

Durban

Bottles (2016)

Johannesburg

CQential (2005)

Parcelninja (2012)

Fast Van (2015)

Kapstadt

Pargo (2014)

BidShip (2015)

Hitchhiker (2016)

Midrand

Dropa (2015)

Somerset West

WMS (2015)

QUELLE: WWW.TRACXN.COM

Bremens Engagement in Namibia

Das Bundesland Bremen unterhält im Rahmen des Bund-Länder-Pilotprogramms (BLP) eine Partnerschaft mit Namibia und ist dabei in der Berufsbildung, Mobilität und Logistik aktiv. Im Bereich Mobilität und Logistik arbeitet das BLP in Namibia mit dem bilateralen Vorhaben für technische Zusammenarbeit „Transport, Mobilität, Logistik“ zusammen, das seit 2004 die Entwicklung des namibischen Transportsektors fördert.

In Bremen sind die Hauptpartner die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Bremer Straßenbahn (BSAG), der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), die Universität Bremen und bremenports.

Weitere Informationen:
www.bmz.de
www.greentec-capital.com

„Heimlicher Gigant“ kämpft gegen den Trend

Trotz rückläufiger Zahlen will die Binnenschifffahrt mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket wieder auf einen Erfolgskurs zurückkehren. Vor allem im Wesereinzugsgebiet passiert einiges.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts ist in Deutschland die Güterbeförderung per Binnenschiff 2018 gegenüber 2017 um elf Prozent gesunken. Dabei wurden insgesamt 198 Millionen Tonnen Güter auf den deutschen Wasserstraßen transportiert, was einem Rückgang um knapp 25 Millionen Tonnen entspricht. Parallel dazu hat sich der Anteil der Binnenschifffahrt an der Transportleistung des Güterverkehrs in Deutschland reduziert: Der Beitrag dieses Verkehrsträgers am Modal Split lag im Jahr 2018 bei rund 7,8 Prozent. Zum Vergleich: 2013 waren es noch 9,3 Prozent. „In 2018 hat uns das Niedrigwasser ausgebremst“, lautete dazu das knappe Fazit zahlreicher Marktteilnehmer.

Rund um die bremischen Häfen hatte man nicht mit diesem Problem zu kämpfen. Dementsprechend lag 2018 die Anzahl der abgefertigten Binnenschiffe in Bremen und Bremerhaven laut Hafenspiegel bei 8.301 – und damit nach 2012 erstmals wieder bei über 8.000. Ebenso hatte die dort umgeschlagene Menge mit 5.215.000 Tonnen in 2018 noch den höchsten Wert seit 2014 erreicht. Für das Jahr 2019 rechnete man aber auch hier mit einem leichten Abwärtstrend, was die Umschlagsmengen betrifft. „Eine wesentliche Ursache für diese Entwicklung dürfte die Maßnahme des Reederkonsortiums



The Alliance gewesen sein, Anfang 2019 vier seiner Transatlantikklinien von Bremerhaven nach Hamburg zu verlagern“, sagt Cordula Radtke, Prokuristin bei Weser Container Xpress, einem Tochterunternehmen der Unternehmensgruppe Rhein-Umschlag aus Oldenburg, die Binnenschiffscontainerdienste im nordwestdeutschen Raum betreibt. Mit diesem Schritt sei aus ihrer Sicht auch eine große Ladungsmenge für die Hinterlandverkehre in der Region und damit auch für die Binnenschifffahrt verloren gegangen.

Achtung: umweltfreundlichster Verkehrsträger!

„Leider folgt die Aufkommensentwicklung der bremischen Häfen dem Bundestrend, was zeigt, dass der verkehrspolitische Ruf der Bundesregierung nach einer stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt noch nicht erhört wurde“, beleuchtet Andrea Vasterling-Will, Referentin bei der Senatorin für Wissenschaft und Häfen in Bremen, die aktuelle Situation. Beide, Vasterling-Will und Radtke, weisen vor diesem Hintergrund darauf hin, dass die Binnenschifffahrt der umweltverträglichste Verkehrsträger sei und dass die vorhandenen Potenziale noch längst nicht ausgeschöpft seien,



Neben ihrer Rolle als Seehäfen besitzen die bremischen Häfen auch eine bedeutende Funktion für die Binnenschifffahrt. So ist Bremen, gemessen am Ladungsaufkommen, einer der bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands.

insbesondere wenn es um die Verkehrsverlagerung von der Straße und der Schiene gehe. „Deshalb sind noch weitere Anstrengungen von Bund und Ländern erforderlich, um die Binnenschifffahrt zu fördern“, so Vasterling-Will. Aus diesem Grund begrüße Bremen das mit dem Masterplan Binnenschifffahrt vorgelegte Maßnahmenpaket, das im Mai 2019 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin vorgestellt wurde und an dem Vertreter aus zahlreichen Bereichen der maritimen Wirtschaft mitgewirkt haben.

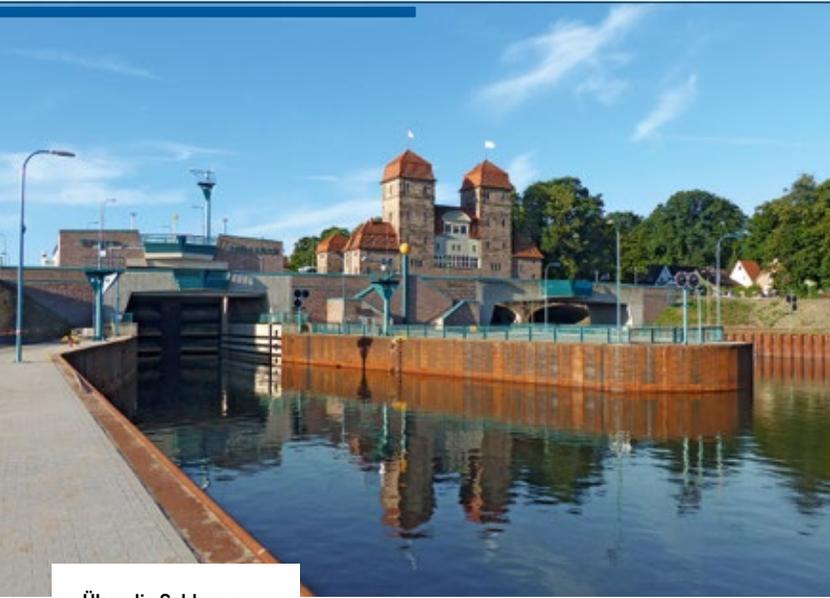
Licht und Schatten

Jörg Huber, Leiter der Unterabteilung Wasserstraßen-Management in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (WSV), wertet es als wichtigen Erfolg auf dem eingeschlagenen Weg, dass es seit 2018 möglich sei, dass große Binnenschiffe mit bis zu 110 Meter Länge von Bremen aus die Mittelweser befahren und somit über den Mittellandkanal zu den wichtigen Binnenhäfen in Deutschland gelangen können. Gleichzeitig sieht er im aktuellen Ausbauzustand der Mittelweser, der Hunte und des Küstenkanals auch einen wesentlichen Grund dafür, warum es für die hiesige Binnenschifffahrt derzeit schwierig sei, Verladern eine konkurrenzfähige Transportleistung anzubieten. „Wir haben noch viel Arbeit vor uns. Dabei denke ich insbesondere an die herzustellenden Uferrückverlegungen im Zuge des Mittelweserausbaus. Diese werden bis 2022 realisiert“, so Huber. „Parallel werden nacheinander die Schleusenvorhäfen der Schleusen Langwedel, Schlüsselburg, Landesbergen, Drakenburg und Petershagen ertüchtigt und für Großmotorgüterschiffe ausgebaut. Zudem wird der obere Schleusenkanal der Schleuse Dörverden angepasst“, umreißt er die wichtigsten Maßnahmen für das Wesereinzugsgebiet.



Schleusen wie hier in Hannover-Anderten sind wichtige Stellschrauben im reibungslosen Ablauf der Binnenschifffahrt.

FOTOS: WASSERSTRASSEN- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES, SENATORIN FÜR WISSENSCHAFT UND HÄFEN, BREMEN



Über die Schleuse in Minden ist die Verbindung von Mittellandkanal und Weser seit 2017 auch für Großmotorgüterschiffe passierbar.

■ ■ ■ Radtke bewertet ihrerseits die bereits erfolgten Uferrückverlegungen der Mittelweser sowie den Neubau der Schleusen in Minden und Dörverden als „Schritt in die richtige Richtung“. „Unter anderem muss es ein weiterer Schritt nun sein, die Öffnungszeiten der Schleusen an der Mittelweser für Sonn- und Feiertage an die Wochenzeiten anzupassen, um entsprechende Flaschenhalseffekte zu vermeiden“, lautet ihre Forderung. Zum Hintergrund: Die Schleusen in der Mittelweser und im Küstenkanal werden im Zweischichtsystem betrieben und sind montags bis samstags von 6 bis 22 Uhr, aber an Sonntagen nur von 8 bis 16 Uhr und an Feiertagen gar nicht geöffnet. Hier möchten sowohl die WSV als auch der Bremer Senat durch den Bau neuer Leitzentralen mehr Flexibilität für die Schifffahrt schaffen. „Entsprechend positiv bewerten wir die vom Bund geplante und derzeit realisierte Fernmeldezentrale in Minden, von der aus zukünftig alle Schleusen der Mittelweser sowie in Minden und im Stichkanal Osnabrück geschaltet werden“, so Vasterling-Will. Auch der RegioPort Minden, ein neu gebauter Hafen mit bimodaler Anbindung im ersten Teilbauabschnitt am Mittellandkanal bei Minden, spielt in den Optimierungsplänen des Bremer Senats eine wichtige Rolle. „Regelmäßige Treffen mit Vertretern der Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen dienen dazu, die gemeinsamen Interessen an einer leistungsfähigen Mittelweser im Bezug zum RegioPort Minden als Hinterlandstandort der bremischen Häfen zu formulieren und umzusetzen“, fasst Vasterling-Will den aktuellen Stand zusammen.

Mehr Wettbewerbsfähigkeit durch Digitalisierung

Einig sind sich alle drei befragten Ansprechpartner in der Einschätzung, dass die Binnenschifffahrt auf jeden Fall

von der Digitalisierung profitieren und dadurch weiter an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen wird. Zwei Projekte genießen dabei aus Bremer Sicht besonderen Stellenwert: das im Oktober 2018 gestartete Projekt „Binntelligent – Intelligente Informationstechnologien für Prozessoptimierung und -automatisierung im Binnenhafen“ und das von der Europäischen Union geförderte Projekt „IWTS 2.0 – Inland Waterway Transport Solutions“. Ersteres zielt darauf ab, die Abstimmung zwischen den Beteiligten der Transportkette auch durch die Nutzung von AIS- und Schleusendaten zu digitalisieren, um die Planbarkeit für die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt hinsichtlich Transportweg und Umschlag zu steigern. Dazu sollen verschiedene intelligente Informationstechnologien simuliert, entwickelt und praktisch erprobt werden. Im Rahmen des zweiten Projekts, an dem auch bremenports beteiligt ist, sollen in den kommenden drei Jahren innovative Lösungen für den Güterumschlag mit Binnenschiffen entwickelt werden. Zugleich zielt das Projekt darauf ab, die Binnenschifffahrt in den Lehrplänen der Berufsbildungseinrichtungen zu stärken und Studenten und Jungunternehmer zu Botschaftern der Binnenschifffahrt zu machen. Kernelement ist ein sogenanntes Innovation-Lab, das es den Zielgruppen ermöglichen soll, digitale Werkzeuge für die Binnenschifffahrt zu entwickeln. Ihre Ideen können dabei diverse Bereiche abdecken: von Simulations-, Planungs- und Überwachungsinstrumenten über Datenanalyse- und Controllinganwendungen bis zu intelligenten Informationssystemen.

Potenzial besser nutzen

Übrigens: Als Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Masterplan Binnenschifffahrt vorstellte, sagte er: „Das Binnenschiff ist ein heimlicher Gütertransport-Gigant – leistungsstark, sicher und effizient. Motorgüterschiffe können mit einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen bis zu 150 Lkw ersetzen. Das ist ein enormes Potenzial, das wir noch besser nutzen wollen.“ Die nächsten Jahre werden zeigen, inwieweit das gelingt. „Wir müssen den Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split in den norddeutschen Häfen erheblich steigern, die Westhäfen machen es seit Jahren erfolgreich vor“, gibt Radtke die Richtung vor: „Denn Seehäfen sind immer nur so gut wie ihre Hinterlandanbindung.“ (bre)

Weitere Informationen:
www.wcxbbox.de
www.gdws.wsv.de
www.wissenschaftshäfen.bremen.de

Zwei Vorreiter für Port-Cybersecurity

Seit vergangenem Jahr sind Jens Rohlandt für Niedersachsen und Jan Schirmmacher für Bremen als Port Cyber Security Officer tätig – als Erste in Deutschlands Seehäfen. Mit dem LOGISTICS PILOT haben sie über ihre Aufgaben und die größten Herausforderungen der Häfen in puncto Sicherheit gesprochen.

Seit wann genau sind Sie als Port Cyber Security Officer tätig?

JENS ROHLANDT: Ich bin neben meinem Hauptjob als Systemadministrator für den JadeWeserPort seit dem 1. Januar 2019 zusätzlich als Port Cyber Security Officer für für die landeseigenen niedersächsischen Häfen tätig.

JAN SCHIRRMACHER: Und ich habe zum 1. April 2019 im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen in Bremen mit einer vollen Stelle als Port Cyber Security Officer bei bremenports angefangen.

Wie kam es zur Schaffung dieser Stellen?

SCHIRRMACHER: Cybersecurity ist natürlich schon länger ein wichtiges Thema. Seit Jahren findet eine immer stärkere Vernetzung der Unternehmen und Behörden in den bremschen Häfen statt. Um der damit einhergehenden Gefahr von Cybersecurity-Vorfällen entgegenzuwirken, wurde dann meine Stelle geschaffen.

ROHLANDT: Bei mir war es ähnlich. Unter den IT-Fachleuten ist Cybersicherheit seit circa zehn Jahren sehr wichtig. Der Cyberangriff auf Maersk hat 2017 letztendlich alle wacherüttelt. Seitdem wird das Thema verstärkt in den Häfen diskutiert; es dauert etwas, bis das in den Institutionen ankommt. Bei mir geht es derzeit vor allem darum, Kontakte zu den anderen Häfen und dortigen Fachleuten zu knüpfen, zum Beispiel zu Jan Schirmmacher.

SCHIRRMACHER: Wir beide treffen uns regelmäßig und tauschen uns viel aus.

ROHLANDT: Und weil es mittlerweile sehr viele Veranstaltungen zum Thema IT-Sicherheit in der maritimen Wirtschaft gibt, wechseln wir uns zum Teil auch mit der Teilnahme ab und briefen uns dann gegenseitig.

Wie sind denn die anderen Häfen aufgestellt?

ROHLANDT: In Deutschland sind Niedersachsen und Bremen bisher die einzigen Bundesländer, die dafür eine solche Stelle geschaffen haben. In Hamburg gibt es ein Team mit Mitarbeitern von der Wasserschutzpolizei und der Hamburg Port Authority, der HPA. Soweit ich weiß, gibt es in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern noch gar nichts Vergleichbares. Rotterdam und Antwerpen sind diesbezüglich bereits sehr gut aufgestellt, da umfassen die Teams 10 bis 20 Mitarbeiter. Letztlich ist es eine Frage der Ressourcen. ■■■





„Ganz wichtig ist es, Spaß an der Cybersecurity zu haben.“

Jan Schirmmacher

FAKTEN

Jan Schirmmacher

Ausbildungsabschluss zum Fachinformatiker, Anwendungsentwickler und Fachberater für Softwaretechniken

Studienabschluss Informatik

Arbeitet seit 2006 als Cybersecurity-Experte

Seit April 2019 Port Cyber Security Officer bei bremenports im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen in Bremen

■ ■ ■ **Wie arbeiten Sie mit den anderen Häfen, deren Port Cyber Security Officers und den Beteiligten der bremischen und niedersächsischen Hafenvirtschaft zusammen?**

SCHIRRMACHER: Ich bin dabei, ein möglichst umfassendes Netzwerk aufzubauen, wozu unter anderem der regelmäßige Austausch mit Jens Rohlandt gehört. Auch wenn es diese Rolle in den anderen Bundesländern in dieser Form explizit noch nicht gibt, tauschen wir uns natürlich mit den dort Verantwortlichen aus. Durch die Teilnahme an den europäischen Veranstaltungen habe ich erste Kontakte mit den Häfen in den Niederlanden geknüpft. Mein Hauptaugenmerk liegt aber klar auf den bremischen Häfen. Hier bin ich an einem Forschungsprojekt mit einem hiesigen Terminalbetreiber, aber auch mit einem anderen Hafen beteiligt. Darüber hinaus plane ich derzeit, mit weiteren Hafenbeteiligten eine prototypische Kooperation aufzubauen.

ROHLANDT: Bei mir ist es ähnlich. Auch ich bin derzeit noch dabei, alle Kontakte zusammenzutragen – gerade in den Fällen, in denen es keine so klare Verantwortung gibt wie bei uns als Port Cyber Security Officer. Die europäischen Treffen nehme ich ebenfalls als sehr hilfreich wahr. Da habe ich zum Beispiel die Spezialisten des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie und vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik getroffen, die sich ebenfalls mit dem Thema beschäftigen. Während das Netzwerk für Hafen und Sicherheit seit Jahren sehr erfolgreich funktioniert, wurde mit dem Aufbau des Netzwerks für Cybersecurity erst 2019 begonnen, sodass hier noch viel Aufbauarbeit erforderlich ist. Mein Ziel ist es, einen stabilen Kern von Ansprechpartnern zu haben.

Was sind im digitalen Zeitalter die derzeit größten Risiken und Herausforderungen für die Häfen und die dortige Infrastruktur?

ROHLANDT: Vorweg: Eine hundertprozentige Sicherheit ist nicht möglich. Gerade kleinere Unternehmen sollten aber wissen, was wichtig ist, um erst einmal 90 Prozent zu erreichen. Darüber zu informieren und zu beraten, ist eine wichtige Aufgabe von Jan Schirmmacher und mir. Denn eins steht fest: Die größte Schwachstelle sind immer die Menschen. Während die meisten Systeme inzwischen gut vor normalen Hackern geschützt sind, bleiben die Mitarbeiter insbesondere über E-Mail-Kontakte und Phishing am angreifbarsten. Da können die Systeme noch so gut sein. Deshalb informieren wir hier im JadeWeserPort regelmäßig die Mitarbeiter, um die Aufmerksamkeit immer wieder auf dieses Thema zu lenken.

SCHIRRMACHER: Wir haben in der Hafenvirtschaft eine hohe Funktionsabhängigkeit von vielen, zum Teil sehr unterschiedlichen Beteiligten. Es müssen alle operativen Tätigkeiten, also der Reeder, der Schiffsverkehrslenkung und der Schleusensteuerung, der Terminals, Spediteure, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der IT-Serviceprovider und vieler mehr, funktionieren. Nur so ist der Gesamtbetrieb sichergestellt.

Inwieweit spielt dabei das Vertrauen eine Rolle?

SCHIRRMACHER: Nahezu alle Beteiligten sind an das Port Community System angebunden und auch darüber hinaus IT-technisch miteinander verbunden. Das setzt in der Tat eine gewisse Vertrauensstellung voraus. Und genau diese erleichtert oder ermöglicht erst spezifische Cybersecurity-Angriffe.

Die Sicherheitsvorkehrungen sind sicherlich auch nicht einheitlich, oder?

ROHLANDT: Ich würde so weit gehen zu sagen, dass diese sich fundamental unterscheiden. In den Häfen sind Hunderte Unternehmen mit sehr heterogenen Cybersecurity-Standards aktiv. Während die großen Terminalbetreiber, Logistikdienstleister und Reedereien da natürlich weit entwickelt sind, ist das bei kleineren Unternehmen nicht immer der Fall. Das gilt zum Beispiel für manche Reederei mit nur wenigen Schiffen. Da gibt es dann uralte Systeme an Bord, auf die alle Besatzungsmitglieder zugreifen können.

„Die größte Schwachstelle sind immer die Menschen.“

Jens Rohlandt



In welchem Umfang haben sich die bisher vor allem auf operative Angriffe vorbereiteten Beteiligten bereits auf Cybergefahren eingestellt?

ROHLANDT: Grundsätzlich muss jedes Unternehmen, also die niedersächsischen Hafen- und Terminalbetreiber, mit einer eigenen IT für sich selbst sorgen. Ich habe keine Weisungsbefugnis; die Unternehmen müssen das aus Eigeninteresse machen. Der Austausch ist daher sehr wichtig, um einen gemeinsamen Standard zu entwickeln.

Gibt es bei Ihnen jeweils ein Port-Cybersecurity-Programm beziehungsweise eine entsprechende Strategie?

SCHIRRMACHER: Natürlich verfolgt bremenports eine Cybersecurity-Strategie, auch wenn wir derzeit nicht dem IT-Sicherheitsgesetz unterliegen. Das könnte sich jedoch mit der Novellierung in diesem Jahr ändern.

ROHLANDT: Wir folgen in erster Linie den Empfehlungen des BSI, also dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik. Wir unterliegen ebenfalls nicht dem IT-Sicherheitsgesetz, versuchen es aber bereits jetzt, so gut es geht, einzuhalten.

Wie sieht ein typischer Arbeitstag als Port Cyber Security Officer aus, gibt es den überhaupt?

SCHIRRMACHER: Nein, den habe ich in der Form nicht. Ein wichtiger Aspekt ist die Bewertung und verständliche Darstellung von Sachverhalten und die Begleitung von IT-Sicherheitskonzepten, beispielsweise für das neue Hafensystem oder die neue Hafengebührenabrechnung. Natürlich sitze ich dafür zum Teil ganz klassisch im Büro, aber im ersten Dreivierteljahr war mein Arbeitstag immer sehr unterschiedlich. Zum Beispiel veranstalte ich bei bremenports Awarenessworkshops für die Mitarbeiter und führe simulierte Angriffe auf unsere IT-Netze durch. Ich bin aber auch oft auf Veranstaltungen. Im November war ich beispielsweise in Lissabon bei einem internationalen Cybersecurity-Workshop für die maritime Wirtschaft. Das macht für mich auch den Reiz aus: Ich treffe sehr viele unterschiedliche und interessante Menschen.

Ein klassischer, eher menschen-scheuer Programmierer wäre in dem Job dann falsch, oder?

ROHLANDT: Auf jeden Fall. Man sollte zwar einen IT-Hintergrund haben, vor allem aber Lust am Erfahrungsaustausch und an der Vernetzung. Die Vorfälle sind global, sodass hier eine internationale Zusammenarbeit enorm wichtig ist. Noch gibt es immer wieder sicherheitspolitische Bedenken, wenn es um den Austausch geht. Sowohl die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) als auch die Agentur für die Europäische Union für Cybersicherheit (ENISA) haben mehr Austausch innerhalb Europas über problematische Vorfälle angemahnt, selbst wenn es den Betroffenen gegebenenfalls unangenehm für ihr Standing sein sollte.

Welche Fähigkeiten sollte man für diese Aufgabe mitbringen?

SCHIRRMACHER: Ganz wichtig ist, Spaß an der Cybersecurity zu haben. Außerdem den Drang, immer wieder etwas Neues zu lernen. Die IT und die damit einhergehenden Schwachstellen sowie Bedrohungen sind sehr schnelllebig, sodass man sich ständig weiterbilden muss. Zudem ist eigenständiges Arbeiten gefragt, da es kein Lehrbuch oder Schema F gibt, das man anwenden kann. Außerdem ist analytisches Denkvermögen gefragt. Man muss auch eine gewisse Frustrationstoleranz mitbringen, da nicht alles, was man ausprobieren will, auch funktioniert. Das Allerwichtigste ist aber, dass man gern mit anderen Menschen umgeht. (cb)

FAKTEN

Jens Rohlandt

Ausbildungsabschluss als Industrieelektroniker

Studium der Elektrotechnik und Wirtschaftsinformatik

Arbeitet seit 2008 als Systemadministrator für den JadeWeserPort

Seit Januar 2019 Port Cyber Security Officer für Niedersachsen (Niedersachsen Ports und JadeWeserPort)

KOMPAKT

**KOPENHAGEN.**

Im November vermeldete der Schifffahrtskonzern A.P. Møller-Maersk innerhalb weniger Tage die Abgänge von zwei Vorstandsmitgliedern. Zuerst verließ **Søren Toft**, Chief Operating Officer (COO), den Konzern mit sofortiger Wirkung. Wie wenige Tage später bestätigt wurde, wird er zukünftig CEO der Schweizer Containerreederei MSC. Wann genau Toft seinen Job dort antreten wird, steht noch nicht fest. Kurz darauf wurde bekanntgegeben, dass auch Finanzchefin **Carolina Dybeck Happe** das Unternehmen verlassen wird. Die Schwedin geht spätestens Ende November 2020 und wechselt zum US-Industriekonzern General Electric. Zu möglichen Nachfolgern haben sich die Dänen bisher nicht geäußert.

**WILHELMSHAVEN.**

Seit 1. Januar ist **Lars Tornow** neuer Hauptgeschäftsführer beim Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband Jade (AWV). Der Jurist und Wahl-Wilhelmshavener folgte auf Jasper Strauß, der zu Jahresbeginn in das Unternehmen seiner Familie in Hannover wechselte. Der AWV dankte Strauß herzlich für seinen Einsatz für die Mitgliedsunternehmen und die Arbeitgeber der Jade-Region.

Karsten Dirks wieder an NHV-Spitze gewählt

OLDENBURG. Auf ihrer Mitgliederversammlung im Dezember hat die Niedersächsische Hafenvertretung (NHV) ihren Vorstand für die kommenden zwei Jahre gewählt. **Karsten Dirks** (EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft), wurde dabei als Vorstandsvorsitzender wiedergewählt und geht nun in seine bereits dritte Amtszeit. Als Vorstandsvorsitzender der NHV übernimmt Dirks auch den Aufsichtsratsvorsitz der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen. Ebenfalls in ihren Vorstandsämtern bestätigt wurden Uwe Jacob (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), John H. Niemann (Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung) und Michael Appelhans (Rhenus Midgard). Neues Vorstandsmitglied ist Michael de Reese (Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven).



Niels Rehbock ist neuer EWD-Chef

EMDEN. Seit dem Jahreswechsel ist **Niels Rehbock** neuer Geschäftsführer der Emden Werft und Dock GmbH (EWD). Nach dem überraschenden Tod von Mitgeschäftsführer Arne Waalkes im November und dem zuvor bereits intern angekündigten Ausscheiden von Dr. Christian Eckel, der zum Jahreswechsel in den Ruhestand ging, bildet Rehbock zukünftig die alleinige Führungsspitze des auf Schiffsreparaturen spezialisierten Unternehmens. Allerdings wird ihm Eckel noch bis Ende März 2020 beratend zur Seite stehen.

Dreeke als ZDS-Präsident bestätigt

HAMBURG. Die Mitgliederversammlung des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat **Frank Dreeke**, den Vorstandsvorsitzenden der BLG LOGISTICS Group, im November einstimmig als Verbandspräsidenten bestätigt. Auch Jens Aurel Scharner (Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock) wurde erneut zum Vizepräsidenten gewählt. Das fünfköpfige Präsidium komplettieren Professor Sebastian Jürgens (Lübecker Hafen-Gesellschaft), Jan Müller (J. Müller) und Angela Titzrath (Hamburger Hafen und Logistik AG). Nur wenige Stunden vor der Mitgliederversammlung hatte Dreeke bei der Jahrespressekonferenz des ZDS spannende Daten und Fakten präsentiert, die die Relevanz der deutschen Häfen für die Wirtschaft bestätigten. Unter anderem sagte er: „Unsere Häfen sichern über 521.000 Arbeitsplätze, und die Seehafenbetriebe investieren jährlich Hunderte Millionen Euro, um sich für die Zukunft aufzustellen. Gemeinsam mit der öffentlichen Hand werden wir den Logistik- und Wirtschaftsstandort Deutschland im harten internationalen Wettbewerb weiter stärken.“





Sigrid Nikutta folgt auf Alexander Doll

BERLIN. Zum 31. Dezember 2019 ist Alexander Doll, Vorstand für Finanzen, Güterverkehr und Logistik bei der Deutschen Bahn (DB) ausgeschieden. Zu seiner Nachfolgerin wurde zum Jahresanfang **Sigrid Nikutta** berufen. Sie leitete zuletzt den Vorstand der Berliner Verkehrsbetriebe und hat nun bei der DB den Vorstandsvorsitz für DB Cargo und den Vorstandsposten für den Güterverkehr übernommen. In dieser Doppelfunktion soll sie Qualität und Kundenzufriedenheit schaffen sowie ein Verkehrswachstum generieren.



Hapag-Lloyd: Wechsel im Vorstand

HAMBURG. Bei Hapag-Lloyd kommt es in Kürze zu einem Wechsel im Vorstand. Auf Nicolás Burr wird **Mark Frese** folgen. Frese war vom Aufsichtsrat mit Wirkung zum 25. November in den Vorstand berufen worden und wird zum 1. März 2020 sein neues Amt als Chief Financial Officer (CFO) antreten. Zuvor war er als CFO bei der Ceconomy AG, vormals Metro AG, tätig. Burr, seit März 2015 Finanzvorstand bei Hapag-Lloyd, scheidet zum 29. Februar 2020 bei der Reederei aus, um neue Projekte in Chile zu übernehmen.



Doppelter Führungswechsel bei Röhlig Logistics

BREMEN. Mit Wirkung zum 1. März 2020 wird **Dr. Robert Gutsche** (l.) in das Global Executive Board von Röhlig Logistics berufen, wo er als Geschäftsführer die Bereiche Finanzen, Steuern, Recht und IT übernimmt. Gutsche kommt von der IFA Holding, für die er in den vergangenen Jahren tätig war, zuletzt in der Position des CEO. Bei Röhlig tritt er die Nachfolge des langjährigen Geschäftsführers Hans-Ludger Körner an, der sich außerhalb der Gruppe neuen beruflichen Herausforderungen widmen wird. Das Global Executive Board von Röhlig besteht somit künftig aus Philip W. Herwig, Hylton Gray, Ulrike Baum und Gutsche. Bereits zum 1. Dezember 2019 hat **Ludovic Jouval** (r.) seine neue Position als Global Contract Logistics Director bei Röhlig Logistics angetreten. Er ist nun global für die Kontraktlogistik des Unternehmens verantwortlich. Der gebürtige Franzose hat seinen Sitz in der Röhlig-Zentrale in Bremen und blickt auf eine lange internationale Karriere bei Kühne + Nagel im Bereich Kontraktlogistik zurück.



Neue Gesichter bei NPorts

OLDENBURG. Im November fand zum vierten Mal die Willkommensveranstaltung „**Neu bei NPorts**“ statt. 25 Beschäftigte, die zwischen Dezember 2018 und November 2019 ihre Arbeit bei dem Hafenerbetreiber aufgenommen haben, trafen sich unter dem Motto „Am besten arbeitet man zusammen, wenn man sich kennt“ in der Unternehmenszentrale. Nach der Begrüßung durch Sabine Nitschke, Leiterin des Zentralbereichs Personal und Administration, lernten die „Neuen“ sich und sämtliche Bereiche des Unternehmens besser kennen.

2020

Februar



GERMAN PORTS

Save the Date

2020 stehen zahlreiche Messen auf dem Programm, die für die maritime Wirtschaft und die Logistik von besonderer Bedeutung sind. Dazu zählen unter anderem die „FRUIT LOGISTICA“ in Berlin, die „Intermodal South America“ in São Paulo und die „Breakbulk Europe“ in Bremen. Es besteht aber auch die Möglichkeit, uns besser kennenzulernen und zusammen mit Branchenexperten die neuesten Entwicklungen zu diskutieren. Hervorragende Gelegenheiten dafür bieten die Veranstaltungsreihen „Hafen trifft Festland“ und „logistics talk“.

Messen ■

Kundenevents ■

Weitere Highlights ■

5. – 7.2.2020

■ **FRUIT LOGISTICA**
www.fruitlogistica.com
Berlin, Deutschland

12.2.2020

■ **Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen**
www.seaports.de
Oldenburg, Deutschland

25. – 26.2.2020

■ **Breakbulk Middle East**
www.webadresse.com
Dubai, VAE

März

10.3.2020

■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Oldenburg, Deutschland

17. – 19.3.2020

■ **Intermodal South America**
www.intermodal.com.br
São Paulo, Brasilien

17. – 19.3.2020

■ **IAPH Midterm Conference**
www.iaphworldports.org
Antwerpen, Belgien

18. – 19.3.2020

■ **ShortSeaShipping Days**
www.shortseashipping.de
Lübeck, Deutschland

24.3.2020

■ **Hafen trifft Festland**
www.seaports.de, www.jadeweserport.de
Nürnberg, Deutschland

25.3.2020

■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Bielefeld, Deutschland

April

22.4.2020

■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Budapest, Ungarn

23.4.2020

■ **logistics talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Prag, Tschechische Republik

Mai

26. – 28.5.2020

■ **Breakbulk Europe**
www.europe.breakbulk.com
Bremen, Deutschland

Juni

16. – 18.6.2020

■ **transport logistic China**
www.transportlogistic-china.com
Shanghai, China

Review



logistics talk

SINDELFINGEN/MÜNCHEN. Im November lud bremenports gleich zu zwei spannenden „logistics talk“-Veranstaltungen in den Süden Deutschlands ein. Zunächst gastierte man am 7. November im Mercedes-Benz Kundencenter in Sindelfingen, dann am 21. November in der Bar Ludwig in München. Im Mittelpunkt beider Events stand das Thema „Handelskonflikte, Klimawandel, Digitalisierung – aktuelle Herausforderungen aus der Sicht eines Seehafens“, das in Form einer Podiumsdiskussion mit mehreren Experten aus Bremen, Bremerhaven und den entsprechenden Regionen Süddeutschlands kurzweilig beleuchtet wurde. Auf dem Podium saßen unter anderem Vertreter von Heinrich Hamprecht Kraftverkehr und Spedition, Friedrich Tiemann & Sohn, Kühne + Nagel, BLG Cargo Logistics, des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg sowie der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen. Ihr Meinungsaustausch gab anschließend reichlich Anknüpfungspunkte für weitergehende Gespräche beim Buffet und Get-together.

FOTOS: BREMENPORTS/CHRIS EBERHARDT, BREMENPORTS, THYSSEN KRUPP

Fachforum Projektlogistik

BREMEN. Am 13. Januar traf sich die Projektlogistik-Community bereits zum sechsten Mal in Bremen, um unter der Fragestellung „Wird wirklich alles Plattform?“ über aktuelle Markteinblicke, Trends und Entwicklungen in der Branche zu sprechen. Dabei standen insgesamt neun kurzweilige Vorträge auf dem Programm. Zu deren Höhenpunkten zählten die Ausführungen von Johann Steffens (BLG WindEnergy Logistics, Bremerhaven) zum Thema „Montageort Seehafen: eine Alternative für den Maschinen- und Anlagenbau am Beispiel eines XXL-Projektes“ und von Philipp Ortwein (InstaFreight, Berlin) zum Thema „Die digitale Plattform als Alternative zum klassischen Dienstleister“. Abgerundet wurde der spannende Tag im Goldenen Saal des Atlantic Grand Hotel Bremen durch zwei Podiumsdiskussionen über „Die Arbeitswelt der Zukunft“ und „Den Trend zu schlüsselfertigen Anlagen und die Herausforderungen der Baustellenlogistik“.



logistics talk Neujahrsempfang

BERLIN. Wie gewohnt läutete bremenports das neue Jahr mit seinem traditionellen Neujahrsempfang in der Bremischen Landesvertretung in Berlin ein. In diesem Jahr präsentierte sich die Hafenmanagementgesellschaft allerdings mit einem neuen Partner an ihrer Seite, dem Aviaspace Bremen e. V. Fast 300 Gäste aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung folgten am 16. Januar der Einladung der beiden Partner und erlebten unter anderem eine spannende Podiumsdiskussion zum Thema „Luft- und Raumfahrt, Hafen und Logistik – Planungen und Investitionen für die beiden Wirtschaftsschwerpunkte des Bundeslandes Bremen“. Moderiert wurde die Runde von Hilke Theessen (Radio Bremen), die die Standpunkte von Norbert Brackmann (Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft), Thomas Jarzombek (Koordinator der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt), Robert Howe (Geschäftsführer bremenports) und Holger W. Oelze (Vorstandsvorsitzender von Aviaspace Bremen) gekonnt miteinander verknüpfte.

AUSGABE
APRIL
2020

Themenschwerpunkt Volksrepublik China

Die Karawane zieht weiter: vom südlichen Afrika nach China. In der nächsten Ausgabe nehmen wir den flächengrößten Staat in Ostasien unter die Lupe, der sich binnen weniger Jahrzehnte vom Entwicklungsland zur wirtschaftlichen Großmacht entwickelt hat. Und der einer der wichtigsten Handelspartner Deutschlands ist ...



Point of View

Wei Duan, Hauptgeschäftsführer der Chinesischen Handelskammer in Deutschland (CHKD)
zum Themenschwerpunkt Volksrepublik China



Deutschland ist seit 44 Jahren Chinas wichtigster Handelspartner in Europa. China bleibt der wichtigste Handelspartner der Bundesrepublik – beide Länder haben im Jahr 2018 Waren im Wert von rund 200 Milliarden Euro gehandelt. In den letzten 40 Jahren hat der bilaterale Handel damit um den Faktor 250 zugenommen.

Der mit diesem Wachstum ebenfalls stark gestiegene Güterumschlag stellt Länder und Unternehmen vor Herausforderungen – vor allem werden neue Logistikstrukturen benötigt. Der Handel ist nicht mehr nur ein einfacher Austausch von Waren, sondern verläuft immer mehr als Teil einer integrierten Wirtschaftsbeziehung, in der es um viel mehr als die Lieferung von fertigen Produkten geht.

Neueste Studien der Weltbank und anderer internationaler Institutionen legen nahe, dass die Kooperation im Rahmen der von China initiierten Belt and Road Initiative (BRI) die Kosten des weltweiten Handels um 1,1 bis 2,2 Prozent und des Handels entlang des Wirtschaftskorridors China-Zentralasien-Westasien um 10,2 Prozent senken wird. Diese Zahlen zeigen, welche Potenziale sich auch für deutsche Unternehmen im Handel mit China zukünftig auftun. In dieser Dimension ist eine internationale Entwicklungszusammenarbeit jedoch völlig neu. Für die Umsetzung braucht China mit seinen Partnern Erfahrungswissen. Nicht alles kann von Anfang an optimal laufen. Die weitere Öffnung Chinas und der Erfolg der BRI sind eng verknüpft.

Klar ist, der zukünftige Handel ist weit mehr als der massenhafte, schnelle Transport von Containern über die Kontinente. Er ist ein integriertes Wirtschaftssystem, in dem notwendigerweise Wertschöpfung und Arbeitsplätze vor Ort entstehen. Um dies zu etablieren, ist eine gegenseitige Offenheit für gleichberechtigte internationale Kooperationen erforderlich.



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 6. November 2019
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvmedia.com

Projektmanagement:

Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

Redaktion:

Thorsten Breuer (bre), verantwortlich;
Claudia Behrend (cb)
E-Mail: redaktion.logisticspilot@dvmedia.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. Jedeervielfältigung 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

FOTOS: CHINESISCHE HANDELSKAMMER IN DEUTSCHLAND E. V.; LAYERACE/FREEPIK, CLKER-FREE-VECTOR-IMAGES/PIXABAY



MASS GUT



**BREMEN
BREMERHAVEN**
ZWEI STÄDTE. EIN HAFEN.

Baustoffe, Dünge- und Futtermittel, Getreide, Erze, Mineralöle sowie Kohle und Koks sind wichtige Bestandteile des Umschlagsegments Massengut in den bremischen Häfen. Spezialanlagen, erstklassiges Handling und jede Menge Know-how zeichnen den Standort aus.

www.bremenports.de

Die kostenlose App

zum Logistik-Fachmagazin deutscher Seehäfen

Schnell und einfach:

Laden Sie die LOGISTICS PILOT-App kostenlos aus dem Store.

Jederzeit und überall:

Mit Ihrem Smartphone oder Tablet können Sie jederzeit auf alle Ausgaben zugreifen.

Komfortabel und funktionell:

Mit praktischem Textmodus und effizienter Textsuchfunktion über alle geladenen Ausgaben.

Aktuell und umfassend:

In jeder Ausgabe finden Sie aktuelle Informationen von den verschiedenen Hafenstandorten unseres Häfen- und Logistik-Fachmagazins.



Im Apple App Store und
in Google Play erhältlich.