

AUSGABE  
FEBRUAR  
2021

 GERMAN PORTS

# LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



## Baltische Staaten – klein, aber oho!

**Die eigene kulturelle Brille ablegen**  
Sammelbegriffe sind nicht immer hilfreich – auch im „Fall Baltikum“

**Seite 18**

**Alles Käse? Von wegen!**  
Heuer Logistics realisiert nicht nur die Warendistribution für Hochland

**Seite 22**

**Neue Wege für Konnossemente**  
Die Forschungsprojekte „eCONBiL“ und „HAPTIK“ zeigen digitale Optionen auf

**Seite 24**

BREMEN | ANTWERPEN | DUBAI



# HAPPY. NEW. YEAH!

JETZT AUCH IN BERLIN, STETTIN UND BILBAO!  
TAILOR-MADE SOLUTIONS FOR ALL KIND OF CARGO

Transport Overseas Group | Am Wall 137-139 | 28195 Bremen | Tel.: 0421 330038-0  
E-Mail: [sales@transport-overseas.com](mailto:sales@transport-overseas.com) | [www.transport-overseas.com](http://www.transport-overseas.com)

# „Beste Voraussetzungen für innovative Lösungen“

Florian Schröder, geschäftsführender Vorstand der AHK Baltische Staaten



**Liebe Leserinnen und Leser,**

Deutschland und die drei baltischen Staaten können auf eine lange Geschichte des gemeinsamen Handels zurückblicken. So wurde beispielsweise Riga im Jahre 1201 von Bischof Albert von Buxhoeveden aus Bremen gegründet. Spätestens mit der Hanse, Mitte des 13. Jahrhunderts, hat sich der Seeweg als wichtiger Teil des Handelswegs von London und Brügge aus in den Ostseeraum etabliert.

Heute sind Bremerhaven, Hamburg und Lübeck die umschlagsstärksten deutschen Häfen in Richtung der drei baltischen Staaten. Dabei sind die baltischen Häfen vor allem wegen ihrer Rolle für den Transitverkehr mit Russland und Skandinavien für die deutsche Logistikbranche interessant. Dies haben inzwischen auch deutsche Investoren, wie Kühne + Nagel oder Göllner aus Bremen und Niedersachsen, erkannt. Überdies gelten Estland, Lettland und Litauen als Vorreiter in Sachen Digitalisierung. Beste Voraussetzungen also für innovative Technologien und Lösungen für die Branche.

Welche Entwicklung die drei umschlagsstärksten Häfen Riga und Ventspils in Lettland sowie Klaipėda in Litauen nehmen werden, wird mittelfristig auch von den Beziehungen zu Russland und Belarus abhängen. Diese Häfen könnten aufgrund der historischen Rolle als Umschlagsplätze für Waren aus Russland und Belarus zukünftig Einbußen hinnehmen müssen. Auf der anderen Seite erhofft sich das lettische Ventspils, in der Achse über Minsk nach Schweden ein Teil der neuen Seidenstraße zu werden. Entsprechende Kooperationsverträge wurden bereits unterzeichnet.

Spannend werden auch die Auswirkungen des Megaprojekts „Rail Baltica“ sein. Die Eisenbahnverbindung, die von Warschau über Kaunas und Riga nach Tallinn mit Anschluss nach Helsinki führen wird, wird die drei Länder bis 2026 an das europäische Eisenbahnnetz anschließen und damit auch mit den größten europäischen Häfen verbinden. Für welchen der baltischen Häfen diese Entwicklung mehr Risiko oder Chancen birgt, ist jetzt noch nicht abzusehen. Klar ist jedoch: Hafentreiber und Reeder müssen in eine umweltbewusste und smarte Logistik investieren, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Ihr Florian Schröder

**LOGISTICS PILOT digital!**

Seit August finden Sie uns auch im Internet unter [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)



AUSGABE  
**FEBRUAR**  
**2021**

**Themenschwerpunkt:  
Baltische Staaten**

**4** **Impression**  
Zahlen und Fakten rund um die baltischen Staaten

**6** **News**  
Meldungen aus der Branche

**10** **Main Topic**  
Klein, aber oho!

**18** **Behind the Scenes**  
Nicht durch die eigene kulturelle Brille schauen

**20** **Portrait**  
Veränderung als Konstante

**22** **Logistics Story**  
Alles Käse? Von wegen!

**24** **Digitisation**  
Neue Wege für Konnossemente

**27** **Appointments**  
Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen

**28** **People**  
Meldungen aus der Branche

**30** **Preview & Imprint**  
Themenschwerpunkt Österreich

TITELBILDMONTAGE: HEIKE MAY; FOTOS: RETO STÖCKLI/NASA EARTH OBSERVATORY, ADOBESTOCK/WELLSVA, ADOBESTOCK/ITALIAJINIEE, RB RAIL AS, PIXABAY (2); FOTO SEITE 3: AHK BALTISCHE STAATEN

# Der „baltische Tiger“ kommt auf digitalen Pfoten

**A**ls die baltischen Staaten der Europäischen Union am 1. Mai 2004 beitraten, wurden sie aufgrund ihres hohen Reformtempos und ihres schnellen Wirtschaftswachstums in den 1990er-Jahren häufig auch als der „baltische Tiger“ bezeichnet. Die Geschwindigkeit dieser Prozesse hat sich in Estland, Lettland und Litauen in den vergangenen Jahren zwar deutlich verlangsamt und sich den westlichen Industrieländern angepasst, aber der Tiger ist weiterhin sprunghaft – und zwar vor allem auf digitalen Pfoten (siehe Seite 10).

Deutschland gehört zu den wichtigsten Handelspartnern der baltischen Staaten und rangiert unter ihren Hauptlieferländern entweder auf Platz 1 (Estland) oder 2 (Lettland und Litauen). Bei den Hauptabnehmerländern reicht es für die Bundesrepublik immerhin zu den Plätzen 4 und 6. Umgekehrt sieht die Situation anders aus: So belegen die baltischen Staaten unter den mehr als 230 deutschen Handelspartnern Platzierungen im 40er- bis 60er-Bereich (siehe unten).



## Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland 2019

Exporte in 1.000 €		Importe in 1.000 €	
1. Vereinigte Staaten	118.680.140	1. Volksrepublik China	110.054.162
2. Frankreich	106.563.521	2. Niederlande	97.816.180
3. Volksrepublik China	95.983.949	3. Vereinigte Staaten	71.334.115
...		...	
48. Litauen	3.461.608	51. Litauen	2.107.591
56. Estland	1.824.976	66. Lettland	871.934
57. Lettland	1.725.128	68. Estland	814.307

QUELLE: STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS), 2020



## Die wichtigsten Häfen der Region



### Estland

<b>Hauptstadt:</b>	Tallinn	<b>Fläche:</b>	45.340 km <sup>2</sup>
<b>Einwohner 2020:</b>	1,3 Mio.*	<b>BIP/Kopf 2020:</b>	20.107 €*

#### Wichtigste Einfuhrgüter 2019 nach SITC in % der Gesamteinfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	<b>11,4%</b>
2. Kfz und -Teile	<b>9,5%</b>
3. Petrochemie	<b>8,2%</b>



#### Hauptlieferländer 2019

Anteil in %	
1. Deutschland	<b>9,8%</b>
2. Russland	<b>9,6%</b>
3. Finnland	<b>8,6%</b>

#### Wichtigste Ausfuhrgüter 2019 nach SITC in % Gesamtausfuhr

1. Maschinen	<b>9,3%</b>
2. Rohstoffe (außer Brennstoffe)	<b>8,0%</b>
3. Nahrungsmittel	<b>7,7%</b>



#### Hauptabnehmerländer 2019

Anteil in %	
1. Finnland	<b>15,6%</b>
2. Schweden	<b>10,0%</b>
3. Lettland	<b>8,7%</b>

QUELLE: GERMANY TRADE AND INVEST, 2020  
\* VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

### Lettland

<b>Hauptstadt:</b>	Riga	<b>Fläche:</b>	64.570 km <sup>2</sup>
<b>Einwohner 2020:</b>	1,9 Mio.*	<b>BIP/Kopf 2020:</b>	15.072 €*

#### Wichtigste Einfuhrgüter 2019 nach SITC in % der Gesamteinfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	<b>11,8%</b>
2. Nahrungsmittel	<b>10,9%</b>
3. Elektrotechnik	<b>8,4%</b>



#### Hauptlieferländer 2019

Anteil in %	
1. Litauen	<b>17,6%</b>
2. Deutschland	<b>10,9%</b>
3. Polen	<b>9,4%</b>
4. Estland	<b>8,5%</b>

#### Wichtigste Ausfuhrgüter 2018 nach SITC in % Gesamtausfuhr

1. Rohstoffe (außer Brennstoffe)	<b>14,1%</b>
2. Nahrungsmittel	<b>13,9%</b>
3. Chemische Erzeugnisse	<b>9,1%</b>



#### Hauptabnehmerländer 2019

Anteil in %	
1. Litauen	<b>17,1%</b>
2. Estland	<b>11,7%</b>
3. Russland	<b>9,2%</b>
4. Deutschland	<b>7,2%</b>

QUELLE: GERMANY TRADE AND INVEST, 2020  
\* VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

### Litauen

<b>Hauptstadt:</b>	Vilnius	<b>Fläche:</b>	65.286 km <sup>2</sup>
<b>Einwohner 2020:</b>	2,7 Mio.*	<b>BIP/Kopf 2020:</b>	17.393 €*

#### Wichtigste Einfuhrgüter 2019 nach SITC in % der Gesamteinfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	<b>14,9%</b>
2. Erdöl	<b>12,3%</b>
3. Nahrungsmittel	<b>9,3%</b>



#### Hauptlieferländer 2019

Anteil in %	
1. Russland	<b>14,5%</b>
2. Deutschland	<b>11,7%</b>
Polen	<b>11,7%</b>
3. Lettland	<b>7,1%</b>

#### Wichtigste Ausfuhrgüter 2019 nach SITC in % Gesamtausfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	<b>15,2%</b>
2. Nahrungsmittel	<b>13,0%</b>
3. Petrochemie	<b>11,4%</b>



#### Hauptabnehmerländer 2019

Anteil in %	
1. Russland	<b>14,0%</b>
2. Lettland	<b>9,5%</b>
3. Polen	<b>7,9%</b>
4. Deutschland	<b>7,6%</b>

QUELLE: GERMANY TRADE AND INVEST, 2020  
\* VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

FOTOS: ADOBESTOCK/NIKITAUSM, OLYA/FREEPIK.COM, FREEPIK.COM/FLATICON (6)

## KOMPAKT

**BREMEN.** Im November ist das **Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)** von der Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, Kristina Vogt, mit der Studie **„Die Maritime Wirtschaft in Bremen: Beschäftigung und Wertschöpfung 2019“** beauftragt worden. Ziel ist es, die vielfältige und heterogene Branche hinsichtlich ihrer Wirtschaftskraft abzubilden. Dabei wird an eine Studie für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) angeknüpft, die zurzeit unter Leitung des ISL entsteht. Neben den Kenngrößen wie Beschäftigung und Umsatz sollen auch die Effekte, die entlang der Wertschöpfungsketten entstehen, ermittelt werden. Zum Redaktionsschluss lagen die Ergebnisse noch nicht vor.

**BREMEN.** Rund 170 Teilnehmer folgten im Januar der **Einladung der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) zum siebten Fachforum Projektlogistik.** Bei der Veranstaltung, die pandemiebedingt erstmals virtuell stattfand, wurden unter anderem die **Ergebnisse einer Branchenanalyse zur Projektlogistik vorgestellt**, die die BHV im Vorfeld durchgeführt hatte. Trotz zunehmendem Kostendruck und anhaltender Pandemie waren sich die Teilnehmer aus Industrie und Logistik einig, dass die Aussichten der Branche gut sind. Insbesondere wird China als wichtiger Wachstumsmarkt angesehen.



## „Zertifikat bestätigt Vorreiterrolle“

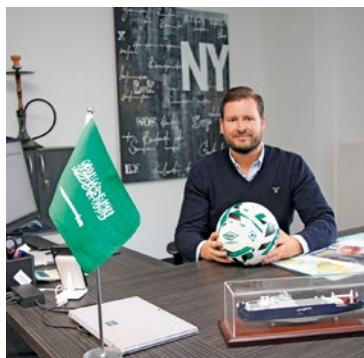
**BREMEN/BREMERHAVEN.** Im November haben Bremen und Bremerhaven ihre **vorbildliche Umwelleistung erneut nach dem Managementstandard PERS (Port Environmental Review System) durch Lloyd's Register zertifizieren lassen.** Ein wesentlicher Bestandteil der Zertifizierung war der Umweltbericht 2020, in dem neben der Fortführung der Umweltkennzahlen auch alle gesetzlichen und umweltpolitischen Anforderungen vorgestellt werden. „Wir nehmen unsere Verantwortung für die Umwelt ernst“, so Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. „Die ökologischen Belange spielen beim Ausbau der Häfen sowie ihrer Unterhaltung

eine zentrale Rolle. So haben wir beispielsweise im Juni die Schaffung eines zusätzlichen Angebots zur Landstromversorgung in den bremischen Häfen beschlossen. Bis zum Jahr 2023 sollen acht ortsfeste Landstromanlagen für die Seeschifffahrt und zwei zusätzliche Anschlüsse für die Binnenschifffahrt geschaffen werden. PERS ist dabei ein hervorragendes Instrument, um die Häfen bei der Umsetzung eines Umweltmanagementprogramms gemäß den Empfehlungen der Europäischen Seehafenorganisation zu unterstützen. Bremen und Bremerhaven bestätigen als die größten deutschen Seehäfen mit dem Zertifikat ihre Vorreiterrolle als nachhaltige Häfen.“



## SBTi bestätigt BLG-Klimaschutzziele

**BREMEN.** Die Ziele von BLG LOGISTICS zur Reduktion der Treibhausgasemissionen wurden im November von der Science Based Targets initiative (SBTi) anerkannt. Damit ist BLG LOGISTICS nach eigener Aussage **der erste deutsche Logistikdienstleister und das erste Bremer Unternehmen mit einer wissenschaftlich anerkannten Klimaschutzzielsetzung.** Das BLG-Ziel ist es, die Emissionen innerhalb des Unternehmens bis 2030 um 30 Prozent und außerhalb des Unternehmens um 15 Prozent zu reduzieren. Dazu investiert man auch in ausgewählte und zertifizierte Klimaschutzprojekte.



## Weitere Niederlassungen in Bilbao und Stettin

**BREMEN.** Die Transport Overseas Group befindet sich weiter auf Expansionskurs. Nachdem das Unternehmen 2020 bereits die Eröffnung neuer Büros in Antwerpen, Dubai und Berlin vermeldet hatte, kamen Anfang dieses Jahres eigene Niederlassungen in Spanien (Bilbao) und Polen (Stettin) hinzu. **„Dies ist ein weiterer Schritt in unserer Strategie als vollumfänglicher Logistikpartner, um unsere Kunden europaweit betreuen zu können“, so der geschäftsführende Gesellschafter Tim Oltmann.** Die in Bremen ansässige Transport Overseas Group ist auf RoRo- und Projektladung spezialisiert.



## Testlauf für störungsfreien Warenfluss

**BREMEN.** Seit November testen **BLG LOGISTICS und SecureSystem** im Rahmen des Projekts „FastLane“ eine neu entwickelte Dienstleistung für reibungslose und sichere Transportwege. Mit dem Lösungsansatz soll die Zeit der Verzollung in Zielhäfen verkürzt und der Zollvorgang vereinfacht werden. Dafür schickte BLG LOGISTICS 20 Container, ausgestattet mit einem Sensorsystem von SecureSystem, von Bremen aus nach Amerika. Kommt es während des Testtransports zu einer unerlaubten Öffnung der Box, geht eine Meldung direkt an die vorher festgelegten Parteien und an die Zollbehörde.



## Innovatives Online-seminar zur Binnenschifffahrt

**BREMEN.** Wie kann die **Verlagerung von Güterverkehren auf das Binnenschiff** dazu beitragen, die Emission von **Treibhausgasen zu reduzieren** und Straßen- und Schienennetze zu entlasten? Antworten darauf gab im **Januar ein Online-seminar, das bremenports und das Maritime Cluster Norddeutschland gemeinsam durchführten.** Dabei stellten unter anderem vier Referenten von Reedereien, Verladern und Regierungsorganisationen erfolgreiche Praxisbeispiele vor. Ein weiteres Ziel der Veranstaltung war es, den qualifizierten Austausch von Wissen und Technologien unter den Teilnehmern anzuregen.



## Rammstart für die neue Kaje 66

**BREMERHAVEN.** Bremens Senatorin für **Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, gab im November zusammen mit bremenports-Geschäftsführer, Robert Howe, das symbolische Startsignal** für die neue Kaje 66. Kosten: 17,7 Millionen Euro, die sich Land und Bund teilen. „Diese Baumaßnahme ist für den reibungslosen Ablauf des Hafengeschehens von immenser Bedeutung“, so Schilling. Nach mehreren Havarien war die Standfestigkeit der 1965 in Betrieb genommenen Kaje nicht mehr gegeben. Zuletzt war die Spundwand 2017 durch eine Havarie mit einem Autotransporter beschädigt worden.



## „Panda-Sprinter“ rollt an

**BRAKE.** Am 28. Dezember hat der erste von **J. MÜLLER organisierte Direktzug mit 1.000 Tonnen Zellstoff von Brake nach Chongqing sein Ziel erreicht.** Mit dem sogenannten „Panda-Sprinter“ soll eine Expressverbindung aufgebaut werden, die langfristig nicht nur Zellstoff, sondern auch weitere Produkte schnell und umweltfreundlich nach China und zurück bringen kann. J. MÜLLER setzt dabei vor allem auf den Ausbau des Umschlags von Zellstoff und blickt auf den Wachstumsmarkt Asien sowie die Länder der ehemaligen UdSSR. In Brake werden jährlich über 1,2 Millionen Tonnen Zellstoff umgeschlagen.



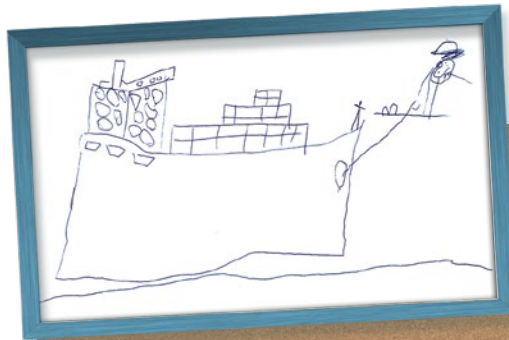
## Schwimmender Umschlag in Cuxhaven

**CUXHAVEN.** Das Halbtaucherschiff „Rolldock Sea“ hat im November am Cuxport-Terminal in Cuxhaven die Baggerbarge „Gian Lorenzo Bernini“ an Bord genommen. Dabei hatte die „Rolldock Sea“ durch Fluten der Ballasttanks ihr Heck so weit abgetaucht, dass sich die Ladefläche unter der Wasseroberfläche befand und die „Gian Lorenzo Bernini“ somit auf Wasserhöhe mithilfe von zwei Schleppern einschwimmen konnte. Eine wichtige Voraussetzung für ein solches **Floating-Floating-Manöver** ist ein großer Tiefgang, wie er am Cuxport-Liegeplatz 4 mit 15 Metern Tiefgang vorhanden ist.

## KOMPAKT

**OLDENBURG/WILHELMSHAVEN.** Ende 2020 verkündete **NPorts**, dass man als Beitrag zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronapandemie **auf eine Erhöhung der Hafen- und Kajengelder zum 1. Januar 2021 verzichten** werde. Die aktuellen Tarife sind seitdem unter [www.nports.de](http://www.nports.de) im Downloadbereich des jeweiligen Hafens abrufbar. Sie gelten für die Standorte Brake, Cuxhaven, Emden, Stade, Wilhelmshaven, Baltrum, Bensen, Langeoog, Norddeich, Norderney, Wangerooge, Hooksiel, Feddersiel und Großsiel. Auch im **JadeWeserPort** ([www.jadeweserport.de](http://www.jadeweserport.de)) bleiben die Hafengebühren in diesem Jahr auf dem Niveau von 2020, um die durch die Pandemie beeinträchtigte maritime Branche zu unterstützen. Das beschloss der Aufsichtsrat der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft auf seiner Sitzung im Dezember.

**BREMEN.** Die **Bremer Bereederungsgesellschaft (BBG)** und die **Harren & Partner-Gruppe (H&P)** werden ihre Kompetenzen, Flotten und Netzwerke im Bulkersegment künftig gemeinsam nutzen und ausbauen. Das teilten beide Unternehmen im Dezember mit. **Die gemeinsamen Aktivitäten sollen unter der neuen Marke „Harren Bulkers“ gebündelt werden.** Zusammen betreuen die BBG und H&P eine Flotte von 23 Massengutfrachtern.



Das Bild zeigt einen Festmacher aus Kindersicht, gemalt für NPorts.

## NPorts ist familienfreundlicher Arbeitgeber

**OLDENBURG.** Kurz vor Weihnachten hat NPorts vom Kuratorium der berufundfamilie Service GmbH erneut das gleichnamige Zertifikat erhalten. Mit diesem wird der Hafengesellschaft bestätigt, in den letzten drei Jahren die verabredeten Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und weiterführende Ziele definiert zu haben. „Ich freue mich sehr, dass wir mit unserem Angebot den Nerv der Beschäftigten treffen. Dass wir darüber hinaus erneut das **Zertifikat „berufundfamilie“ erhalten** haben, bestätigt uns, die richtigen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt zu haben“, so NPorts-Geschäftsführer Holger Banik.

## Erste Verladung am Mosolf Auto Terminal

**WILHELMSHAVEN.** Innerhalb eines Jahres setzte Mosolf die Idee, Fahrzeuge von Wilhelmshaven aus per Seeschiff zu exportieren, in die Realität um: Im November machte mit der **„Grande Portogallo“ das erste Schiff der Grimaldi Group am dortigen Mosolf Auto Terminal fest, um 600 Fahrzeuge zu laden.** Weitere Umschläge sollen folgen. Das Geschäftsfeld wird weiterentwickelt. „Wir haben hier in wenigen Monaten praktisch aus dem Nichts heraus ein neues Geschäft geschaffen – und dass, obwohl Corona die Dinge nicht gerade einfacher gemacht hat“, so Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender der Mosolf Gruppe.



## Auch virtuell auf einem guten Kurs

**BREMEN.** Seit 14 Jahren nehmen Experten beim **„Bremer Schifffahrtkongress“** Stellung zu den aktuellen Herausforderungen der maritimen Personalwirtschaft. Dabei fand das Event (hier ein Archivbild aus dem Jahr 2019) Anfang Dezember **erstmalig als ausschließlich virtuelle Veranstaltung** statt. In vier branchenübergreifenden Workshops ging es um die Themen Gender-Equality in der maritimen Wirtschaft, Nachwuchssicherung, internationale Ausbildungskonzepte und um die Bedeutung der Digitalisierung für den Bordbetrieb. Ein weiteres Highlight des Events war die **Vergabe der Preise im Wettbewerb „Hervorragende akademische maritime Lehre“** durch Claus Brandt, den Geschäftsführer des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ). Sie gingen an Professor Daniela Schwerdt, Professor Michael Thiemke und Ann-Kathrin Lange. „Mit dem Wettbewerb möchten wir die akademische maritime Lehre in Deutschland fördern, die Sichtbarkeit der Studienfächer erhöhen und vorbildliches Engagement des Lehrpersonals für die Lehre und die Studierenden unterstützen und so die maritime Zukunft Deutschlands in ihrer Vielfalt stärken“, sagte Brandt.







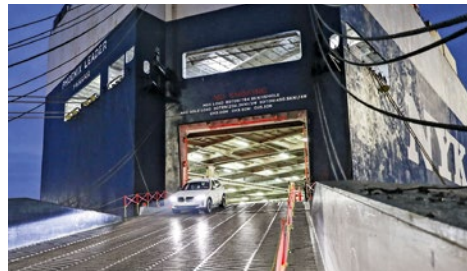
## Hellmann expandiert in Bremen

**OSNABRÜCK/BREMEN.** Der Full-Service-Dienstleister Hellmann Worldwide Logistics erweitert seinen Standort in Bremen und baut eine, nach eigenen Angaben, „hochmoderne digitalisierte Speditionsanlage“ in der Ludwig-Erhard-Straße. Der **Baubeginn dafür erfolgte am 17. November** im Rahmen eines Spatenstichs auf dem bisher nicht erschlossenen 40.000 Quadratmeter großen Nachbargrundstück zum derzeitigen Hellmann-Standort. Der Neubau soll über rund 1.500 Quadratmeter Büro- und 8.000 Quadratmeter Umschlagsfläche verfügen und in der zweiten Jahreshälfte 2021 fertiggestellt werden.



## 3.500 Neuwagen für China

**CUXHAVEN.** Für den Deepsea-RoRo-Liniendienst der Wallenius-Wilhelmsen-Gruppe von Europa nach China hat Cuxport im November über 3.500 Premiumfahrzeuge auf die Schiffe „Tiger“ und „Torino“ verladen. **Die Abfertigung erfolgte innerhalb einer Woche am Liegeplatz 4.** In China steuerten die Schiffe Shanghai, Tianjin und Guangzhou an, von wo aus die Fahrzeuge weiterverteilt wurden. „Die Wirtschaft in China hat sich erholt, und die Nachfrage nach deutschen Qualitätsfahrzeugen ist hoch“, so Oliver Fuhljahn, Head of Business Development Automobile Logistics bei Cuxport.



## Startschuss für neue Elektro-SUVs

**BREMERHAVEN.** Anfang Januar fiel auf dem BLG AutoTerminal der Startschuss für die Entladung des neuen BMW iX3, des ersten vollelektrischen SUVs dieses Automobilherstellers. **Mit dem Schiff „Phoenix Leader“ der Reederei NYK Line wurden die ersten Einheiten des neuen Modells angeliefert,** ehe es per Lkw weiter zu Händlern in ganz Deutschland und Europa ging – für die Erstausrüstung im Rahmen der Markteinführung. In diesem Jahr werden noch weitere neue Elektrofahrzeuge am BLG AutoTerminal Bremerhaven erwartet, an dem 2019 rund 2,1 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen wurden.



## 500. Offshore-Windturbine aus Cuxhaven

**CUXHAVEN.** Im November ist das 500. Maschinenhaus einer Offshore-Windturbine bei **Siemens Gamesa** in Cuxhaven fertiggestellt worden. Damit erreichte das Werk, das 2017 eröffnete und 2018 den Regelbetrieb aufgenommen hat, einen **wichtigen Meilenstein.** Zusammen mit der Fertigung für Rotorblätter in Hull (Großbritannien) und dem Installationshafen in Esbjerg (Dänemark) ist Cuxhaven Bestandteil des Produktionsnetzwerks von Siemens Gamesa. Die 500. Turbine wurde gemeinsam mit 164 weiteren SG 8.0-167 DD im größten Offshore-Windkraftwerk Großbritanniens, Hornsea 2, installiert.

## Erfolgreiche Dockschleusung

**BREMEN.** Im November vermeldete bremenports, dass das Containerschiff „Al Kharj“ seinen Werftaufenthalt an der Westkaje des Kaiserhafens beendet und den Hafen verlassen habe. Um den 306 Meter langen Carrier durch die Kaiserschleuse zurück auf die Weser zu schleppen, führte man eine Dockschleusung durch. **Diese war erforderlich, da das Schiff länger als die Schleuse ist.** Für die Passage mussten beide Schleusentore zum gleichen Zeitpunkt geöffnet und der Wasserstand in der Weser und im Hafen annähernd identisch sein. Die Dockschleusung der „Al Kharj“ dauerte knapp 40 Minuten.



# Klein, aber Ohno!



FOTOS: ADOBESTOCK/VICTOR GROW, FOCUSCHULE ZWICKAU

Weder von ihrer Fläche – rund 175.000 Quadratkilometer – noch von ihrer Gesamtbevölkerung – über sechs Millionen – kann man die baltischen Staaten als echte Riesen bezeichnen. Doch sie punkten als attraktive Drehscheiben im Ost-West-Handel mit gut ausgebildetem Personal und gut ausgebauter Infrastruktur. Vor allem aber sind sie echte Vorreiter in Sachen Digitalisierung.

**W**enn von den Staaten Estland, Lettland und Litauen die Rede ist, dann hat sich der Begriff „Baltikum“ längst als Synonym etabliert. Doch für Ralph M. Wrobel, Professor für Volkswirtschaftslehre an der Westsächsischen Hochschule in Zwickau und Experte für Wirtschaft, Politik und Geschichte, erzeugt diese Begrifflichkeit in vielen Köpfen ein falsches Bild: „Ein Baltikum als einen homogenen kulturellen oder wirtschaftlichen Raum gibt es nicht. Vielmehr handelt es sich um drei kleine Staaten an der östlichen Ostseeküste mit eigenen Charakteristiken und Besonderheiten sowie unterschiedlichen historischen Wurzeln.“

Dementsprechend unterschiedlich sind auch die Wirtschaftsfelder, in denen die drei baltischen Staaten punkten können. So gilt Estland, der nördlichste der drei Staaten, vor allem als Trendsetter in Sachen Digitalisierung. Dort werden aber ebenso Textilien, Möbel, Lebensmittel und Maschinen produziert. Zudem spielen der Schiffbau und die Landwirtschaft eine wichtige Rolle. Der Nachbarstaat Lettland bildet nicht nur die geografische Mitte dieses Trios, sondern verfügt mit der Hauptstadt Riga auch über das wichtigste Handels- und Dienstleistungszentrum der Region. Das Land hat sich insbesondere als Exporteur von Holz- und Agrarprodukten einen Namen gemacht. Weitere Eckpfeiler der lettischen Wirtschaft sind die Chemieindustrie, der Fahrzeugbau und die Logistik. Last, but not least ist Litauen als südlichster der baltischen Staaten der wichtigste Handelspartner Deutschlands in der Region (siehe Seite 4) und gilt als bedeutender

Standort für verarbeitende Betriebe im Maschinenbau und der Metallverarbeitung sowie in der Möbel-, Chemie- und Textilindustrie. „Aufgrund ihrer relativ kleinen und offenen Volkswirtschaften sind alle drei baltischen Staaten allerdings stark von externen wirtschaftlichen Faktoren abhängig und damit größeren wirtschaftlichen Schwankungen ausgesetzt“, gibt Wrobel zu bedenken.

### Interessante Perspektiven und „paradiesische Zustände“

Ein wichtiger Schritt zur heutigen internationalen Wettbewerbsfähigkeit der drei baltischen Staaten war seiner Ansicht nach deren Eintritt in die Europäische Union (EU) zum 1. Mai 2004 und damit verbunden die Einführung des Euros. „Das vereinfacht den Handel mit diesen Ländern enorm. Viele deutsche Unternehmen übersehen ihre Chancen in dieser Region allerdings häufig, da die drei Staaten im Vergleich zu ihrem Nachbarn Russland über verhältnismäßig kleine Märkte verfügen. Aber gerade diese bieten interessante Perspektiven für deutsche Unternehmen“, ist sich Wrobel sicher. ■■■

„Ein Baltikum als einen homogenen kulturellen oder wirtschaftlichen Raum gibt es nicht.“

Prof. Dr. Dr. Ralph M. Wrobel,  
Professor für Volkswirtschaftslehre an der  
Westsächsischen Hochschule in Zwickau





Die Coronapandemie hat bei vielen deutschen Unternehmen zu einem Digitalisierungsschub geführt, nicht nur in Form von Videokonferenzen. Für die baltischen Staaten ist die Digitalisierung – von der Geburtsurkunde bis zur Firmengründung – längst fester Bestandteil des Privat- und Geschäftslebens.

„Für deutsche Unternehmer herrschen im Baltikum fast paradiesische Zustände.“

Dr. Til Assmann,  
Honorarkonsul der Republik Estland in  
Bremen und Niedersachsen



■ ■ ■ Vor diesem Hintergrund sieht er die drei baltischen Staaten längst nicht mehr als verlängerte Werkbank Westeuropas, sondern vielmehr als Player mit eigenständigen Wirtschaftsstrukturen. Ebenso betrachtet er den Prozess der vielfach zitierten „Integration in westliche Strukturen“ in allen drei Staaten als bereits abgeschlossen. „Jetzt gilt es, diese Errungenschaften gegen Skeptiker zu verteidigen“, so Wrobel.

Auch Dr. Til Assmann, Honorarkonsul der Republik Estland in Bremen und Niedersachsen, sieht große Entwicklungspotenziale im Handel mit Estland, Lettland und Litauen. „Immer mehr deutsche Unternehmen setzen auf die Flexibilität, die Innovationskraft und die zielgerichteten Strukturen in diesen Staaten“, berichtet Assmann. Das gelte sowohl für die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor Ort als auch für die zuverlässige nordeuropäische Mentalität der Menschen dort in der täglichen Zusammenarbeit. „Für deutsche Unternehmer herrschen im Baltikum fast paradiesische Zustände – entweder knapp anderthalb Flugstunden entfernt oder digital ganz nah. Denn aus den früher oft als ‚baltischer Tiger‘ bezeichneten Staaten sind inzwischen digitale Tigerstaaten geworden, die das Unternehmertum im Vergleich zu Deutschland unfassbar einfach machen“, so Assmann.

Als Paradebeispiel für gelebte Digitalisierung führt Assmann die quirlige Gründerszene Estlands an, aus der bereits fünf Start-ups zum sogenannten „Einhorn“ gekürt

wurden. Mit diesem Begriff bezeichnet man Start-ups mit einer Marktbewertung von über einer Milliarde US-Dollar vor dem Börsengang. „Das ist eine weltweit einmalige Quote, bezogen auf die gerade einmal 1,3 Millionen Einwohner Estlands“, gibt Assmann zu bedenken – wohlwissend, dass dies nur ein Beispiel von vielen für die digitale Entwicklung Estlands ist. So wurde auch die gesamte öffentliche Verwaltung des Landes digitalisiert und das Recht auf einen Internetzugang gesetzlich festgeschrieben. „Die Digitalisierung in den baltischen Staaten geht so weit, dass rund eine Stunde nach der Geburt eines Kindes die Geburtsurkunde, die Anweisung des Kindergeldes und sogar Vorschläge für mögliche Kindergärten online auf den Weg gebracht werden. Überdies kann die private Steuererklärung in zehn Minuten und eine komplette Unternehmensgründung in 18 Minuten online abgewickelt werden“, so Assmann. Zur Vorreiterrolle der baltischen Staaten bei der Digitalisierung passt es dann auch, dass Litauen nach Informationen der Deutsch-Baltischen Handelskammer das am besten ausgebaute Glasfasernetz in Europa besitzen soll.

### Infrastruktur auf europäischem Niveau

In Bezug auf ihre Infrastruktur waren die baltischen Staaten zunächst längst nicht so wegweisend wie bei der Digitali-

sierung. Aber nicht zuletzt dank umfangreicher Förderung aus den Töpfen der EU wurden die dazugehörigen Anlagen und Strukturen in den vergangenen Jahren massiv ausgebaut. Daher attestiert Assmann allen drei Nationen „eine Infrastruktur auf gehobenem europäischen Niveau“. Eine zentrale Rolle nehmen dabei die Häfen ein, in die in den vergangenen Jahren umfassend investiert wurde, um ihre langfristige Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Hier gelten vor allem Klaipėda (Litauen), Riga und Ventspils (beide Lettland) und die estnische Hauptstadt Tallinn als wichtige maritime Knotenpunkte. So wurden 2019 in Klaipėda insgesamt 46,2 Millionen Tonnen, in Riga 32,7 Millionen Tonnen, in Ventspils 20,4 Millionen Tonnen und in Tallinn 19,9 Millionen Tonnen umgeschlagen. Ihre wichtigsten maritimen Adressaten auf deutscher Seite sind die Häfen in Bremerhaven und Hamburg. Zusammen haben sie nach Informationen des Statistischen Bundesamts im Jahr 2019 mehr als die Hälfte des Umschlags mit den baltischen Häfen abgewickelt.

Aber nicht nur rund um die Häfen wird in die Infrastruktur investiert, auch bei den anderen Verkehrsträgern stehen in den kommenden Jahren zahlreiche Großprojekte auf dem Programm. Dazu gehören beispielsweise das Schienenbauprojekt „Rail Baltica“ und das Straßenbauprojekt „Via Baltica“, die beide bereits angelaufen sind. An „Rail Baltica“ sind die EU-Mitgliedsländer Polen, Litauen, Lettland, Estland und Finnland beteiligt. Dabei handelt es sich um eine ■■■

## Drei-Meere-Initiative: Hoffnung auf Entwicklungsschub

2015 haben Polens Präsident Andrzej Duda und Kroatiens Präsidentin Kolinda Grabar-Kitarović die sogenannte Drei-Meere-Initiative ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um einen **Verbund der zwölf mittel- und osteuropäischen EU-Staaten Bulgarien, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn**. Ihr Ziel ist eine verstärkte Zusammenarbeit, vor allem in den Bereichen Infrastruktur, Energiepolitik und Sicherheit, um mehr Aufmerksamkeit für die politischen Interessen der Teilnehmerstaaten innerhalb der EU zu generieren. Zum ersten Mal kam die Initiative im August 2016 im kroatischen Dubrovnik zusammen, zuletzt im Oktober 2020 in Tallinn. Im Mittelpunkt der jüngsten Konferenz stand der Ausbau der Verkehrs- und Energieinfrastruktur. Zu den Teilnehmern des coronabedingt teils virtuellen Gipfels in der estnischen Hauptstadt gehörten nach Angaben der Organisatoren auch der deutsche Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier und der US-Außenminister Michael Pompeo. Die estnische Präsidentin Kersti Kaljulaid wies im Rahmen einer Videopressekonferenz darauf hin, dass das Gebiet der Drei-Meere-Initiative der zwar weniger entwickelte, aber zugleich der wirtschaftlich am schnellsten wachsende Teil der EU sei. Sie hoffe durch die Initiative auf einen neuen Entwicklungsschub für die Region. (bre)

## Die „Rail Baltica“ ist ...

... eine im Bau befindliche neue Eisenbahnverbindung, die bis 2026 fertiggestellt werden und von Warschau bis nach Helsinki führen soll.





Die 1.700 Kilometer lange Europastraße 67, auch „Via Baltica“ genannt, gilt als die wichtigste Straßenverkehrsverbindung Nordeuropas.

■ ■ ■ über 870 Kilometer geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke für Züge (249 km/h im Personenverkehr und 120 km/h beim Gütertransport), die nach ihrer für 2026 geplanten Fertigstellung von Warschau über Kaunas und Riga nach Tallinn führen soll. Von Tallinn aus soll es dann weiter bis nach Helsinki gehen – möglicherweise sogar durch einen Tunnel. Das Besondere: Die Strecke, die die drei Staaten an das europäische Eisenbahnnetz anschließen und für erhebliche Zeitersparnis sorgen soll, wird in der in Westeuropa üblichen Normalspurweite von 1.435 Millimetern entwickelt und nicht – wie in den baltischen Staaten sonst üblich – in der russischen Breitspur von 1.524 Millimetern. „Das wird der Durchbruch für den grenzüberschreitenden europäischen Bahnverkehr auf der Nord-Süd-Achse – ohne den bisher üblichen Lok- und Waggonwechsel an der Grenze“, hofft Assmann.

Parallel dazu soll die 1.700 Kilometer lange Europastraße 67 – die wichtigste Straßenverkehrsverbindung Nordost-

Niedersachsen  
Ports

**Unsere Häfen.  
Ihre Zukunft.**

[www.nports.de](http://www.nports.de)

europas – in den nächsten Jahren sukzessive ausgebaut werden. Die auch als „Via Baltica“ bezeichnete Strecke beginnt in Prag und zieht sich dann von Breslau und Warschau über Lazdijai, Kaunas und Riga bis nach Tallinn. Mit der Fähre geht es schließlich weiter nach Helsinki. Das Problem: Bislang ist die Strecke an vielen Stellen nur zweispurig ausgebaut und entspricht, insbesondere auf estnischem Terrain, noch nicht den Anforderungen an eine Autobahn, wie wir sie in Deutschland kennen. Wann die Fernstraße entsprechend ausgebaut sein wird, ist allerdings offen.

### „Die logistischen Uhren ticken dort anders“

Zwei Unternehmen, die fest an den Logistikstandort Baltikum glauben, sind die Vollers Group und die PWL Group. So ist die Vollers Group mit Hauptsitz in Bremen mit zwei Tochterfirmen auf dem baltischen Markt präsent – in den Hafenzentren Riga und in Tallinn. Die beiden Standorte besitzen für das Logistikunternehmen eine Schlüsselfunktion, insbesondere wenn es um die Lagerung von Kaffee, Kakao und Stückgut für die sogenannte GUS-Region (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten) geht, also für Staaten auf dem Territorium der ehemaligen Sowjetunion. „Lettland und Estland sind für viele Händler, die beispielsweise Kaffee nach Russland bringen wollen, optimale Drehscheiben zwischen Ost und West. Denn dort unterliegen sie dem EU-Recht und dem europäischen Finanzierungssystem, sind aber gleichzeitig nah an Russland, ohne die Zollabgaben zahlen zu müssen, die sofort beim Eintritt in den russischen Markt fällig werden,“ erläutert Christian Vollers, seit 2013 alleiniger Inhaber der Vollers Group. In Riga und Tallinn lagern seine Tochterfirmen den Kaffee und Kakao zum Teil über Monate, ehe er weiter gen Osten transportiert wird: per Breitspurbahn an Bestimmungsorte, die mehr als 1.000 Kilometer entfernt liegen, und per Lkw zu Destinationen wie Moskau oder St. Petersburg, die schneller erreichbar sind.

„Die logistischen Uhren ticken dort völlig anders und sind mit den hiesigen logistischen Abläufen nicht vergleichbar“, so Vollers. So lege beispielsweise die Loco-Quote beim Kaffee in den baltischen Staaten bei rund fünf Prozent, während

sie in Deutschland rund 95 Prozent betrage. Das bedeutet, während der Anteil der Waren hierzulande weitestgehend in der Metropolregion des jeweiligen Hafens verbleibt, dienen die relativ kleinen Märkte in den baltischen Staaten hauptsächlich als Transitland. Ein Szenario, das auch auf andere Commodities, beispielsweise Baumwolle und Lebensmittel, übertragbar ist und besondere Herausforderungen mit sich bringt. „Natürlich handelt es sich nicht um den ‚Wild East‘, aber man sollte schon schauen, dass man in der Region über zuverlässige Mitarbeiter und Partner verfügt, die Russisch sprechen können, um bei möglichen Störungen problemlos Kontakt zu den entsprechenden Schnittstellen ■■■

„Lettland und Estland sind für viele Händler optimale Drehscheiben zwischen Ost und West.“

Christian Vollers,  
Inhaber der Vollers Group

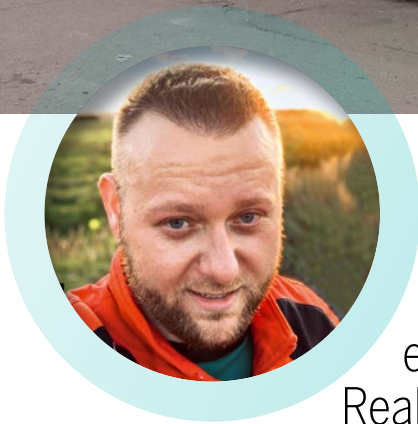


Gut gefülltes Kaffeelager der Vollers Group für den Weitertransport ins Baltikum und nach Russland. Aber auch Kakao und Stückgut transportiert das Bremer Unternehmen in Richtung Osten.





Hier hat PWL einen Transport von Rotorblättern über den lettischen Hafen Liepāja nach Afrika abgewickelt.



„Der Markt ist sehr dynamisch und erfordert eine kurze Reaktionszeit sowie ein hohes Maß an Flexibilität.“

Sebastian Dörr,  
Director PWL Worldwide Logistics

■ aufnehmen zu können“, so Vollers. Deshalb sind für ihn vor allem eine gute Dokumentation der Transportketten und ein fachliches Know-how die wichtigsten Stellschrauben, um in den Märkten östlich des Baltikums bestehen zu können.

### Im Baltikum zählt noch das Wort

Seit 2014 ist auch die PWL Group im Baltikum aktiv. Der in Bremen ansässige Dienstleister im Schifffahrts- und Transportbereich hat sich dabei vor allem auf Exportverladungen aus Europa mit Handelsgütern und Lebensmitteln spezialisiert, er deckt darüber hinaus aber auch Projektladungen in die Region ab. „Der dortige Markt ist sehr dynamisch und erfordert eine kurze Reaktionszeit sowie ein hohes Maß an Flexibilität. Oft passiert es, dass wir in einer Woche eine Anfrage erhalten und die Ladung dazu schon in der nächsten

Woche vor Ort sein soll“, berichtet Sebastian Dörr, Director PWL Worldwide Logistics. Zuletzt habe man beispielsweise gebrauchte Kleidung nach Estland und Lettland gebracht, die dort aufbereitet und in Second-Hand-Läden verkauft worden sei. Aber auch speziell beschichtete Kartonagen für Lebensmittel und Klebefolien für die Industrie standen jüngst auf der To-do-Liste des Unternehmens. „Wir sorgen dafür, dass die Ladung sicher im Empfangshafen ankommt, egal ob es sich um Klaipėda, Tallinn oder Riga handelt. Da aber auch Russland zu unserem Baltikum-Netzwerk gehört, wird der Hafen in St. Petersburg ebenfalls bedient“, so Dörr. Für den Nachlauf beauftragt die PWL Group dann einen zuverlässigen Spediteur. „Die Erfahrung hat gezeigt, dass man seine Partner hier am besten persönlich kennen sollte. Zudem zählt im Handel mit den baltischen Staaten immer noch das Wort“, hat Dörr zwei weitere Merkmale des dortigen Marktes ausgemacht.

### „Die Zukunft beginnt jetzt“

Im Gegensatz zur Vollers Group und zur PWL Group und trotz der guten Voraussetzungen in den baltischen Staaten haben bisher aber verhältnismäßig wenige Player den Schritt in die Region gewagt. Entsprechend kritisch merkt Assmann an: „Seit 1991 und im Prinzip bis heute haben bremische und niedersächsische Unternehmen den vielfältigen Möglichkeiten im Baltikum zwar Respekt gezollt, ein Engagement aber meist auf Beratung, Kooperationen und Handelsbeziehungen beschränkt und somit die wirklichen Chancen kaum genutzt.“ Als Beispiele für Firmen, die dort Maßnahmen im großen Stil realisiert haben, führt er indes Kühne + Nagel (IT-Zentrum in Estland), Continental Automotive (Industrieproduktion in Litauen), Knauf und Schwenk (Baustoffe in Lettland) sowie die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA, Containerterminal in Estland) an. Sein emotionaler Appell an die hiesigen Unternehmen lautet daher: „Alle Hafenstandorte mit ihren Logistikdienstleistern in Estland, Lettland und Litauen bieten optimalen Möglichkeiten. Lassen Sie diese nicht weitere 30 Jahre liegen – die Zukunft beginnt jetzt!“ (bre)

FOTOS: PWL, PRIVAT, ŽALGIRIS (2)



# „In Litauen habe ich noch keine Anti-Corona-Demo erlebt“

Der gebürtige Bremerhavener Arne Woltmann startete seine Basketballkarriere im Alter von zwölf Jahren beim 1. BC Bremerhaven und schaffte später sogar den Sprung in die Bundesliga. Nach dem Ende seiner aktiven Laufbahn zog es den 2,02 Meter großen Centerspieler auf die Trainerbank – unter anderem bei der deutschen Nationalmannschaft und bei den Eisbären Bremerhaven. Seit August ist Woltmann Co-Trainer bei Žalgiris Kaunas in Litauen.



## LOGISTICS PILOT: Herr Woltmann, was gab den Ausschlag für Ihr Engagement bei Žalgiris Kaunas?

**WOLTMMANN:** Basketball hat hier in Litauen einen ganz anderen Stellenwert als in Deutschland. Das Land ist eine internationale Großmacht in dieser Sportart, ähnlich wie Brasilien und Deutschland im Fußball. Und Žalgiris Kaunas gilt als der erfolgreichste Verein des Landes. Wir spielen mit unserem Team in der Euro League, die die zweithöchste Klasse der Welt ist. Kurzum: Wenn so ein Angebot kommt, kann man einfach nicht ablehnen.

## Welchen Eindruck haben Sie von Litauen und den Menschen dort nach den ersten Monaten?

Das ist schwer einzuschätzen, denn wie gesagt, Basketball ist hierzulande die Sportart Nummer eins. Die Nähe zu diesem Sport hat es mir vermutlich leichter gemacht, hier schnell Fuß zu fassen, und mir bestimmt auch

Möglichkeiten eröffnet, die andere nicht haben.

Was ich aber sagen kann, ist, dass die Menschen hier sofort offen und freundlich auf mich zugegangen sind und dass Litauen ein aufstrebendes, fortschrittliches Land ist, das sich mit großen Schritten in Richtung Westen entwickelt.

## Woran machen Sie das fest?

An vielen unterschiedlichen Dingen. Zum Beispiel daran, dass ich in den Supermärkten fast alle Produkte kaufen kann, die ich auch in Deutschland bekomme. Oder, dass die Skyline der Hauptstadt Vilnius durch zahlreiche neue Gebäude geprägt ist, auf denen, ähnlich wie in Frankfurt, die Logos großer internationaler Marken und Unternehmen prangen.

Auch der deutsche Einzelhandel ist hier deutlich sichtbar mit wichtigen Playern vertreten. Und was das Internet betrifft, so habe ich hier zum Teil sogar eine bessere

Verbindung als in Deutschland. Deutliche Unterschiede gibt es hingegen bei der Qualität der Straßen, die in den größeren Städten neu und sehr gut sind. Etwas außerhalb sind sie aber in einem Zustand, der es uns in Deutschland nicht mehr erlauben würde, von Straßen zu sprechen.

## Und wie bewerten Sie die wirtschaftliche Entwicklung Litauens?

Ich denke, Litauen ist auf einem guten Weg und versucht alles, um die Zeit hinter dem Eisernen Vorhang vergessen zu machen. Man merkt aber, dass das Land in den zurückliegenden 20 Jahren große strukturelle Veränderungen hinter sich gebracht hat und dass viele junge Menschen ausgewandert sind. Mit seinen knapp 2,8 Millionen Einwohnern ist Litauen überdies ein verhältnismäßig kleiner Markt, der entsprechend nicht an das Niveau von Deutschland heranreichen kann, der seine Stärken aber im Maschinenbau und in der Möbelproduktion hat und überdies ein wichtiger Standort für die Chemie- und Textilindustrie ist.

## Die ersten Monate in Litauen haben Sie unter dem Einfluss des Coronavirus verbracht? Wie war das für Sie?

Die Menschen hier sind sehr diszipliniert und halten sich konsequent an die Regeln, die vom Staat vorgegeben und regelmäßig an die Lage angepasst werden. Wenn ich meine Wohnung verlasse, habe ich beispielsweise noch nie jemanden ohne Mund-Nasen-Schutz gesehen. Das ist vermutlich auch ein Grund dafür, dass die Coronazahlen hierzulande niedriger als in vielen anderen Ländern sind. Diese Disziplin zeigte sich auch bei unserem Saisonstart im September, als wir noch vor reduzierten Zuschauermengen spielen durften. Damals haben sich die Menschen stundenlang vor der Halle angestellt, um dort das Fiebermessen geduldig über sich ergehen zu lassen, und sich anschließend an die Sicherheitsabstände in der Halle gehalten. Seit November spielen wir jedoch ohne Zuschauer. Und was darüber hinaus auch für die Disziplin der Litauer spricht: Ich habe hier bisher noch keine Anti-Corona-Demo erlebt.

## Aber dafür wurden Sie vor einer roten Ampel schon bejubelt. Wie kam es dazu?

Ich fuhr mit dem Auto durch Kaunas, und wir hatten am Tag zuvor mit unserem Team in der Euro League gegen das türkische Spitzenteam Anadolu Efes aus Istanbul gewonnen. Als ich an der Ampel stand, erkannten mich die Leute im Auto neben mir und begannen plötzlich zu jubeln und zu hupen. So etwas ist mir in Deutschland noch nie passiert. (bre)



# Nicht durch die eigene kulturelle Brille schauen

Die Kultur in Estland, Lettland und Litauen mag sich ähneln, den Ländern ist jedoch ihre Eigenständigkeit sehr wichtig. Geschäftsreisende sollten daher am besten während ihres Aufenthalts auf den Sammelbegriff Baltikum verzichten.

**B**ewusstsein für die eigene Prägung ist einer der Schlüssel für gelungene interkulturelle Begegnungen. Ein weiterer ist Wertschätzung für das Fremde. Was aber bedeutet das für die erste Geschäftsreise in die ehemaligen Sowjetstaaten Estland, Lettland und Litauen? „Behandle die Menschen so, wie du selbst behandelt werden möchtest“, sagt Tobias Koch, der als Kommunikationswissenschaftler unter anderem einen Business-Knigge als Hörbuch für Estland, Lettland und Litauen herausgegeben hat. Das gilt natürlich grundsätzlich, hier aber in besonderer Weise: „Respekt ist in allen drei Ländern sehr wichtig, weil sie seinerzeit

als Minianhängsel der Sowjetunion wenig Wertschätzung erfahren haben.“ Entsprechend groß war das Bedürfnis, sich von diesem übermächtigen Staat Ende der 1980er-Jahre zu lösen. Wie groß der Wille nach Unabhängigkeit und Freiheit war, zeigte die Menschenkette durch die damaligen Sowjetrepubliken Estland, Lettland und Litauen am 23. August 1989, mit der zwei Millionen Balten für ihre Unabhängigkeit demonstrierten. Bis heute zeichnen sich die drei Kulturen durch ein hohes Maß an nationalem Bewusstsein und Heimatverbundenheit aus. Aber Achtung: „Vom Baltikum sollte nicht gesprochen werden“, hebt Koch hervor. „Die Menschen dort



Erst wer die eigene kulturelle Prägung ablegt, kann die fremde Kultur ohne Unschärfen klar erkennen.

schätzen ihre nationale Identität sehr und haben sich über die Digitalisierung wirtschaftlich wie Schnellboote emanzipiert; alle drei Länder sind hier Musterknaben.“

## Nicht gleich zu persönlich werden

Die Digitalisierung und insbesondere die unter vielen Jüngeren verankerte Start-up-Mentalität darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass zu viel Lockerheit nicht gut ankommt. In Estland beispielsweise ist bei persönlichen Themen zunächst Zurückhaltung geboten: „Familienthemen sind viel zu privat bei ersten Kontakten“, hebt Koch hervor. Besser sei es, sich mit unverfänglicheren Themen wie Sport – und da zum Beispiel dem dort populären Basketball – vorzutasten. „Auch die elektronische Abstimmung, das E-Voting, und die elektronische Steuer, die E-Tax, sind als Warm-up-Themen gut geeignet, da die Menschen darauf sehr stolz sind.“ Ein absoluter Fauxpas sei es hingegen, die Hauptstädte der drei Länder zu verwechseln: „Das wäre eine richtige Tretmine“, so der Experte. Besondere Fallstricke für Deutsche gebe es jedoch nicht: „Deutschland wird höher als Russland goutiert.“ Und ganz generell ist es hilfreich, Gemeinsamkeiten herauszustellen.

Auch Wirtschaftlich kooperieren die Länder nicht zuletzt deshalb, um politisch und kulturell unabhängig zu bleiben. Innerhalb der Staaten wird das Netzwerken ebenfalls großgeschrieben: „Jeder kennt jeden“, so Koch. Und das gilt nicht nur für Lettland als das kleinste der drei Länder. „Vor allem in Litauen ist die Personalpolitik durch Vitamin B geprägt; das ist sozusagen noch intergenerationell in der Kultur verankert, denn ohne Beziehungen war ein Überleben in der Sowjetunion nur schwer möglich.“ Insgesamt fühlen sich die Balten zwar zunächst als Esten, Letten und Litauer, sehen ihre Zukunft allerdings eher in Europa als in Russland.

## Am besten auf Englisch kommunizieren

Dass nicht jeder Lettisch oder Litauisch spricht und insbesondere Estnisch, eine finno-ugrische Sprache, schwer zu lernen ist, ist den Balten natürlich bewusst. Deshalb wissen sie es umso mehr zu schätzen, wenn die Besucher ein paar Wörter in ihrer Sprache erlernen – perfekte Kenntnisse erwartet niemand. „Englisch wird fast überall fließend beherrscht und ist der beste gemeinsame Nenner“, so Koch. Einige, unter anderem Ältere, sprechen natürlich auch Russisch.

Unabhängig von der Sprache sind in Litauen auch Gespräche über Bier ein guter Anknüpfungspunkt. „Die Litauer lieben Bier, und es ist wirklich das Nationalgetränk schlechthin“, so Koch. Ein weiterer Türöffner sei es, sich

„Respekt ist in allen drei Ländern sehr wichtig.“

Tobias Koch ist gelernter Tischlergeselle und Leiter eine Kommunikationsagentur in München mit einem Magister in Kommunikationswissenschaft.



vorab mit dem jeweiligen Land und seinen Besonderheiten zu beschäftigen. „Das Ziel sollte sein, eine Sache zu finden, die von dem jeweiligen Land oder Unternehmen wirklich gut und schneller und besser als vom Wettbewerber gemacht wird“, erläutert Koch. „Das kann ruhig eine Kleinigkeit sein und sollte natürlich authentisch rüberkommen, ohne zu übertreiben.“ Wenn dadurch transportiert wird, dass man verstanden hat, dass ein kleines Land agiler sein kann als ein großes, sind Sympathiepunkte ebenfalls wahrscheinlich.

## Klarheit und Sachlichkeit kommen gut an

Ein ausgiebiger Small Talk ist jedoch in keinem der drei Länder erforderlich: „Man sollte zwar nicht mit der Tür ins Haus fallen, darf aber – ohne aufdringlich zu sein – klar formulieren, worum es geht, und das eigene Ziel konkret benennen.“ Anders als in Russland kommen Direktheit und ein Verhandeln in der Sache gut an. „Mit Integrität und ohne Geschwafel kann man hier punkten“, sagt Koch. „Das kommt der deutschen Mentalität und Arbeitswelt eigentlich sehr entgegen und ist eine gute Grundlage.“ Eine Besonderheit gibt es jedoch: „In Litauen sollte man wissen, dass ein Kompromiss als Schwäche ausgelegt werden kann“, so Koch. „Das stammt noch aus der Zeit der Parteikader, dass wer nachgibt, verliert.“

Kulinarisch zeigt sich wiederum die Nähe zu den nordischen Kulturen. „Die Küche ist eher skandinavisch geprägt“, berichtet Koch. Auch in Bezug auf die mythologischen Hintergründe, beispielsweise Weihnachten, gebe es mehr Nähe zu den Nordländern. Ebenso habe Wodka nicht die Bedeutung, die dem Getränk in Russland zukommt. Für Mitbringsel kommt es hier eher auf die Qualität als auf die Menge an. Aber letztlich sind Estland, Lettland und Litauen inzwischen eben wieder drei ganz eigenständige Kulturen. (cb)

FOTOS: MONTAGE-ADOBESTOCK/NIKI TAUSM. SHUTTERSTOCK/GAU MON. OLYA/FREEPIK. TRIVERO KOMMUNIKATION



# Veränderung als Konstante

Seit der Gründung 1990 hat Samskip sein Leistungsportfolio kontinuierlich erweitert. Das Unternehmen, das mit Logistikleistungen rund um Island startete, bietet heute Transporte und damit verbundene Dienstleistungen zu Wasser, zu Lande und in der Luft an – und zwar rund um den Globus. Auch ins Baltikum.

**V**or 31 Jahren nahm Samskip seine Arbeit mit einer Handvoll Mitarbeitern auf mit dem Ziel, Containerdienstleistungen von und nach Island sowie auf die Färöer-Inseln zu etablieren. Heute ist man eines der größten europäischen Transportunternehmen mit rund 1.700 Mitarbeitern und Niederlassungen in 35 Ländern. „Wir sind im Laufe der Zeit kontinuierlich gewachsen – sowohl intern als auch durch strategische Akquisitionen“, erläutert Sönke Thom, Head of Baltic States & Central Asia Services bei Samskip. Als wichtigste Akquisitionsmeilensteine der vergangenen Jahre sieht er den Erwerb des niederländischen, multimodalen Transportunternehmens Geest North Sea Line und den damit verbundenen Einstieg in den britischen Markt sowie die Übernahme der Van Dieren Maritime Gruppe inklusive der bestehenden Bahnverkehre von und nach Skan-

dinavien. Samskip hat seinen Hauptsitz in Rotterdam und bewegt nach eigenen Angaben pro Jahr rund 800.000 TEU, wobei der Containerbestand für den multimodalen Bereich derzeit 17.000 Einheiten umfasst.

## Vier Hauptstandbeine

„Im Prinzip fußt Samskip auf vier Hauptstandbeinen“, so Thom. „Das sind zum einen die integrierte Logistik über den Nordatlantik, aus der wir hervorgegangen sind, und zum anderen die multimodalen Transporte, bei denen wir versuchen, durch die optimale Kombination von Kurzstrecken-, Straßen-, Schienen- und Binnenschiffahrtsdiensten nicht nur eine kosteneffiziente, sondern auch eine umweltfreundliche Lösung zu finden. Abgerundet wird unser Leistungspaket durch die weltweite Logistik inklusive temperaturgeführter Güter sowie durch europäische Projektladungen“, erklärt Thom. In seinen Zuständigkeitsbereich fallen die multimodalen Transporte in die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen sowie nach Finnland.

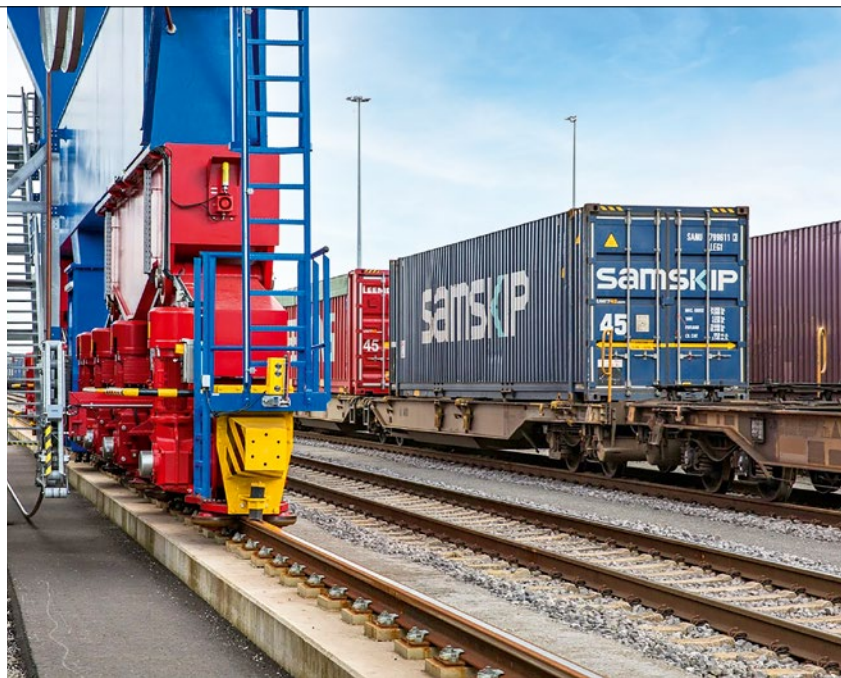
Sie bilden den Nachlauf zum Samskip Baltic Container Express (SBCX), der Ladung aus ganz Europa aufnimmt und mindestens einmal pro Woche die Haupthäfen Hamburg und Rotterdam bedient, ehe es weiter zu den Häfen entlang der Ostseeküsten geht. Diesen Liniendienst betreibt Samskip zusammen mit langjährigen Feederpartnern und mit Schiffen mit einer Größe zwischen 900 und 1.700 TEU. Über Riga,



„Wir sind im Laufe der Zeit kontinuierlich gewachsen“

Sönke Thom, Head of Baltic States & Central Asia Services bei Samskip

FOTOS: SAMSKIP (5)



Samskip deckt im Rahmen seiner Logistikdienstleistungen die gesamte Palette der Verkehrsträger ab – von Kurzstrecken- und Straßenaktivitäten bis hin zu Schienen- und Binnenschiffahrtsdiensten. Dabei bewegt das Unternehmen nach eigener Aussage rund 800.000 Container pro Jahr.

Klaipėda und St. Petersburg liefern sie die Ware für den gesamten Wirtschaftsraum Ostsee, die dann über den gewünschten Verkehrsträger bis nach Moskau oder nach Zentralasien weitertransportiert wird. Hierzu verfügt Samskip über eigene Niederlassungen in den besagten Zielhäfen und Ländern, die die entsprechenden Transportlösungen umsetzen. Darüber hinaus verfügt das Unternehmen über einen eigenen Lkw-Fuhrpark in Lettlands Hauptstadt Riga, mit dem der baltische Raum abgedeckt wird.

## Verstärkte Umweltorientierung

Mit dem SBCX verschifft Samskip die gesamte Güterpalette – von Lebensmitteln und Hightechprodukten bis hin zu Land- und Forstwirtschaftserzeugnissen. „Im Bereich des Exports konzentriert sich das Ladungsaufkommen auf Produkte, die im baltischen Raum hergestellt werden. So gehen traditionell insbesondere Forstprodukte, Papier und Torf über die dortigen Kajen in alle Welt, während im Gegenzug vor allem Kfz-Teile, Maschinen und Nahrungsmittel eingeführt werden“, so Thom. Dabei hat er in den vergangenen Monaten zwar einen intensiven Einfluss der Coronapandemie auf die lokale Wirtschaft in den baltischen Staaten beobachtet, gleichzeitig aber weiterhin stabile Warenströme aus dem Baltikum und aus Russland auf einem guten Niveau verbuchen können. Doch auch in der maritimen Wirtschaft läuft nicht immer alles wie geplant. So startete Samskip im

Sommer 2019 einen neuen wöchentlichen Containerdienst, der die Häfen in Cuxhaven und Hamburg mit verschiedenen Shortsea-Märkten zwischen Norwegen und den baltischen Staaten verbinden sollte. Dieser wurde allerdings während der Pandemie wieder eingestellt. „Der Markt hat diese Option aufgrund der Alternativen auf dem Landweg zwischen Norwegen und Litauen nicht in der von uns gewünschten Weise angenommen“, so Thom.

Als wichtigste Entwicklungen in seinen Märkten hat der Manager in den vergangenen Jahren vor allem eine zunehmende Umweltorientierung der Kunden und einen starken Trend zur Digitalisierung ausgemacht. „Immer mehr Unternehmen haben Green Shipping auf ihrer Agenda und bitten uns, eine Lösung zu finden, die möglichst wenig Emissionen freisetzt. Wenn die umweltfreundliche Option allerdings nur etwas länger dauert als die schnellste, dann stößt das Umweltbewusstsein einiger schnell an seine Grenzen“, weiß Thom aus der Praxis zu berichten. In der Regel sind die Waren seinen Informationen zufolge auf dem Seeweg rund vier Tage von Deutschland nach Klaipėda und Riga sowie fünf Tage von Deutschland nach St. Petersburg unterwegs, ehe es per Multimodaltransport weitergeht. Zur Kontrolle der Güter auf dem Weg vom Hersteller zum finalen Bestimmungsort sieht er überdies eine zunehmende Nachfrage nach digitalen Optionen. Hier stehen derzeit vor allem EDI-Lösungen für den elektronischen Datenaustausch sowie neue betriebliche Kundenportale hoch im Kurs. (bre)

## FAKTEN

### Samskip

**Gründung:** 1990

**Unternehmenssitz:** Rotterdam

**Mitarbeiter:** 1.700 in 35 Ländern in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Australien


**Umsatz:** 677 Mio. Euro im Jahr 2018

Weitere Informationen:  
[www.samskip.com](http://www.samskip.com)

# MENÜ

Käse 

Bananen 

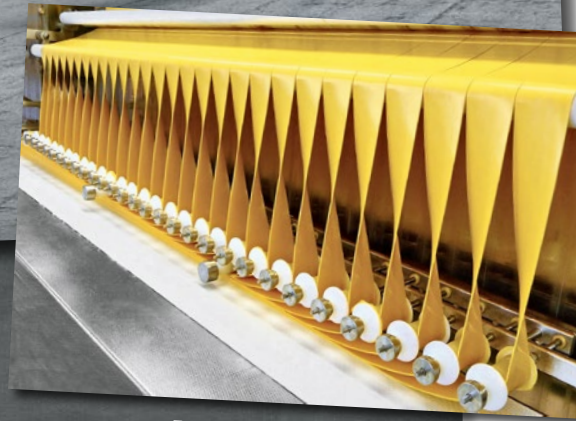
Weintrauben 

Ananas 

u. v. a. m.



Heuer Logistics deckt ein breites Leistungsspektrum ab: Während der Reachstacker einen Kühlcontainer mit Lebensmitteln transportiert (l.), wird direkt daneben ein Trockencontainer mit Stahlrohren beladen.



Einblick in die Produktion von Schmelzkäsescheiben bei Hochland

# Alles Käse?

# Von wegen!

Seit vergangenem Jahr realisiert Heuer Logistics für den Käsehersteller Hochland dessen Warendistribution rund um den Globus. Doch das mittelständische Logistikunternehmen ist nicht nur auf den Käsetransport spezialisiert, sondern übernimmt auch die maritime Logistik für ganz andere Commodities.

Über Jahrzehnte drehte sich bei Heuer Logistics in Bremerhaven vieles um die Banane. Bis in die 2010er-Jahre hinein machten beispielsweise jede Woche allein zwei Kühlschiffe an den dortigen Terminals fest, um große Mengen der Lieblingsfrucht der Deutschen anzuliefern. „Das ist inzwischen Geschichte. Seit Anfang 2019 haben sich die Kühlschiffe aus den deutschen Häfen verabschiedet, und wir haben im Zuge unse-

rer Diversifizierungsstrategie unser Leistungsspektrum auf eine Vielzahl unterschiedlicher Standbeine verteilt“, so Jan Zobel, Prokurist bei Heuer Logistics. Ein Standbein, das im August 2020 neu hinzukam, ist der Warentransport für den Lebensmittelproduzenten Hochland in 24 Länder auf allen Kontinenten. Das Familienunternehmen aus Heimenkirch im Allgäu gehört zu den größten privaten Käseherstellern in Europa und produziert die gesamte Palette von Frisch- und Schmelzkäse über Hart- und Schnittkäse bis hin zu Feta und Kräuterquark. „Wir lagern die für den Überseeexport bestimmten Produkte bei uns im Kühllager und verladen diese anschließend per Container“, umreißt Zobel die Zuständigkeiten von Heuer Logistics.

Die wachsenden Absatzzahlen hätten die Einrichtung eines Übersee-Distributionszentrums erforderlich gemacht, heißt es seitens des Allgäuer Unternehmens zu diesem Schritt. Zobel formuliert die Gründe für die Zusammenarbeit so: „Zum einen war das Lager von Hochland im süddeutschen Raum zu klein für die Expansionspläne des Unternehmens, zum anderen können wir ab unserem Lager verständlicherweise günstigere Containervorläufe anbieten. So kamen wir

FOTOS: HEUER LOGISTICS (2), HOCHLAND, RAWPIXEL.COM/FREEPIK.COM; ZEICHNUNGEN: HEIKE MAY

ins Spiel.“ Jetzt sorgt Hochland mithilfe eines Spediteurs dafür, dass die Ware abends in Süddeutschland auf einen Lkw geladen wird, der mit entsprechender Kühltechnologie ausgestattet ist und bereits am nächsten Morgen im Kühllager im Bremerhavener Freihafen ankommt. Dort stehen 15 Klimaräume mit rund 8.000 Palettenstellplätzen zur Verfügung, für deren Nutzung Heuer Logistics unter anderem nach dem Lebensmittel-, Produkt- und Servicestandard IFS-zertifiziert ist. „Sobald bei uns die Verkaufsbestätigung eingeht, werden die Käseprodukte dann meistens ohne Palette in Seecontainer geladen und an die jeweiligen Bestimmungsorte verschifft“, so Zobel.

## Von kleinen Früchten bis zu Projektladungen

Im Zuge seiner Frucht- und Lebensmittelaktivitäten setzt Heuer Logistics aber auch noch auf andere Commodities als Käse. So besitzen Bananen weiterhin einen hohen Anteil am Tagesgeschäft, werden aber inzwischen in Containern statt auf Kühlschiffen transportiert. Weitere Kernkompetenzen von Heuer Logistics in diesem Segment sind die fach- und temperaturgerechte Beförderung von Zitrusfrüchten, Trauben und Ananas sowie von Kartoffeln. Zudem gehört seit Kurzem auch die maritime Logistik für Hühnereier zum Unternehmensportfolio.

Apropos Eier. Zu den wichtigen Leitsätzen von Rudolf-August Oetker, dem 2007 verstorbenen langjährigen Chef der Oetker-Gruppe, gehörte: „Man soll nie alle Eier in einen Korb legen.“ Damit umschrieb der Lebensmittelexperte seine Strategie der Risikostreuung, nach der bei schlechter Konjunktur eben genau alle Eier kaputt sein könnten, die in dem besagten Korb gelegen hätten. In ähnlicher Weise agiert

auch Heuer Logistics, indem man das Leistungsspektrum des Unternehmens gleich auf mehrere Standbeine verteilt. Neben der angesprochenen Frucht- und Lebensmittellogistik sind dies die drei weiteren Geschäftsfelder General Cargo, Projektladungen und Fahrzeuge. Während es bei Ersterem um Stückgut aller Art wie Sperr- und Schnittholz geht, decken Projektladungen die gesamte High-and-Heavy-Palette ab. Bei den Fahrzeugen dreht sich hingegen alles um die Verschiffung und den Empfang von Pkw – vom Oldtimer über den Gebrauchtwagen bis zur Luxuskarosse.

„Durch diese Vielseitigkeit können wir Abhängigkeiten minimieren“, erläutert Zobel – auch mit Blick auf die Entwicklungen in den vergangenen zwölf Monaten: „Die Coronapandemie hat uns in einigen Bereichen stark zuge-setzt.“ So sei beispielsweise das Projektgeschäft deutlich eingebrochen, während bei Lebensmitteln ein Aufwärtstrend zu spüren war. „Die Menschen kaufen einfach mehr auf Vorrat, um im Krisenfall genügend Nahrung im Hause zu haben. Umgekehrt wird in solch unsicheren Zeiten aber weniger in neue Fabriken und Anlagen investiert, was sich deutlich in rückläufigen Projektladungen widerspiegelt. Aber gerade für letzteres Segment hofft Zobel auf eine Verbesserung im laufenden Jahr: „Es wird auch eine Zeit nach Corona geben. Ich bin mir sicher, dass dann Geschäftsfelder, die während der Pandemie in Schieflage geraten sind, wie eben die Projektladungen, wieder anziehen werden.“ Unabhängig davon will er neben den Aktivitäten für Hochland in diesem Jahr weitere neue Kunden im Frucht- und Lebensmittelsegment hinzugewinnen. „Das mit dem Käse läuft ja wie geschmiert“, bilanziert Zobel mit einem Augenzwinkern. „Warum sollte also nicht noch weiteres Neugeschäft auf unserer Logistikspeisekarte Platz finden?“ (bre)

Weitere Informationen:  
[www.heuerlogistics.de](http://www.heuerlogistics.de)

## FAKTEN

### Heuer Logistics

**Gründung:** 1967

**Zur Heuer-Gruppe gehören:** Heuer Logistics, Heuer Port Logistics, Heuer Transport Logistics, Schiffs- und Speditionsgesellschaft Meyer & Co.

**Mitarbeiter:** 80

**Umsatz 2019:** 14,7 Mio. Euro



Für die Qualitätskontrolle von Früchten, wie hier bei Bananen, hat Heuer Logistics mit SSG Quality Services eine separate Firma gegründet.

# Neue Wege für Konnossemente

Angestrebt wird die Digitalisierung des Bills of Lading bereits seit Jahren. Bislang hatten die Lösungsansätze jedoch stets Haken. Mit den beiden Forschungsprojekten „eCONBiL“ an der Hochschule Bremerhaven und „HAPTİK“ an der Uni Oldenburg könnte sich das nun ändern.

Pro Jahr werden per B/L-Warentransporte mit einem Wert von insgesamt 3,8 Milliarden US-Dollar abgesichert.

**L**ange hat sich das jahrhundertealte System der Bills of Lading der Digitalisierung verschlossen. Schließlich sind die Anforderungen groß: Gesucht wird eine Lösung, die einerseits international akzeptiert wird, zugleich aber sicher und einfach ist. Und obwohl auch in der Schifffahrt inzwischen viele Prozesse digitalisiert wurden, schien bei den Seefrachtkonnossementen der Durchbruch bis vor Kurzem in weiter Ferne zu liegen. Noch ist deshalb möglich, was für manche kaum vorstellbar ist: Bei Akkreditiven, die die Basis für den internationalen Handel und Zahlungsverkehr darstellen, ist es noch heute der Regelfall, dass ein B/L, wie das Bill of Lading abgekürzt heißt, per Kurier beispielsweise vom Hafen in Bremerhaven zur Bank nach Bremen gebracht wird, von dort per Flugzeug nach Shanghai fliegt und dann mit dem Auto zu einer Bank und anschließend zum Empfänger im Hafen befördert wird, um den Container auszulösen. Dass das aufwendig und weder effizient noch nachhaltig ist, liegt auf der Hand.

Entsprechend ist das Bestreben in der Branche seit Jahrzehnten groß, Konnossemente zu digitalisieren. Bereits 1990 hat beispielsweise das Comité Maritime International (CMI), eine Nichtregierungsorganisation zur Harmonisierung des Seerechts, die dafür erforderlichen Regeln erarbeitet. Da deren Anwendung von den Vertragsparteien jedoch geson-

dert vereinbart werden müsste, hat sich dies bisher nicht durchgesetzt. Ähnliches gilt für die cloudbasierten Lösungen einzelner Reedereien und die Systeme diverser Anbieter auf dem Markt, die aufgrund ihrer Geschlossenheit bezüglich der an sie angebotenen Unternehmen bisher ebenfalls wenig Akzeptanz gefunden haben.

Ein neutraler Ansatz, der allen Marktteilnehmern offenstehen soll, wird im Verbundforschungsprojekt „HAPTİK“, kurz für Handelbarkeit physikalischer Güter durch digitale Token in Konsortialnetzwerken, unter Leitung des Zentrums für Recht der Informationsgesellschaft (ZRI) der Universität Oldenburg verfolgt. Das Projekt wird vom Bundeswirtschaftsministerium mit insgesamt 1,4 Millionen Euro gefördert. Seit 2013 und noch bis Ende 2021 beschäftigen sich die Forscher hier mit dem Ersatz der ladungsspezifischen Transportpapiere durch elektronische Äquivalente mittels Blockchain, also einer dezentralen Datenbank.

## CO<sub>2</sub>-ärmere Seefrachtdokumente

Wie sich der Einsatz von digitalen Lösungen wie der Blockchain für digitale Seefrachtdokumente auf die Umweltbilanz auswirkt, wird im Forschungsprojekt „eCONBiL“ am Institut für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM) der Hochschule

Weitere Informationen:  
[www.econbil.de](http://www.econbil.de)  
[www.haptik.io](http://www.haptik.io)



Bremerhaven untersucht, das an das Projekt „HAPTIK“ anknüpft. Unter der Leitung des Rechtswissenschaftlers Thomas Wieske, der als Professor an der Hochschule lehrt und Direktor des ILRM ist, beschäftigt sich die Projektgruppe seit 2019 mit dem elektronischen Versand der Dokumente unter dem Aspekt CO<sub>2</sub>. Beteiligt sind zudem der internationale SAP-Dienstleister und Produkthanbieter Abat aus Bremen, Kühne + Nagel als Pilotanwender sowie die DZ Bank, die als Akkreditivbank im internationalen Geschäft tätig ist, und die zur R+V Versicherung gehörende Kravag als Risikoträger im Transportgewerbe.

Zunächst wurde in Bremerhaven analysiert, wie groß die Umweltbelastung durch B/Ls derzeit ist. Das Ergebnis: „Die CO<sub>2</sub>-Emissionen für den Dokumentenversand von Seefracht-konossementen sind vergleichbar mit denen einer mittleren Kleinstadt in Deutschland“, berichtet der wissenschaftliche Mitarbeiter im Forschungsprojekt, Julian Neugebauer. Allerdings sei es nicht zwingend so, dass jede Lösung auf Basis der Blockchain

besser wäre als der analoge Transfer von rund 400 Millionen Seetransportdokumenten in Papierform pro Jahr. Denn auch die elektronische Ersetzung von Seefrachtkonossementen, beispielsweise mittels der Bitcoin-Blockchain, die vor allem durch die gleichnamige Kryptowährung bekannt wurde, aber auch weitere Anwendungen ermöglicht, hinterlasse einen deutlichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. „Das kommt vor allem daher, dass besonders die Berechnungsverfahren, die zur Durchführung von Transaktionen im Rahmen der Blockchain-technologie erforderlich sind, viel Rechenleistung benötigen, was wiederum CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht“, erläutert Neugebauer. In welchen Dimensionen sich diese bewegen, zeigen Recherchen der Onlineplattform Digiconomist aus dem Jahr 2020: Allein das Mining des Bitcoins benötigt pro Jahr mehr Strom als das gesamte Land Österreich.

## Ziel sind 20 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr

„In unserem Projekt geht es darum zu ermitteln, ob eine Digitalisierung von Seefrachtdokumenten auch ökologisch Sinn macht“, fasst Wieske zusammen. Zuvor hatte ■■■

## FAKTEN

### Forschungsprojekt eCONBiL

**Projektgruppe:**  
Institut für Logistikrecht & Riskmanagement (ILRM) der Hochschule Bremerhaven

**Mitarbeiter:** 10

**Projektpartner:**  
Abat, Kühne + Nagel, DZ Bank und R+V Versicherung

**Finanzvolumen:**  
rund 250.000 Euro

**Unterstützung:**  
BIS Wirtschaftsförderung Bremerhaven mit Geldern aus dem Förderprogramm „Angewandte Umweltforschung“ des damaligen bremischen Senators für Umwelt, Bau und Verkehr sowie mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

**Laufzeit:**  
Mai 2019 bis September 2021



FOTOS: SHUTTERSTOCK/BUTUSOVA ELENA, eCONBiL

Mit seinem Team will Prof. Dr. Thomas Wieske (links) im Rahmen des Forschungsprojekts „Electronical Consignment Note and Bill of Lading (eCONBiL) – Sustainability in Seafreight“ an der Hochschule Bremerhaven die ökologische Vorbildfunktion der bremischen Häfen stärken: Donna Kuhn, Julian Neugebauer, Konstanze Kröhn, Malte Garmhausen und Nataly Jimenez (v. l. n. r.).

Neugebauer bereits in seiner Bachelorarbeit untersucht, wie viele Emissionen bei der analogen und digitalen Übertragung am Beispiel der Reederei Maersk verursacht werden. „Analog sind es rund 130.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr zuzüglich der Emissionen durch die Verkehrsmittel, per Blockchain Ethereum allerdings ein bis zwei Millionen Tonnen“, so Neugebauer. Dennoch könne der Einsatz der Blockchain für die Übertragung der Seefrachtkonnossemente durchaus sinnvoll sein. „Wenn man die Blockchain weiterentwickelt, können es bei pessimistischer Rechnung 90 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr sein, im besten Fall auch nur zwei Tonnen“, berichtet Neugebauer. Dieses Ergebnis sei der erste wichtige Meilenstein im Mai 2020 gewesen. „Die Lösung dafür könnte das Projekt ‚Hyperledger‘ sein“, erläutert Wieske. „Durch diese Blockchaintechnologie, die erst in den vergangenen eineinhalb Jahren entwickelt worden ist, könnte sich der CO<sub>2</sub>-Verbrauch im Vergleich zum analogen Dokumentenversand um ein Tausendstel bis zu einem Zehntausendstel verringern.“ Das Forschungsziel bestehe nun darin, bis September 2021 rechnerisch und auch praktisch nachzuweisen, dass ein Verbrauch von etwa 20 Tonnen pro Jahr realistisch sei.

FOTO: SHUTTERSTOCK/BUTUSOVA ELENA

Im weiteren Projektverlauf werden die Projektpartner untersuchen, wie eine solche ökologisch sinnvolle Technologie aussehen soll und unter welchen Bedingungen eine nachhaltige elektronische Umsetzung sichergestellt werden kann. Schließlich muss die Lösung unter anderem skalierbar sein und eine ausreichende Zahl von Transaktionen ermöglichen sowie der Zugang auf Berechtigte beschränkt werden können und die Kommunikation über die Server komplett verschlüsselbar sein. „Mit dem Projekt soll die richtige Technik gefunden werden, damit der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der elektronischen Umsetzung deutlich kleiner wird als bei der analogen Abwicklung per Kurier“, hebt Wieske hervor.

Neben den Berechnungsverfahren und Empfehlungen soll die Technologie sodann in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern aufgebaut und getestet werden. „Dass wir auch Industriepartner haben, die uns mit Know-how unterstützen, wird uns dabei helfen, die Umsetzung auf eine größere Basis zu stellen“, hofft Wieske. Auch gebe es bereits einige Anfragen von Handelsunternehmen, die ihr Interesse bekundet haben. „Unser Ziel ist es, die Ergebnisse dieses Forschungsvorhabens in einem Folgeprojekt umzusetzen“, so Wieske. Idealerweise kämen dann noch ein paar internationale Partner aus verschiedenen Branchen dazu.

Überzeugen dürfte noch ein weiterer Vorteil: Durch die Digitalisierung könnten die Kosten pro B/L-Satz beziehungsweise Akkreditivgeschäft um mindestens 50 Euro verringert werden, was einer Gesamteinsparung in Höhe von etwa 300 bis 450 Millionen Euro entspricht. Unwahrscheinlich also, dass es noch lange Konnossemente in Papierform geben wird. Das traditionsreiche Wertpapier geht eben mit der Zeit und dürfte in naher Zukunft sowohl günstiger als auch deutlich nachhaltiger werden – dank Know-how von Forschern aus Bremerhaven und Oldenburg. (cb)

## Wie funktioniert eigentlich eine Blockchain?

Mithilfe der Blockchaintechnologie können Transaktionen ohne eine Beglaubigungsinstanz, etwa einen Mittelsmann, eine Bank oder einen Notar, durchgeführt werden. Indem identische digitale Urkunden an verschiedenen Knotenpunkten in einem Netzwerk ablegt werden, entsteht eine verteilte Datenbank, an der Änderungen nur mit dem Konsens des jeweiligen Netzwerks möglich sind. Dabei gibt es sehr unterschiedliche Blockchains, von denen „Bitcoin“ die bekannteste ist. „Hyperledger“ ist ein Open-Source-Projekt der Linux-Stiftung, mit dem Unternehmen auf Basis der Module eine eigene Blockchain aufbauen können.



2021

Februar



GERMAN PORTS

**3.2.2021** ■ **JadeWeserPort: Rückblick & Ausblick**  
<https://register.gotowebinar.com/register/5382320936357179918>  
 digital

**23.2.2021** ■ **Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen**  
[www.seaports.de](http://www.seaports.de)  
 digital

**10. – 12.3.2021** ■ **Antwerp XL**  
[www.antwerpXL.com](http://www.antwerpXL.com)  
 Antwerpen, Belgien

**25.3.2021** ■ **Logistics Talk**  
[www.bremenports.de/veranstaltungen](http://www.bremenports.de/veranstaltungen)  
 Bielefeld, Deutschland

**14.4.2021** ■ **Logistics Talk**  
[www.bremenports.de/veranstaltungen](http://www.bremenports.de/veranstaltungen)  
 Budapest, Ungarn

**15.4.2021** ■ **Logistics Talk**  
[www.bremenports.de/veranstaltungen](http://www.bremenports.de/veranstaltungen)  
 Prag, Tschechische Republik

**4. – 6.5.2021** ■ **transport logistics**  
[www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)  
 digital

**18. – 20.5.2021** ■ **Breakbulk Europe**  
[www.europe.breakbulk.com](http://www.europe.breakbulk.com)  
 Bremen, Deutschland

**18. – 20.5.2021** ■ **FRUIT LOGISTICA**  
[www.fruitlogistica.de](http://www.fruitlogistica.de)  
 Berlin, Deutschland

**26. – 27.5.2021** ■ **Real Estate Arena**  
[www.real-estate-arena.com](http://www.real-estate-arena.com)  
 Hannover, Deutschland

**27. – 28.5.2021** ■ **ESPO Conference**  
[www.espo-conference.com](http://www.espo-conference.com)  
 Oslo, Norwegen

**10.6.2021** ■ **Logistics Talk**  
[www.bremenports.de/veranstaltungen](http://www.bremenports.de/veranstaltungen)  
 Neuss, Deutschland

**21. – 25.6.2021** ■ **IAPH World Ports Conference**  
[www.worldportsconference.com](http://www.worldportsconference.com)  
 Antwerpen, Belgien

**23.6.2021** ■ **Logistics Talk**  
[www.bremenports.de/veranstaltungen](http://www.bremenports.de/veranstaltungen)  
 Haiger, Deutschland

**25.6.2021** ■ **Internationaler Tag des Seefahrers**  
[www.imo.org](http://www.imo.org)  
 Bremen/Bremerhaven, Deutschland

**15.7.2021** ■ **Logistics Talk**  
[www.bremenports.de/veranstaltungen](http://www.bremenports.de/veranstaltungen)  
 München, Deutschland

März

April

Mai

Juni

Juli

# Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang wieder Veranstaltungen stattfinden werden. Die hier aufgelisteten Termine für die maritime Wirtschaft und Logistik haben sich in der jüngsten Vergangenheit zum Teil bereits mehrfach verändert – und auch nach unserem Redaktionsschluss im Januar wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

- **Messen**
- **Kundenevents**
- **Weitere Highlights**

## MCN: Gerdes folgt auf Eisenbeis

### KOMPAKT



#### HAMBURG.

Nach mehr als zwölf Jahren als Präsident hat Kapitän Professor

Christoph Wand Ende 2020 die Brücke des Verbands Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS) verlassen und das Kommando an **Kapitän Willi Wittig** übergeben. Wittig ist seit 20 Jahren in den Gremien des VDKS tätig – davon 16 Jahre als Vizepräsident – und intensiv in die Arbeit des Verbands eingebunden. Seit 25 Jahren vertritt er den VDKS als dessen Delegierter auf den jährlichen Generalversammlungen des Weltverbands der Kapitäne (IFSMA).



#### FRANKFURT/ BERLIN.

Ende November ist **Klaus-Dieter Hommel** von den Mitgliedern der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zum neuen Vorsitzenden gewählt worden. Er bekam 82 Prozent der Stimmen.

Hommel führte das Amt zuvor kommissarisch, nachdem sein Vorgänger, Torsten Westphal, aus persönlichen Gründen zurückgetreten war. Hommel bezeichnete seine Wahl während eines digitalen Gewerkschaftstags als „klare Bestätigung für unsere konstruktive und verantwortungsvolle Politik in den letzten Monaten“.

**NORDDEUTSCHLAND.** Die Mitglieder des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) haben im November einen neuen Vorstand gewählt. Neuer Vorsitzender ist seitdem **Knut Gerdes (r.)**. Er folgte auf **Dominik Eisenbeis (l.)**. Seit 40 Jahren ist Gerdes in vielfältigen Funktionen eng mit der Seefahrt verbunden, und auch die Arbeit im MCN ist für ihn

nicht neu. Denn seit 2018 gestaltete er als Beisitzer die Vorstandsarbeit des Vereins mit.

Zweiter Vorsitzender ist Christian Cammin

(Julius Marine), neuer Schatzmeister

Frank Nicolai (Moore BRL). Zu den

Beisitzern im Vorstand gehören:

Dr. Iris Hölken (Phi-Stone), Andreas

Richter (Behörde für Wirtschaft und

Innovation, Hamburg), Dr. Jens

Tathoff (biike) und Torsten Westphal

(Arkon Shipping). Aufgrund der

coronabedingten Einschränkungen

fand die Wahl in diesem Jahr im

Anschluss an die virtuelle

Mitgliederversammlung per

Briefwahl statt.



### Transformationsprozess mit neuer Führung

**BREMERHAVEN.** Seit November hat **Mikkel E. Andersen** die Geschäftsführung des EUROGATE Container Terminals Bremerhaven (CTB) zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven (CTW) übernommen. Er löste die bisherige CTB-Geschäftsführerin Manuela Drews ab. „Wir haben entschieden, den bevorstehenden Veränderungsprozess beim EUROGATE Container Terminal Bremerhaven auch personell neu zu gestalten“, so Michael Blach, Vorsitzender der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung.



### Frank steigt bei ZIM Germany auf

**HAMBURG.** Seit Dezember ist **Sören Frank** neuer Geschäftsführer bei ZIM Germany, einem Tochterunternehmen der israelischen Reederei ZIM Integrated Shipping Services. Frank arbeitet bereits seit 25 Jahren in der Schifffahrtsbranche und verfügt über Erfahrungen in den Bereichen Linienschiffahrt und RoRo sowie im Schiffsmanagement (Tanker und Bulker). Seit 2011 ist er bei ZIM Germany als kaufmännischer Leiter tätig und zeichnete dort unter anderem für die Ressorts Personal und Finanzen verantwortlich.





## Von Weserport zu Rhenus Ports

**HOLZWICKEDE.** Zum 1. Januar wechselte **Heiner Delicat**, langjähriger Geschäftsführer des Bremer Seehafendienstleisters Weserport, zu Rhenus Ports. Dort hat er die neu geschaffene Position des Sales Directors im Geschäftsfeld Seaports übernommen. Die Geschäftsführung von Weserport wird seitdem operativ von Rudolf Egbert geführt. 2005 kam Delicat als Prokurist und Key-Account-Manager zu Weserport. Im folgenden Jahr wurde er in die Geschäftsführung des Joint-Ventures von Rhenus Gruppe und ArcelorMittal Bremen berufen. In seiner neuen Funktion wird er die Vertriebsaktivitäten der Seehafenterminals der Rhenus Gruppe intensivieren, um zusätzliche Marktpotenziale zu erschließen.



## Dreeke: „Wir werden die Herausforderungen stemmen“

**HAMBURG.** Zum Jahreswechsel würdigte der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) die erfolgreiche Sozialpartnerschaft in der Hafenwirtschaft. Dabei sagte **Frank Dreeke**, Präsident des ZDS: „Ein schwieriges Jahr geht zu Ende. Im ersten Lockdown haben die Mitarbeiter\*innen an der Kaikante und in den Kontoren einmal mehr die Krisenfestigkeit und die Anpassungsfähigkeit der Hafenwirtschaft unter Beweis gestellt. Dank unseren Belegschaften und dank der engen Zusammenarbeit der Sozialpartner haben wir diese Herausforderung gestemmt. Verantwortungsvoll wie bisher werden wir miteinander auch die vor uns liegenden Herausforderungen Corona, Klimawandel und Digitalisierung stemmen.“



## WSC agiert jetzt mit Doppelspitze

**WASHINGTON.** Der Verwaltungsrat des World Shipping Council (WSC) hat im November eine Doppelspitze bekommen. Sie besteht aus **Rolf Habben Jansen (r.)**, CEO von Hapag-Lloyd, und aus **Jeremy Nixon (l.)**, CEO von Ocean Network Express (ONE). Gemeinsam übernehmen sie zunächst für die kommenden zwei Jahre die Nachfolge des ehemaligen Verwaltungsratsvorsitzenden Ron Widdows. Neu sind dem WSC in der jüngsten Vergangenheit die Reedereien Matson Navigation aus den USA und X-Press Feeders aus Singapur beigetreten.

## Mai geht nach knapp einem Vierteljahrhundert von Bord

**BREMERHAVEN.** Nach 24 Dienstjahren ist **Andreas Mai**, langjähriger Hafenskapitän und Leiter des Hansestadt Bremischen Hafenamts, Ende November in den Ruhestand gegangen. Aufgrund der Coronapandemie fand seine offizielle Verabschiedungsfeier mit zahlreichen Gästen in virtueller Form statt. Unter anderem waren Yoss Leclerc (Präsident der International Harbour Masters' Association), Ingrid Romers (Geschäftsführerin des European Harbour Masters Committee), Ben van Schepenzeel (Project Officer Port of Rotterdam) und der Hamburger Hafenskapitän Jörg Pollmann zugeschaltet. bremenports-Geschäftsführer Robert Howe bedankte sich bei Mai für Geduld, Respekt und die menschliche Seite der Zusammenarbeit – und betonte: „Sie haben sich mit ganzer Kraft für die bestmögliche Weiterentwicklung der bremischen Häfen eingesetzt.“ Die kommissarische Leitung des Hafenamts hat der bisherige Abteilungsleiter der Hafenbehörde Bremen, Kapitän Uwe Kraft, übernommen. Das Ausschreibungsverfahren für die Nachbesetzung der Stelle läuft noch.





**Thema:  
Österreich**

AUSGABE  
A P R I L  
2020

**Themenschwerpunkt  
Österreich**

Es scheint in der Natur des Menschen zu liegen, seinen Nachbarn gern mit besonderer Neugier zu beobachten. Das gilt auch für das Verhältnis von „Ösis“ und „Piefkes“. Dabei sind die Handelsbeziehungen eng. 2019 lag das bilaterale Handelsvolumen zwischen Deutschland und Österreich bei knapp 110 Milliarden Euro. Grund genug, mal genauer über den Gartenzaun zu schauen ...

**Point of View**

**Von Alfred Wolfram, Repräsentant von bremenports in Österreich,**  
zum Themenschwerpunkt Österreich

„ Deutschland und Österreich verbindet deutlich mehr, als die beiden Länder trennt. So bereiten eine – größtenteils – gemeinsame Sprache und ein ähnlicher kultureller Hintergrund die Grundlage für gute Geschäftsbeziehungen. Deutschland ist und bleibt dabei für Österreich der mit Abstand wichtigste Außenhandelspartner. Die Automobilindustrie ist bereits seit vielen Jahren der deutsche Wirtschaftsmotor und hat sich seit der Erfindung des Automobils 1885 durch Carl Benz gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einem der wichtigsten Industriezweige entwickelt. Dies schafft eine enorme Anzahl an Arbeitsplätzen – nicht nur in Deutschland, sondern aufgrund des starken Exports an Autozulieferteilen auch in Österreich. Da die Fahrzeugindustrie der drittstärkste Industriezweig in Österreich ist, bestehen vielfältige Geschäftsbeziehungen von der Produktion bis hin zur Transport- und Logistikkette. Auch die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie bietet interessante Geschäftsmöglichkeiten für österreichische Unternehmen, ebenso wie die Baubranche und der Maschinen- und Anlagenbau. Einer der bedeutendsten Wirtschaftszweige Österreichs ist zudem der Tourismus. Das ergibt sich nicht zuletzt aus der äußerst attraktiven Geografie: Auf relativ kleiner Fläche bietet das Land Seen, Berge und viel Natur. Die Infrastruktur durch öffentlichen Verkehr, Straßennetz, sowie Rad- und Wanderwege ist äußerst tourismusfreundlich und garantiert sowohl im Sommer als auch im Winter einzigartige Erlebnisse. Dank der bedeutenden kulturellen Vergangenheit Österreichs erfreut sich vor allem der Städtetourismus einer großen Beliebtheit und lässt jedes Jahr eine Vielzahl europäischer wie auch asiatischer, russischer und amerikanischer Gäste in die Geschichte des Landes eintauchen. “



FOTOS: VECTORSTOCK/LAKATOS, CLKER-FREE-VECTOR-IMAGES/PIXABAY, GERALD LECHNER

**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 18.11.2020  
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:**  
müllerdtitzen, Bremerhaven  
www.muellerdtitzen.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 auf [www.bremenports.de/logistics-pilot](http://www.bremenports.de/logistics-pilot) verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com). Eine eigene kostenlose App mit allen Ausgaben ist im App Store und bei Google Play erhältlich.



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 Hafen- und Logistikvertretung e.V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

# ERFOLGS- SCHIENE



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

Die leistungsstarke Verbindung  
in Europas große Wirtschaftszentren

[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

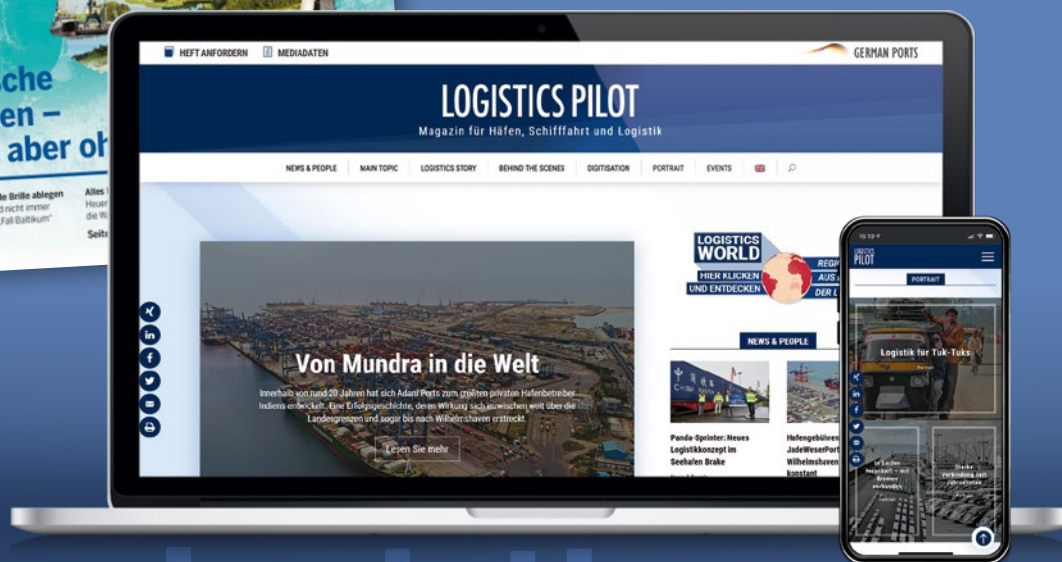


## LOGISTICS PILOT – jetzt auch mit eigener Website!

Ausgewählte Inhalte unseres Magazins finden Sie seit August zusätzlich zur Printausgabe und der digitalen Fassung auch online.

Mit unserer neuen Rubrik „Logistics World“ laden wir Sie ein, neue Perspektiven in den verschiedensten Regionen der Welt zu entdecken. Die Website reagiert nicht nur vollständig responsiv und mobile-optimiert auf alle Endgeräte, sondern steigert auch den Spaß beim Lesen durch Zoom- und 3-D-Effekte.

Besuchen Sie uns auf  
[www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)



[www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)