

AUSGABE
AUGUST
2021

 GERMAN PORTS

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Nördliches Afrika – Wachstumspotenzial trotz aktueller Stagnation

Improvisationstalent gefragt

Mit Flexibilität und Fingerspitzengefühl in Nordafrika punkten

Seite 16

Maghreb besser anbinden

BREB setzt auf Kooperationspartner und Synergien in der Region

Seite 19

Von der Nordsee in den Orbit

GOSA will ab 2023 Raketen von einem Schiff abschießen

Seite 22

MEMORANDUM

zur Zukunft der Außen- und Unterweser

Die Weser ist ein prägender Teil der Landschaft in Norddeutschland. Seit Jahrhunderten ist dieser Fluss die Lebensader und die Verbindung für die Menschen, die an seinen Ufern leben und arbeiten.

Der globale und arbeitsteilige Welthandel ist auf leistungsfähige Wasserstraßen angewiesen. Er erfordert aktuell wasserbautechnische Maßnahmen zur Weiterentwicklung der tideabhängigen und tideunabhängigen Erreichbarkeit der bremischen und niedersächsischen Häfen für die internationale Schifffahrt. Das hat unmittelbare Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaftskraft der Region mitsamt seinem Arbeitsplatzpotenzial. Die Bundeswasserstraßenverwaltung (GDWS) verfolgt diese Anpassung mit den Vorhaben „Außenweser“ und „Unterweser-Nord“.

DIESE VORHABEN WERDEN DURCH DIE UNTERZEICHNER AUSDRÜCKLICH GUTGEHEISSEN. GLEICHZEITIG BEKENNEN SICH DIE UNTERZEICHNER ZU FOLGENDEM:

Die Natur des Flusses und seiner Nebenflüsse, der Ländereien links und rechts des Flusses gilt es dabei ebenso zu schützen, wie es gilt, den gesetzlichen Anforderungen an die Bundeswasserstraße Weser aus dem Wasserstraßenausbaugesetz und dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) vollumfänglich gerecht zu werden.

Im Rahmen der Fahrrinnenanpassung sind negative Auswirkungen zu vermeiden oder durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Die Kompensation erfolgt unter Beachtung unter anderem der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH), der Vogelschutzrichtlinie und der Eingriffsregelung. Grundlagen hierfür liegen in Form von Bewirtschaftungsplänen vor.

Eine zeitnahe Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser-Nord wird auch zur Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung einen wichtigen Beitrag leisten, da gemäß des BVWP erhebliche Reduktionen der Schadstoffemissionen in Folge der Fahrrinnenanpassung zu erwarten sind. Insbesondere sind positive Auswirkungen durch die Vermeidung von Straßengütertransporten bzw. deren Verlagerung auf den umweltfreundlichen Wasserweg zu erwarten. Eine einzigartige Chance mit dem Ziel, jahrzehntealte Probleme einer Lösung zuführen zu können, bietet darüber hinaus der Generalplan Wesermarsch, dessen Aufstellung durch die Bundeswasserstraßenverwaltung mit Bezug auf die Weseranpassung mitfinanziert werden soll. Damit werden auch Ziele zum verbesserten Umgang mit den Folgen der Klimaveränderung verfolgt und offensiv angegangen.

ERSTUNTERZEICHNER ↓

Brake (Unterweser) Michael Kurz Bürgermeister	Bremerhaven Melf Grantz Oberbürgermeister	Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven Janina Marahrens-Hashagen Präses	Oldenburgische Industrie- und Handelskammer Gert Stuke Präsident
bremenports GmbH & Co. KG Robert Howe Geschäftsführer	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG Holger Banik Geschäftsführer	Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen Karsten Dirks Sprecher	BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung e. V. Christoph Bruns Sprecher des Präsidiums
Bremer Rhederverein Michael Vinnen Vorsitzer	ISH – Initiative Stadtbremische Häfen e. V. Dr. Heiner Heseler Geschäftsführer	UBH – Unternehmensverband Bremische Häfen e. V. Hans-Joachim Schnitger Präsident	Verein Bremer Spediteure e. V. Oliver Oestreich Vorsitzender
Verein Bremer Umschlagbetriebe e. V. Michael Blach Vorsitzender	Wirtschaftsverband Weser e. V. Uwe Beckmeyer Vorsitzender	ZDS – Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. Frank Dreeke Präsident	EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH Mikkel Andersen Geschäftsführer
MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG Florian Brandt Geschäftsführer	North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. Christian Lankenau Geschäftsführer	DGB Bremerhaven Lutz Bock Vorsitzender	IG Metall Weser-Elbe Doreen Arnold Geschäftsführerin
ver.di Bezirk Bremen-Nordniedersachsen Markus Westermann Bezirksgeschäftsführer	EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH Hasan Özer Betriebsratsvorsitzender		
North Sea Terminal Bremerhaven GmbH & Co. Jann Focke Ufen Betriebsratsvorsitzender			

#ZUKUNFT #WESER

Unser Fluss. Unser Land. Unsere Arbeit.

„Die Absatzmärkte in Nordafrika entwickeln sich positiv“

Christoph Kannengießer, Hauptgeschäftsführer Afrika Verein der deutschen Wirtschaft



Liebe Leserinnen und Leser,

die Länder Nordafrikas sind nicht nur eine der zentralen Drehscheiben des Handels mit unserem Nachbarkontinent Afrika, sie werden auch als Absatzmarkt immer wichtiger.

Viele deutsche Unternehmen haben das längst erkannt und investieren entsprechend.

Der überwiegende Teil des Handels wird mit dem Schiff abgewickelt, denn die Infrastruktur in Nordafrika ist

dafür gut ausgebaut. Ägypten ist unser größter Markt in Nordafrika und der drittgrößte auf dem afrikanischen Kontinent nach Nigeria und Südafrika. Ägypten, Marokko und Tunesien fungieren als Brückenmärkte zum Rest des Kontinents, nach Europa und zum Mittleren Osten. Ein Standort dort wird auch deswegen immer wichtiger, weil vor allem ägyptische und marokkanische Firmen stark in Subsahara-Afrika expandieren und dafür häufig auf der Suche nach deutschen Partnern sind.

Besonders hervorzuheben sind hierbei drei Branchen: Energie, Automobil und die Pharmaindustrie. Die deutschen Investitionen in diesen drei Bereichen steigen kontinuierlich. Die Voraussetzungen dafür sind gut, denn die Absatzmärkte in Nordafrika entwickeln sich positiv. Zudem erkennen immer mehr deutsche und europäische Firmen das Potenzial der Länder Nordafrikas als Produktionsstandort. Dort hergestellte Güter können nicht nur in die Märkte der Region, sondern auch in den Rest des Kontinents und nach Europa exportiert werden.

Einen weiteren Schub hat der Handel zwischen Ägypten, Marokko und Tunesien auch dadurch erhalten, dass diese drei Länder Teil der G20-Initiative „Compact with Africa“ geworden sind. Reformen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen werden so schneller umgesetzt.

Sie sehen, die Voraussetzungen für eine noch intensivere Partnerschaft mit Nordafrika sind sehr gut. Damit auch nach der Überwindung der Pandemie wieder mehr Schiffe aus Bremerhaven und den anderen Standorten Norddeutschlands nach Afrika aufbrechen beziehungsweise von dort einlaufen, stehen wir gerne an Ihrer Seite, um die dort liegenden Chancen gemeinsam zu ergreifen.

Ihr Christoph Kannengießer

LOGISTICS PILOT digital!

Sie finden uns auch im Internet unter www.logistics-pilot.com



AUSGABE
AUGUST
2021

Themenschwerpunkt:
Nördliches Afrika

4 Impression
Zahlen und Fakten
rund um Nordafrika

6 News
Meldungen aus
der Branche

10 Main Topic
Beachtliches
Wachstumspotenzial
trotz aktueller Stagnation

16 Behind the Scenes
Business-Knigge und
politische Zeitenwende

19 Logistics Story
Maghreb besser
anbinden

22 Digitisation
Von der Nordsee
in den Orbit

24 Portrait
Auf Tradition gebaut

26 Appointments
Digitale, hybride und
analoge Veranstaltungen

28 People
Meldungen aus
der Branche

30 Preview & Imprint
Themenschwerpunkt
Östliches Mitteleuropa

TITELBILDMONTAGE: MONIQUE DOBRZELAK, NASA EARTH OBSERVATORY, ADOBESTOCK; RANGZEN, PIXABAY; IGOR OVSYANNIKOV/SOFTEL ATLA; THAL/MARCO TORRAZZINA/MANIL TEBIBEL/SOSINDO/VLAD MANU; POSTCARD RIP; PEXELS; PIXABAY/ISABELLE HENRIQUES; UNSPLASH; ISABELLA USKOVA/FINNY SCHMIDT; FOTO SEITE 3: AFRIKA VEREIN DER DEUTSCHEN WIRTSCHAFT

Verschiedene Geschwindigkeiten, verschiedene Perspektiven

Afrika zeichnet sich mit seinen insgesamt 55 Ländern nicht nur durch seine große kulturelle Vielfalt aus, sondern auch durch eine Vielzahl unterschiedlicher Geschwindigkeiten – insbesondere was die wirtschaftliche Entwicklung betrifft. Das gilt auch für die fünf Nationen Nordafrikas, die wir in dieser Ausgabe beleuchten: Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien.

So ist Ägypten derzeit das einzige Land in der Region, das die Coronakrise wohl ohne Rezession zu überstehen scheint, während die vier anderen Nationen mit den unterschiedlichsten Problemen zu kämpfen haben – vom Touristenschwund bis zur rückläufigen internationalen Nachfrage nach Öl- und Gasexporten. Einige Experten raten daher, vorerst noch einen wirtschaftlichen Bogen um Nordafrika zu machen. Anders der Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW). Er sieht insbesondere fünf Gründe, warum deutsche Unternehmen gerade dort investieren sollten: ein enormes wirtschaftliches Potenzial, Infrastrukturen nach internationalen Standards, qualifiziertes und effizientes Humankapital, ein gutes Geschäftsumfeld und ein erhebliches touristisches Potenzial.

Marokko

Hauptstadt:	Casablanca	Fläche:	446.550 km ²
Einwohner 2020:	36,9 Mio.*	BIP/Kopf 2020:	3.158 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2019 ↓	Hauptlieferländer 2019
in % der Gesamteinfuhr	Anteil in %
1. Petrochemie 10,5 %	1. Spanien 15,6 %
2. Maschinen 10,2 %	2. Frankreich 12,2 %
3. Chemische Erzeugnisse 10,2 %	3. China 10,1 %
	4. Deutschland 4,9 %

Wichtigste Ausfuhrüter 2019 ↑	Hauptabnehmerländer 2019
in % der Gesamtausfuhr	Anteil in %
1. Nahrungsmittel 20,0 %	1. Spanien 24,1 %
2. Chemische Erzeugnisse 16,3 %	2. Frankreich 21,6 %
3. Elektrotechnik 15,6 %	3. Italien 4,7 %
	4. Deutschland 3,2 %

Deutsche Ausfuhrüter nach Marokko 2020	Deutsche Einfuhrgüter aus Marokko 2020
in % der Gesamtausfuhr	in % der Gesamteinfuhr
1. Kfz und -Teile 18,7 %	1. Nahrungsmittel 27,8 %
2. Chemische Erzeugnisse 15,1 %	2. Textilien/Bekleidung 27,3 %
3. Elektrotechnik 13,9 %	3. Elektrotechnik 16,2 %

Algerien

Hauptstadt:	Algier
Einwohner 2020:	43,9 Mio.*
Fläche:	2.381.740 km ²
BIP/Kopf 2020:	3.263 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2017 ↓
in % der Gesamteinfuhr
1. Nahrungsmittel 17,2 %
2. Maschinen 16,5 %
3. Chemische Erzeugnisse 13,0 %

Wichtigste Ausfuhrüter 2017 ↑
in % der Gesamtausfuhr
1. Gas 40,0 %
2. Erdöl 36,1 %
3. Petrochemie 18,3 %

Hauptlieferländer 2017
in % der Gesamteinfuhr
1. China 18,1 %
2. Frankreich 9,3 %
3. Italien 8,2 %
4. Deutschland 7,0 %

Hauptabnehmerländer 2017
in % der Gesamtausfuhr
1. Italien 16,0 %
2. Frankreich 12,6 %
3. Spanien 11,7 %

Deutsche Ausfuhrüter nach Algerien 2020
in % der Gesamtausfuhr
1. Chemische Erzeugnisse 22,9 %
2. Kfz und -Teile 17,6 %
3. Maschinen 17,0 %

Deutsche Einfuhrgüter aus Algerien 2020
in % der Gesamteinfuhr
1. Erdöl 58,7 %
2. Petrochemie 36,4 %
3. Chemische Erzeugnisse 2,5 %

Tunesien

Hauptstadt:	Tunis	Fläche:	163.610 km ²
Einwohner 2020:	11,8 Mio.*	BIP/Kopf 2020:	3.323 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2019 ↓	Hauptlieferländer 2019
in % der Gesamteinfuhr	Anteil in %
1. Chemische Erzeugnisse 11,6 %	1. Italien 15,4 %
2. Elektrotechnik 9,6 %	2. Frankreich 14,2 %
3. Textilien/Bekleidung 9,3 %	3. China 9,5 %
	4. Deutschland 6,8 %

Wichtigste Ausfuhrüter 2019 ↑	Hauptabnehmerländer 2019
in % der Gesamtausfuhr	Anteil in %
1. Elektrotechnik 21,5 %	1. Frankreich 29,1 %
2. Textilien/Bekleidung 17,6 %	2. Italien 16,2 %
3. Chemische Erzeugnisse 7,5 %	3. Deutschland 12,8 %

Deutsche Ausfuhrüter nach Tunesien 2020	Deutsche Einfuhrgüter aus Tunesien 2020
in % der Gesamtausfuhr	in % der Gesamteinfuhr
1. Elektrotechnik 27,5 %	1. Elektrotechnik 44,7 %
2. Chemische Erzeugnisse 12,9 %	2. Textilien/Bekleidung 25,5 %
3. Textilien/Bekleidung 11,7 %	3. Schuhe 6,9 %

Libyen

Hauptstadt:	Tripolis	Fläche:	1.759.540 km ²
Einwohner 2020:	6,7 Mio.*	BIP/Kopf 2020:	3.281 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2021 ↓	Hauptlieferländer 2017
in % der Gesamteinfuhr	Anteil in %
1. Maschinen/Transportausrüstungen 53,5 %	1. Eurozone 20,7 %
2. Vorstoffe 16,0 %	2. China 13,5 %
3. Lebensmittel/lebende Tiere 11,2 %	3. Türkei 11,3 %

Wichtigste Ausfuhrüter 2017 ↑	Hauptabnehmerländer 2017
in % der Gesamtausfuhr	Anteil in %
1. Kohlenwasserstoffe 95,5 %	1. Italien 19,0 %
2. Andere 5,0 %	2. Spanien 12,5 %
	3. Frankreich 11,0 %
	4. Deutschland 8,6 %

Deutsche Ausfuhrüter nach Libyen 2020	Deutsche Einfuhrgüter aus Libyen 2020
in % der Gesamtausfuhr	in % der Gesamteinfuhr
1. Maschinen 23,1 %	1. Erdöl 97,4 %
2. Chemische Erzeugnisse 18,1 %	2. Petrochemie 2,4 %
3. Nahrungsmittel 15,3 %	3. Rohstoffe (außer Brennstoffen) 0,2 %

Ägypten

Hauptstadt:	Kairo
Einwohner 2020:	102,3 Mio.*
Fläche:	1001.450 km ²
BIP/Kopf 2020:	3.587 US-\$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020 ↓
in % der Gesamteinfuhr
1. Nahrungsmittel 17,5 %
2. Chemische Erzeugnisse 15,1 %
3. Rohstoffe (außer Brennstoffen) 8,7 %

Wichtigste Ausfuhrüter 2020 ↑
in % der Gesamtausfuhr
1. Chemische Erzeugnisse 17,5 %
2. Nahrungsmittel 16,4 %
3. Gold 10,9 %

Hauptlieferländer 2020
in % der Gesamteinfuhr
1. China 15,0 %
2. USA 6,7 %
3. Saudi-Arabien 6,3 %
4. Deutschland 5,8 %

Hauptabnehmerländer 2020
in % der Gesamtausfuhr
1. Vereinigte Arabische Emirate 10,7 %
2. Saudi-Arabien 6,4 %
3. Türkei 6,2 %

Deutsche Ausfuhrüter nach Ägypten 2019
in % der Gesamtausfuhr
1. Maschinen 25,9 %
2. Kfz und -Teile 17,3 %
3. Chemische Erzeugnisse 16,9 %

Deutsche Einfuhrgüter aus Ägypten 2019
in % der Gesamteinfuhr
1. Erdöl 32,8 %
2. Nahrungsmittel 19,4 %
3. Textilien/Bekleidung 18,4 %



QUELLE: ALLE GTAI 2021
*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

FOTOS: PEXELS, KAIRO_ZED, VECTORSTOCK, GREBESHOVIMAM

KOMPAKT

NORDDEUTSCHLAND. Im Juni präsentierten das **Maritime Cluster Norddeutschland (MCN)**, das ZIM-Netzwerk Green Meth und das Kompetenzzentrum GreenShipping Niedersachsen im Rahmen einer Onlineveranstaltung erfolgreiche Projekte und **zukunftsweisende Ideen, wie Methanol zur Erzielung der Klimaziele beitragen kann.** „Wir brauchen erneuerbaren Strom, erneuerbare Gase und nachhaltig erzeugte Kraftstoffe wie grünes Methanol und Kerosin. Und wir brauchen jetzt einen konsequenten Schritt zu großen Lösungen, um die Transformation von Wirtschaft, Verkehr und Schifffahrt sowie die Klimaziele zu erreichen“, so Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, anlässlich des Events.

BREMEN. Im Juli hat **bremenports** hat seinen **inzwischen siebten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht.** Das vom TÜV Nord zertifizierte Werk bietet auf 140 Seiten einen Überblick über die verschiedenen Aktivitäten der bremischen Häfen in den Bereichen Unternehmenssteuerung, Wirtschaft, Umwelt, Arbeitswelt und Gesellschaft. Dabei richtet es sich nach den transparenten, international vergleichbaren GRI-Standards. Die Onlineversion des Berichts, inklusive eines Rückblicks auf „10 Jahre greenports“ und spannende Interviews zum Thema „Idealhafen 2030“ finden Sie unter www.bremenports.de.



„Häfen bleiben Kraftzentrum der bremischen Wirtschaft“

BREMEN. Mit einer digitalen Auftaktveranstaltung hat die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, im Mai den Dialogprozess zur Weiterentwicklung des bremischen Hafenkonzepts gestartet. „Mit der Fortschreibung des bremischen Hafenkonzepts wollen wir die **Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen stärken und die Grundlage für neues Wachstum schaffen**“, so Schilling. Zu Beginn der Veranstaltung würdigte Bremens Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte die Leistungen der dortigen Häfen in

der Coronakrise: „Unsere Häfen haben ihre Leistungsfähigkeit auch in diesen schwierigen Zeiten unter Beweis gestellt. Dies konnte nur gelingen, weil die privaten und die öffentlichen Akteure gemeinsam einen Superjob gemacht haben. Auch in Zukunft seien die Häfen von herausragender Bedeutung. „Die Häfen bleiben das Kraftzentrum der bremischen Wirtschaft“, so Bovenschulte, der gleichzeitig ankündigte, dass man in den nächsten zehn Jahren rund eine halbe Milliarde Euro in die Infrastruktur der hiesigen Häfen investieren werde.



Mit den Reedern für saubere Schifffahrt

OLDENBURG/BREMEN/WILHELMSHAVEN. Im Juni haben **NPorts, bremenports** und der **JadeWeserPort eine Absichtserklärung für das Gemeinschaftsprojekt „ZeroEmission@Berth“ mitunterzeichnet.** Ab September arbeiten die Hafenpartner im Zuge dieses Projekts daran, ergänzende oder alternative Maßnahmen zu festen Landstromanlagen aufzuzeigen. Ziel ist es, damit zur Emissionsreduktion während der Schiffs Liegezeiten im Hafen beizutragen. Eine mögliche Umsetzung dieser Maßnahmen soll gemeinsam mit den Reedereien erfolgen, die die deutschen Seehäfen anlaufen, um einen Schulterchluss zwischen allen Teilen der maritimen Wirtschaft zu erreichen. Das Gemeinschaftsprojekt ist eine Initiative des norddeutschen Seehafennetzwerks, in dem Umweltexperten aus den neun Seehafengesellschaften der fünf norddeutschen Küstenländer zusammenarbeiten. Neben den bereits genannten Partnern gehören dazu auch: Hamburg Port Authority, Brunsbüttel Ports, Port of Kiel, NPorts, Rostock Port, Lübeck Port Authority und Seehafen Wismar. Das Projekt wird durch das Maritime Cluster Norddeutschland unterstützt und hat eine Laufzeit von sieben Monaten.



Kranbetrieb im Braker Hafen neu aufgestellt

BRAKE. 2020 hat NPorts im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens eine **Konzession zum Betrieb von Kranen und zur Durchführung von Umschlagsleistungen im Hafen Brake** ausgeschrieben. Im Juni erfolgte nun die Vertragsunterzeichnung mit dem Hafendienstleister J. MÜLLER, der als bester Bieter aus dem Verfahren hervorgegangen ist. „Diese Entwicklung hat nur Vorteile. Zum einen kann sich NPorts noch stärker auf seine Aufgaben rund um die Hafeninfrastruktur konzentrieren, zum anderen erfolgt der gesamte Umschlagsprozess aus einer Hand“, so NPorts-Geschäftsführer Holger Banik.



Waggons nehmen Weg über die Straße

BREMERHAVEN. Im Auftrag von bremenports hat das Schwerlastunternehmen Kübler im Mai 28 Eisenbahnwaggons auf dem Straßenweg von der Columbusinsel abtransportiert. **Sie waren dort nach der Demontage einer defekten Eisenbahndrehbrücke gewissermaßen ohne Gleisanschluss gefangen.** Da derzeit unklar ist, wann eine Ersatzbrücke über den Verbindungskanal kommt, wurden die Waggons auf spezielle Schwerlastanhänger gefahren und im Konvoi über die Kaiserschleuse und das Zolltor Rotersand abtransportiert und am Kopfende vom Kaiserhafen III wieder auf die Gleise der Hafenbahn gesetzt.



THW flankiert bremenports beim Hochwasserschutz

BREMEN. bremenports und das Technische Hilfswerk Bremerhaven (THW) werden künftig beim Hochwasserschutz noch enger miteinander kooperieren. Zu diesem Zweck ist die **bisherige Zusammenarbeit in einer verbindlichen Vereinbarung geregelt worden,** die im Juni von bremenports-Geschäftsführer Robert Howe und den Leitern des THW Bremerhaven, Torben Tietjen und Andre Schröder, unterzeichnet wurde. Der Kontakt zwischen den Partnern bestand bereits vor dieser Kooperationsvereinbarung, die bremenports nun in Ausnahmesituationen den Zugriff auf Fachpersonal des THW ermöglicht.



Neue Flächen sichern Hafenentwicklung

CUXHAVEN. Durch einen Vertrag mit der Naturschutzstiftung des Landkreises Cuxhaven **hat sich bremenports eine Kompensationsfläche in der Geestniederung bei Ringstedt gesichert.** Die Stiftung wird dort auf einer Fläche von 100 Hektar die weitere Planung, die genehmigungsrechtliche Absicherung und die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen übernehmen, die im Zuge hafenbezogener Bauvorhaben in Bremerhaven erforderlich sind. „Damit schafft dieser Vertrag ein wichtiges Stück Sicherheit für die Hafenentwicklung in diesem Jahrzehnt“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe.



Größere Kreuzfahrtschiffe im Visier

BREMERHAVEN. Im Zusammenhang mit der 80 Millionen Euro teuren **Sanierung der Columbuskaje** werden in den nächsten Jahren auch **neue Passagierbrücken für das Kreuzfahrtterminal benötigt.** bremenports hat dazu im Juni die Planung, den Bau und die Lieferung von drei neuen Passagierbrücken ausgeschrieben. Diese sollen länger und breiter werden als die bisherigen, damit man zukünftig auch größere Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 6.500 Passagieren am Terminal abfertigen kann. Die erste Brücke soll bereits im Februar 2023 betriebsbereit sein, die beiden weiteren bis August 2023.

KOMPAKT

BREMERHAVEN. Bevor der **alte Columbusbahnhof im Überseehafengebiet** einem Neubau weichen muss, wird der historische Ort von Herbst 2021 bis Sommer 2023 **Gastgeber für das „Farewell“-Festival** sein. Hinter dem Projekt, das mit einer Reihe von kulturellen Inszenierungen die Geschichte des Columbusbahnhofs lebendig werden lassen will, stehen bremenports und die Theatergruppe „Das Letzte Kleinod“. Deren künstlerischer Leiter Jens-Erwin Siemssen sagt über den Standort: „Hier ist Weltgeschichte geschrieben worden.“ So seien Elvis, die Queen und der thailändische König schon vor Ort gewesen.

OLDENBURG. Unter dem Motto „**1 Universalhafen – 9 Alternativen**“ fand im Juli die **erste Onlinekonferenz der Seaports of Niedersachsen** statt. Nach der Begrüßung durch Seaports-Geschäftsführer André Heim und Moderator Tim Oliver-Frische (DVV Media Group) informierten fünf Experten darüber, wie sich die Hafengruppe in der Pandemie bisher geschlagen hat und wie man an den neun Standorten mit dem Thema alternative Energie umgeht. Als Referenten überzeugten Uwe Schiemann (J. MÜLLER), Oliver Fuljahn (Cuxport), Claus Hirsch (AG Ems), Dr. Jörg Niegsch (Nord-West-Oelleitung) und Marcus Schlichting (Elbclearing).

Neue Wendestelle für Schiffe bei Oldenburg

OLDENBURG. Seit Anfang Mai profitieren See- und Binnenschiffe an der Hunte bei Oldenburg von einer neuen, leistungsstarken Wendemöglichkeit. Diese besitzt einen Durchmesser von 165 Metern, was der anderthalbfachen maximalen Länge eines Seeschiffs entspricht, das auf der Hunte verkehren kann. „**Die neue Wendestelle bringt der Schifffahrt deutliche Vorteile und fördert einen ökologischen Warentransport**“, so Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.



Erster Zug am Nordfrost Seehafenterminal

WILHELMSHAVEN. Anfang Juni wurde die neue, rund zwei Kilometer lange Bahnanlage von Nordfrost im kleinen Kreis eingeweiht. **Sie verbindet das Seehafenterminal des Unternehmens im JadeWeserPort mit dem öffentlichen Bahnnetz.** Der erste Zug (im Hintergrund), der die dortigen Tore passierte, bestand aus 18 Waggons, die mit rund 200 neuen Pkw beladen waren. Über die Anlage wird der Tiefkühllogistiker aus Schortens bei Wilhelmshaven künftig im Rahmen des Supply Chain Managements kombinierte Verkehre unter Einbindung der Bahn für seine Kunden abwickeln.



Maritime Impulse gegen Plastikmüll

OLDENBURG. Im Zuge des **NPorts-Webinars „Herausforderung Plastikmüll im Hafen“** lieferten im Juni fünf Referenten aus Forschung, Umweltschutz und maritimer Wirtschaft **spannende Daten und Fakten** rund um das Thema Plastikmüll – von der Frage, wie dieser in die Meere gelangt, bis hin zu möglichen Problembekämpfungsoptionen in den Häfen. Unter letzterem Aspekt berichteten Björn Fuhendorf und Romina Hanisch (beide NPorts) in ihrem Vortrag über die Erfahrungen mit dem Meeresmülleimer „Seabin“, der gegenwärtig in den Häfen Emden, Wilhelmshaven und Cuxhaven im Einsatz ist.

Preisgeld in Photovoltaikanlage investiert

BREMERHAVEN. Für seine konsequente Nachhaltigkeitspolitik ist bremenports 2020 von der Metropolregion Bremen/Niedersachsen mit dem „**NordwestAward**“ ausgezeichnet worden. Mit dem dazugehörigen Preisgeld von 10.000 Euro hat die Hafenmanagement-Gesellschaft beim Welcome Club im Überseehafen Bremerhaven eine Photovoltaikanlage mit Batteriespeicher installieren lassen. Diese wurde **pünktlich zum Tag des Seefahrers im Juni offiziell im kleinen Kreis in Betrieb genommen.** Mit der neuen Anlage kann die Seemannsmission einen Großteil ihres benötigten Stroms selbst produzieren.



NPorts stärkt Seehafen Brake

BRAKE. Mit einem ersten Rammschlag starteten Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann, der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, NPorts-Geschäftsführer Holger Banik und der Leiter der NPorts-Niederlassung Brake, Harald Ludwig, im Juni die **Bauarbeiten am zweiten Großschiffsliegeplatz** in Brake. 8,5 Millionen Euro investiert die Hafengesellschaft in das Projekt, dessen Fertigstellung für 2023 geplant ist. Gleichzeitig wird mit weiteren 1,5 Millionen Euro der Anleger wieder hergestellt, der durch die Havarie der „Mount Hope“ beschädigt wurde.



Bremische Häfen steigern Gesamtumschlag

BREMEN/BREMERHAVEN. Die bremischen Häfen konnten im ersten Quartal dieses Jahres trotz Coronakrise ihren Gesamtumschlag **im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,1 Prozent auf 17.482 Millionen Tonnen steigern.** Im Zuge dieses Positivtrends zeichneten sich auch einige interessante Tendenzen ab. So hat beispielsweise der Containerumschlag mit China erstmals das USA-Volumen überholt. Insgesamt wurden im ersten Quartal 2021 5.978 Schiffe in den bremischen Häfen abgefertigt, darunter 2.359 Containerschiffe, 1.295 Stückgutfrachter und 1.091 Ro-Ro-beziehungsweise Auto-Transportschiffe.



J. MÜLLER: Spendenpaket zum 200. Geburtstag geschnürt

BRAKE/BREMEN. Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 200-jährigen Firmenbestehen überreichte J. MÜLLER im Mai **neun Einrichtungen und Vereinen in Brake und Bremen jeweils eine Spende in Höhe von je 5.000 Euro.** Die Arp Schnitger Gesellschaft, der Blauer Elefant Kinderschutzbund, Brake Tourismus und Marketing, das Centraltheater Brake, Kultur vor Ort, die Lebenshilfe Wesermarsch für Menschen mit Behinderungen, die Tafel Brake, der Rudi-Rotbein-Club und das Waller Umweltpädagogik Projekt freuten sich über die finanzielle Unterstützung, die für wichtige Projekte genutzt wird.



43 Prozent weniger CO₂-Emissionen im Hafen

EMDEN. Vor rund zwei Jahren hat NPorts damit begonnen, ein **innovatives Beleuchtungskonzept an einem Gleisfeld im Hafen Emden** umzusetzen. Durch die Kopplung von digitalen Technologien mit Sensorik wurden dort im Vergleich zu einer Referenzanlage 43,1 Prozent der Emissionen eingespart. Das zeigt der im Mai vorgelegte Abschlussbericht. Dazu Holger Banik, Geschäftsführer von NPorts: „Wir haben es geschafft, den CO₂-Fußabdruck zu verringern und sparen zugleich Energiekosten.“ Weitere Projekte zur intelligenten Energiebeleuchtung seien in der Planung und Umsetzung.



Kloosterboer übernimmt Columbus Spedition

BREMERHAVEN. Der niederländische Kühllogistiker Kloosterboer hat im April die Columbus Spedition mit Sitz im Fischereihafen von Bremerhaven übernommen. Laut Mark Ketelaar, Executive Director Port Cold Stores bei Kloosterboer, war die Übernahme **ein logischer Schritt in der Strategie, das integrierte Logistiknetzwerk von Kloosterboer weiter auszubauen.** Die auf temperaturgesteuerte Lebensmittellogistik spezialisierte Columbus Spedition organisiert den Transport von Lebensmittelbehältern, das Management des Im- und Exports sowie die Transportvorbereitung und -nachbearbeitung.

Beachtliches Wachstumspotenzial trotz aktueller Stagnation

Die Experten sind sich einig: Obwohl die Coronapandemie die Entwicklung in Nordafrika seit mehr als einem Jahr ausbremst, werden Ägypten, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien ihre Stellung als Handelspartner Deutschlands langfristig weiter ausbauen.

Volker Kröning, Honorarkonsul des Königreichs Marokko für Bremen, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie ehemaliges Mitglied des Bremer Senats und des Deutschen Bundestags, fasst die aktuelle Lage wie folgt zusammen: „Diese Länder spielen nicht nur für den Handel und den Tourismus mit Europa, sondern auch für den Wohlstand am gesamten Mare nostrum eine wichtige Rolle. Auch für Deutschland sind sie als Absatzmarkt von zentraler Bedeutung.“ Schließlich ging fast die Hälfte aller deutschen Afrikaexporte in diese fünf Länder – und zwar mit einem Warenwert von rund 9,5 Milliarden Euro.

Auch Martin Kalhöfer, Bereichsleiter Afrika/Nahost bei der bundeseigenen Wirtschaftsförderungsgesellschaft Germany Trade & Invest (GTAI), attestiert dem Norden des afrikanischen Kontinents ein enormes Potenzial: „Mit der 2019 beschlossenen African Continental Free Trade Area, kurz AfCFTA, wird die größte Freihandelszone der Welt entstehen, die zu einem Abbau von rund 90 Prozent der Zölle in der Region führen soll.“ Noch sei das aber Zukunftsmusik, da der Maghreb derzeit zu den weltweit am wenigsten integrierten Wirtschaftsräumen zähle. „Von einer stärkeren Zusammenarbeit innerhalb der Region – ob bei Investition, beim Handel oder beim Ausbau der Infrastruktur – können auch die Partner in Subsahara und Europa stark profitieren“, ist sich Kalhöfer sicher.

Richtungsweisende Projekte in allen Ländern

Aus europäischer Sicht punktet Ägypten vor allem mit zwei Alleinstellungsmerkmalen: dem größten Absatzmarkt der Region und dem Sueskanal als Brücke nach Asien. Durchschnittlich 50 Schiffe pro Tag passieren den Meeresskanal und transportieren dabei etwa zwölf Prozent des Welt-handelsvolumens. Hinzu kommt, dass die 38 kommerziellen Seehäfen des Landes, mit Alexandria an der Spitze, im vergangenen Jahr rund 156 Millionen Tonnen an Waren umgeschlagen haben. „Aktuell investiert die ägyptische Regierung mit Unterstützung internationaler Geber und chinesischer Investoren massiv in den Ausbau ihrer Häfen, vor allem in Alexandria und Ain Suchna. Außerdem sollen neun weitere Trockenhäfen hinzukommen, von denen DB Schenker den Trockenhafen 6th of October entwickeln und betreiben wird“, berichtet Kalhöfer.



„Mit der 2019 beschlossenen AfCFTA wird die größte Freihandelszone der Welt entstehen.“

Martin Kalhöfer, Bereichsleiter Afrika/Nahost Germany Trade & Invest (GTAI)

„Diese Länder spielen für den Wohlstand am gesamten Mare nostrum eine wichtige Rolle.“



Volker Kröning, Honorarkonsul des Königreichs Marokko für Bremen, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern

„Weiter westlich hat sich Marokko – neben Südafrika – inzwischen zum wichtigsten Markt für die Automobilbranche entwickelt. Aber auch wenn es um Textilien, Landwirtschaft, Luftfahrt und erneuerbare Energien geht, bildet das Land eine wichtige Schnittstelle zwischen Europa und Afrika“, so Kröning. Gleichzeitig verweist er auf den modernen Hafen in Tanger und die dortige Topinfrastruktur für Schiene und Straße. Weitere Hubports des Landes befinden sich in der Wirtschaftsmetropole Casablanca und am Tourismus-Hotspot Agadir. Insgesamt verfügt Marokko über 13 Häfen, die für den Außenhandel zugelassen sind. Viele von ihnen

sollen in den nächsten Jahren ausgebaut werden. Dafür hat die Agence Nationale des Ports (ANP) von 2020 bis 2022 Investitionen von insgesamt 360 Millionen US-Dollar vorgesehen.

„Auch Tunesien ist gut aufgestellt, um seine Position in den internationalen Lieferketten weiter zu stärken. Derzeit kommen vor allem Vor- und Fertigprodukte für die Automobil-industrie, Textilien und Nahrungsmittel von dort zu uns“, berichtet Kalhöfer. ■■■

Der fast 200 Kilometer lange Sueskanal verbindet das Mittelmeer mit dem Roten Meer und dem Indischen Ozean. Er gilt als eine der wichtigsten Verkehrsadern des Welthandels.



FOTOS: ISTOCKPHOTO: RUSSIESE 0 (3), ADOBESTOCK: RANGZEN (2)

■ ■ ■ Zwar seien die Qualität der Infrastruktur und die Effizienz der Abwicklungsvorgänge in den Jahren nach dem Arabischen Frühling (siehe Seite 18) zurückgegangen, doch plane man auch dort, die Modernisierung der Häfen voranzutreiben. „Dazu gehört beispielsweise die Restrukturierung des Hafens von Radès, für die die staatliche Millennium Challenge Corporation aus den USA rund 325 Millionen US-Dollar bereitstellen will, oder die Umsetzung des geplanten Tiefwasserhafens Enfidha, an der sich weitere internationale Unternehmen beteiligen wollen“, so Kalhöfer.

Obwohl in Algerien Projektverzögerungen an der Tagesordnung sind, hat Kalhöfer auch dort Entwicklungsperspektiven im Seetransport ausgemacht. Ein zentrales Projekt ist seiner Ansicht nach der Tiefseehafen von El Hamdania, rund 90 Kilometer westlich von Algier. „Dieser ist bereits seit Jahren in Planung. Nun sollen aber in Kürze die Bauarbeiten starten“, so Kalhöfer. Läuft alles wie geplant, würde das den Hafen in die Liga der größten Häfen am Mittelmeer katapultieren. Denn dort sollen 23 Terminals entstehen, die auf eine Umschlagkapazität von 6,5 Millionen TEU im Jahr ausgelegt sind. Parallel dazu will die Regierung das Schienennetz des Landes von derzeit rund 4.200 Kilometern auf zunächst 6.500 im Jahr 2023 und bis 2030 auf 12.500 Kilometer ausbauen.

Eine Sonderstellung unter den Ländern Nordafrikas nimmt Libyen ein. „Das Land verfügt über die größten Erdölreserven des Kontinents und über erhebliche Gasvorkommen, die bei einer Rückkehr zur politischen Stabilität einen dauerhaften Aufschwung einleiten könnten“, fasst Kröning zusammen. Doch gerade was die libysche Infrastruktur

betrifft, sieht er erheblichen Nachholbedarf, insbesondere in Bezug auf die Strom- und Wasserversorgung. Und Kalhöfer unterstreicht: „Die dortige Infrastruktur ist allein auf den Inlandshandel ausgerichtet, der hauptsächlich über die Häfen abgewickelt wird. Im internationalen Warenhandel spielt Libyen als Transitland keine Rolle.“

Detailwissen über regionale Besonderheiten hilft

Unter diesen schwierigen Bedingungen ist Carl Ungewitter Trinidad Lake Asphalt bereits seit rund 40 Jahren in Libyen aktiv. Der in Bremen ansässige Logistikdienstleister kann nach eigener Aussage seit 2001 als erste deutsche Spedition eine registrierte Auslandsniederlassung in dem nordafrikanischen Staat anbieten. Heute organisiert und koordiniert man neben dem weiteren Kerngeschäft des Naturasphaltimports aus Trinidad auch die weltweite Ersatzteilbeschaffung für die Ölindustrie in Libyen. Die Warenpalette reicht dabei von Kranen, Rotoren und Generatoren über Chemikalien zur Trennung von Öl und Gas bis hin zum persönlichen Equipment der Mitarbeiter vor Ort. „Wir verladen diese Güter wahlweise per Seefracht, Luftfracht oder via Kurierservice aus aller Herren Länder. Dabei kommt es häufig aus zeitlichen Gründen zu einer Kombination der verschiedenen Verkehrsträger, erklärt Birgit Gerrelts, Speditionsleiterin bei Carl Ungewitter. Die wichtigsten Anlaufpunkte für den Weitertransport ins Landesinnere seien die See- und Flughäfen in Mitiga, Misrata und Bengasi. Ebenso nutze die regionale Ölindustrie vorwiegend die Häfen in Marsa

el Brega und Ras Lanuf. „Der anschließende Weitertransport erfolgt ausschließlich per Lkw. Die vor der Revolution geplante Eisenbahnverbindung von Misrata nach Bengasi ist bis heute nicht fertiggestellt worden“, so Gerrelts weiter.

„Für alle afrikanischen Destinationen ist ein detailliertes Wissen über die Besonderheiten der individuellen regionalen Logistiksituation erforderlich“, betont Gerrelts überdies. Im Falle Libyens bestünden zum Beispiel extrem strikte Vorgaben bei der Importabfertigung. Dazu gehören unter anderem die konsequente Vorlage von Originaldokumenten beim Zoll und die Forderung von beglaubigten sowie teilweise durch die libysche Botschaft legalisierten Ursprungszeugnissen, die die Herkunft der Waren dokumentieren. „Das sind aber nur einige Gründe, die Dokumentation der Exporte vor einer Verschiffung akribisch zu überprüfen“, so Gerrelts. Ebenso wichtig sei es, stets bestens über die aktuellen Bestimmungen vor Ort informiert zu sein. Dementsprechend schult Carl Ungewitter nicht nur seine eigenen Mitarbeiter, sondern bietet auch Seminare im Bereich Transport und Logistik für seine libyschen Kunden an. Letzteres ist aufgrund der Coronapandemie momentan jedoch nicht möglich. „Die Nachfrage nach den Logistikseminaren ist aber nach wie vor groß, und wir werden diese fortsetzen, sobald unsere libyschen Kunden wieder reisen dürfen“, so Gerrelts. Über die allgemeine Situation in dem nordafrikanischen Land resümiert sie abschließend: „Leider hat die dortige Infrastruktur nach zehn Jahren Bürgerkrieg stark gelitten, sodass es noch einiger Zeit und erheblicher Investitionen bedarf, um das Land an seinen vergangenen Wohlstand anknüpfen zu lassen.“

„Die Infrastruktur in Libyen hat nach zehn Jahren Bürgerkrieg stark gelitten.“

Birgit Gerrelts, Speditionsleiterin Carl Ungewitter



„Piranha“ mit Appetit auf Autos

Ein noch relativ neues Gesicht auf dem nordafrikanischen Markt ist das Wilhelmshavener Unternehmen Jade Car Logistics, das 2020 gegründet wurde und das sich darauf spezialisiert hat, Gebrauchtfahrzeuge von Deutschland nach Libyen zu transportieren. „Nach einer erfolgreichen Testphase im vergangenen Jahr haben wir im Februar dieses Jahres mit unserem Partner Clapotis Maritime DMCC und dem Carcarrier ‚Pelagic Piranha‘ einen festen Liniendienst etabliert, in dessen Rahmen wir regelmäßig Pkw und Lkw für den afrikanischen Markt verschiffen“, erläutert Josef Nasr, Geschäftsführer von Jade Car Logistics und AML Ship Management.

Dieser 73 Tonnen schwere Trencher wurde jüngst von Carl Ungewitter von Bremen nach Libyen verschifft. Mit ihm werden beispielsweise Gräben für Kabel, Rohre oder Drainagen gezogen.



FOTOS: CARL UNGEWITTER

Es dominieren die Unterschiede

Der Blick auf die vorläufigen Zahlen des Landesamts für Statistik Niedersachsen für das Jahr 2020 zeigt: Es gibt nur wenige Parallelen bei den Wirtschaftsdaten zu Algerien, Ägypten, Libyen, Marokko und Tunesien. Vielmehr dominieren die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Das fängt bei den stark variierenden Handelsvolumen, gemessen als Summe der Exporte und Importe, an. Hier führt Ägypten das Fünf-Nationen-Ranking im Warenaustausch mit Niedersachsen mit einem Warenwert von rund 351 Millionen Euro klar an, gefolgt von Marokko (237 Millionen Euro) und Tunesien (207 Millionen Euro). Mit weitem Abstand folgen dann Algerien (87 Millionen Euro) und Libyen mit 31 Millionen Euro. Spannend ist dabei, dass Niedersachsen in allen Fällen außer Tunesien, wertmäßig mehr Waren aus- als eingeführt hat.

Ähnliche Unterschiede zeigen sich bei den in 2020 gehandelten Warengruppen. So waren in Ägypten, Marokko und Tunesien vor allem Personenkraftwagen und Wohnmobile aus Niedersachsen gefragt. Nach Algerien dominierte 2020 hingegen der Export von Rohrtabak und Tabakerzeugnissen, während Libyen vor allem auf Käse aus Niedersachsen

setzte. Umgekehrt bezog das deutsche Bundesland aus Marokko und Tunesien vorrangig Geräte zur Elektrizitätserzeugung und -verteilung. Aus Algerien sind hingegen Schalen- und Trockenfrüchte besonders gefragt gewesen, aus Ägypten Obstzubereitungen und Obstkonserven. Aus Libyen liegen für 2020 noch keine vorläufigen Zahlen für die einzelnen Warengruppen vor, 2019 dominierte von dort jedoch der Import medizinischer Geräte. Die Einfuhr von Erdöl und Erdgas, die 2016 noch fast 95 Prozent der Importe Niedersachsens aus Libyen ausmachten, erscheint hingegen seit 2017 nicht mehr in den Einfuhrstatistiken des Landesamts für Statistik Niedersachsen.

Ein erschreckendes Bild zeigte sich beim Abgleich der Export- und Importzahlen von 2020 mit denen von vor der Coronapandemie. Lediglich die Einfuhr aus Ägypten (+21,4 Prozent) und die Ausfuhr nach Libyen (+17,2 Prozent) sind in diesem Zeitpunkt gestiegen, alle anderen Werte sanken zum Teil deutlich. Den stärksten Einbruch erlebten die Importe aus Algerien (-89,7 Prozent) und die Einfuhren aus Libyen (-98,6 Prozent). (bre)



„Die Nachfrage nach Pkw und Lkw wird weiter wachsen.“

Josef Nasr, Geschäftsführer Jade Car Logistics AML Ship Management

■ ■ ■ Dabei startet der Dienst von Wilhelmshaven aus über Amsterdam, Antwerpen und Genua, um dann nach 27 bis 31 Tagen die Löschhäfen Misrata und Bengasi in Libyen anzulaufen. „Bisher wurde unser Angebot vom Markt überaus positiv angenommen, und wir konnten die Zahl der transportierten Fahrzeuge kontinuierlich steigern. Waren es bei den ersten beiden Reisen noch rund 700 Fahrzeuge, ist ihre Zahl bei den letzten beiden Verschiffungen auf 1.500 und 1.600 angewachsen“, resümiert Nasr.

Beim Blick auf die zukünftige Entwicklung der Märkte in Nordafrika übt er sich allerdings in Zurückhaltung: „Ich bin mir sicher, dass im Zuge der stetig wachsenden Bevölkerungszahlen auf dem afrikanischen Kontinent auch die Nachfrage nach Pkw und Lkw weiter wachsen wird. Auf der anderen Seite ist die politische Situation in Libyen aber so fragil, dass man nicht davon ausgehen kann, dass alles immer reibungslos laufen wird“, warnt Nasr. Was Jade Car Logistics angeht, so plane man langfristig mit dem besagten Liniendienst, allerdings wohl schon bald ohne den Anlauf in Italien, um die Rundreisezeit zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund attestiert Nasr den dortigen Behörden bei der Zollabwicklung ein „gutes digitales Niveau“, verweist aber gleichzeitig auf erhebliche Schwachstellen bei der finanziellen Abwicklung der Geschäfte: „Bis jetzt gibt es noch keine zufriedenstellenden Möglichkeiten für den Geldtransfer von Afrika nach Europa“, so der Manager.

27 bis 31 Tage nach dem Laden der Fahrzeuge werden diese in den libyschen Bestimmungshäfen gelöscht.



Cooler Logistik rund um die Knolle

Bereits seit den 90er-Jahren wickelt Nordfrost als Logistiker den Import von Frühkartoffeln aus Ägypten ab – zunächst über konventionelle Kühlschiffe, die im Inneren Hafen von Wilhelmshaven ihre Ladung gelöscht haben, dann, seit 2016, über Containerschiffe, die im Containerhafen Wilhelmshaven festmachen. Im Auftrag des Kunden Dankers Daltex Europe werden die eingeführten Kartoffeln nach erfolgter Verschiffung im Kühlcontainer per Truck direkt in das benachbarte Nordfrost Seehafen-Terminal gebracht. Dort erfolgt die phytosanitäre Beschau und die amtliche Probenahme durch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK). „Die Lagerdauer beträgt je nach Marktlage etwa ein bis zwei Monate in hochmodernen Klimakammern – wobei Nordfrost nach Qualitätsstandards gemäß IFS Logistics und IFS Food arbeitet und für Bioprodukte zertifiziert ist. Danach werden die Kartoffeln per Lkw entweder lose oder in Big Bags innerhalb Deutschlands sowie in angrenzende europäische Länder transportiert“, berichtet Philipp Brandstrup, Niederlassungsleiter des Nordfrost Seehafen-Terminals.

Zuvor sind die Kartoffeln auf dem Seeweg nach Europa unter exakter Einhaltung der Kühlkette bei plus vier Grad Celsius etwa zwei bis drei Wochen unterwegs. „Seit Anfang 2021 wird Wilhelmshaven im Rahmen eines von der Reederei Sealand betriebenen Nordafrikadienstes direkt von Alexandria aus angelaufen. Dadurch entfallen die Transshipments, die bis dato über Felixstowe beziehungsweise Bremerhaven erforderlich waren. Das wiederum führt zu Kosteneinsparungen, was diese Lieferkette in Zukunft für noch mehr Importeure interessant machen dürfte“, erläutert Brandstrup. Bei Bedarf hat Nordfrost für seine Kunden aber auch schon Verschiffungen aus den Häfen in Port Said und Damiette nach Wilhelmshaven ermöglicht – zumeist in den Monaten Februar bis Mai, zur Ergänzung des heimischen Kartoffelangebots. Rund um die Logistikkette attestiert Brandstrup den Häfen in Ägypten eine gute Funktionalität. „Im Ergebnis sehen wir, dass die Anbindung klappt. Hier in Wilhelmshaven punkten wir zudem mit kürzesten Wegen und schnellsten Prozessen“, ist er überzeugt. Bevor die Kartoffeln jedoch auf das Schiff und damit in den Zuständigkeitsbereich von

FOTOS: JADECARDIENST, KLABAUTERMANNIMAGES, NORDFROST

Nordfrost kommen, haben sie bereits mehrere Stationen in der Supply Chain in Ägypten durchlaufen. „Je nach örtlicher Lage der Farm variieren die Distanzen für einen bestimmten Container zwischen dem Leerdepot bis zum Schiff, was eine besondere logistische Herausforderung bedeutet“, weiß Peter Dankers, Geschäftsführer von Dankers Daltex Europe, zu berichten.

Weichenstellung für Umgestaltung und Nearshoring

In Anlehnung an einen bekannten Werbespot aus den 80er-Jahren gilt demnach sowohl für diese Unternehmen als auch für die fünf vorgestellten Länder: „Es gibt viel zu tun, packen wir’s an!“ Demzufolge sieht Kröning beim Blick nach vorn gleich mehrere Herausforderungen: „Mittelfristig wird es spannend, wie es diesen Ländern gelingt, den Willen der Bevölkerung nach politischer, wirtschaftlicher und sozialer Entfaltung produktiv zu gestalten. Auffällig ist, dass sich bisher aufgrund der unterschiedlichen außenpolitischen Rahmenbedingungen kaum eine intraregionale Zusammenarbeit entwickelt hat. Das muss sich ändern. Genauso wichtig wird für die Region jedoch sein, inwiefern es gelingt, die in Marokko und Tunesien angestoßenen Reformen auszubauen und zu vertiefen.“

„Tunesien und Marokko sind bereits heute erfolgreiche Produktionsstandorte für die deutsche Wirtschaft. Nicht zuletzt durch die Coronakrise wird Nordafrika bei einer Verlagerung von Beschaffungsaktivitäten in nahe gelegene Regionen der EU zusätzlich an Bedeutung gewinnen“, ergänzt Kalhöfer. Parallel dazu hat er festgestellt, dass sich die Länder

„Im Ergebnis sehen wir, dass die Anbindung klappt.“

Philipp Brandstrup, Niederlassungsleiter des Nordfrost Seehafen-Terminals



im Norden des afrikanischen Kontinents schon jetzt gezielt als mögliche Partner zum Aufbau wirtschaftlicher Beziehungen nach Subsahara-Afrika ins Spiel bringen. „Derzeit ist vieles dort noch Wunschdenken – doch mittelfristig bietet die AfCFTA hier eine realistische Perspektive für mehr Handel und Investitionen im Rahmen der größten Freihandelszone der Welt“, ist sich der GTAI-Experte sicher. (bre)

Einlagerung der Kartoffeln bei Nordfrost



Ägypten ist für Bremen der wichtigste Handelspartner in Nordafrika

Die Zahlen der Handelskammer Bremen für 2020 ergeben ein Bild, das sich in vielen Bereichen mit dem aus Niedersachsen deckt: Auch hier ist Ägypten, wenn man den Wert der ein- und ausgeführten Waren addiert, mit einem Handelsvolumen von 124,5 Millionen Euro der wichtigste der fünf Handelspartner Bremens in der Region Nordafrika. Es folgen mit jeweils großen Abständen Marokko (47,02 Millionen Euro), Tunesien (23,05 Millionen Euro), Algerien (11,09 Millionen Euro) und Libyen (0,57 Millionen Euro). Deutlich weniger starke Abweichungen weist die Statistik auf, wenn es um die Anzahl der Unternehmen aus Bremen geht, die Handelsbeziehungen mit den genannten Ländern unterhalten. Dabei dominiert auch hier das Interesse an Ägypten (mit 76 Unternehmen aus Bremen) vor Marokko (65), Tunesien (60), Algerien (54) und Libyen (52).

Bezogen auf die wichtigsten Warengruppen, die zwischen Bremen und den Handelspartnern ausgetauscht werden, führen bei der Ausfuhr nach Ägypten Marokko und Tunesien vor allem Kraftwagen und Kraftwagenteile die Liste an. Nach Algerien werden indes hauptsächlich Nahrungs- und

Futtermittel exportiert, während Libyen größtenteils auf Maschinen „Made in Germany“ setzt. Im Gegenzug stehen bei den Bremer Einfuhren Nahrungs- und Futtermittel aus Marokko, Kraftwagen und Kraftwagenteile aus Tunesien, landwirtschaftliche und Jagderzeugnisse aus Algerien, sowie Maschinen, Apparate und mechanische Geräte aus Ägypten hoch im Kurs.

Insgesamt zeigt sich, dass Ägypten nicht nur in Afrika und Fernost, sondern auch international einen besonderen Stellenwert genießt. So überrascht es nicht, dass der Internationale Währungsfonds (IWF) Ägypten als einem von nur wenigen Ländern für 2020/2021 ein Wirtschaftswachstum von 2,8 Prozent prognostiziert. Einen nicht unerheblichen Anteil zur positiven Handelsbilanz zwischen Bremen und dem Land am Nildelta dürfte auch die Tatsache beigetragen haben, dass die Bundesregierung im vergangenen Jahr die Auslieferung von neun Patrouillenbooten und einem Küstenschutzboot dorthin genehmigt hatte. Alle Einheiten dieses Pakets wurden von der Bremer Lürssen-Gruppe gebaut. (bre)

Improvisationstalent und Fachkompetenz sind hilfreich

Wer in den Ländern Nordafrikas auf beruflichem Terrain punkten will, sollte flexibel auf landesspezifische Charakteristika reagieren – am besten mit Fingerspitzengefühl und fundiertem Hintergrundwissen.



Karsten Lange, der über viele Jahre für eine Bremer Reederei das Nordafrikageschäft abwickelte und somit oft in der Region zu Gast war, bringt die Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Geschäftsbesuch dort so auf den Punkt: „Es gilt zuerst einmal, ein Vertrauensverhältnis zu seinem Handelspartner aufzubauen und dieses entsprechend zu pflegen.“ Das funktioniert aber nicht von heute auf morgen und erst recht nicht nur über E-Mails, Telefonate oder Videokonferenzen. Vielmehr sei es erforderlich, sich regelmäßig persönlich vor Ort zu zeigen und dabei möglichst viel Zeit mitzubringen. „Araber sind in der Regel zunächst recht distanziert und benötigen eine längere Anlaufphase, um mit ihrem Gegenüber warm zu werden“, so Lange.

Für Geschäftsreisende aus Europa bedeutet das vor allem, Geduld mitzubringen und, wenn möglich, inhaltlich nicht gleich mit der Tür ins Haus zu fallen. Wer das beherzigt und wer in der Kennenlernphase insbesondere politische und religiöse Themen so weit wie möglich außen vor lässt, hat langfristig gute Karten. „Als gutes Einstiegsthema eignet sich fast immer der Fußball, er ist völkerverbindend und erfreut sich in Nordafrika großer Beliebtheit“, so Lange. Diese Meinung teilt auch Volker Kröning, Honorarkonsul von Marokko, und ergänzt mit einem leichten Augenzwinkern: „Ein Gespräch über die afrikanische Champions League ist möglicherweise ein guter Einstieg in ein gutes Arbeitsverhältnis – zumal in

Karsten Lange kennt die Region aus dem Effeff, denn er hat über viele Jahre für eine Bremer Reederei das Nordafrikageschäft abgewickelt.



Rückblick: Auf der Landwirtschaftsmesse „SIAM“ in Meknès tauschte sich Honorarkonsul Volker Kröning (2. v. l.) 2012 mit Prinz Moulay Rachid von Marokko (2. v. r.) aus.

diesem Wettbewerb seit 2017 nur nordafrikanische Mannschaften im Finale gestanden haben.“ Gleichzeitig empfiehlt er, sich im Vorfeld jeder Nordafrikareise umfassend mit der Geschichte und Kultur der einzelnen Länder vertraut zu machen. „Auf Unterschiede kommt es ebenso an wie auf Gemeinsamkeiten. Wer mit beidem vertraut ist, ist bestens gerüstet, um Businessbeziehungen produktiv zu gestalten“, so Kröning.

„Ihr habt die Uhr, wir haben die Zeit“

Gemeinsam weisen die beiden Experten auch darauf hin, dass die Uhren im Maghreb anders als in Europa ticken – und zwar im Sinne des arabisches Sprichworts: „Ihr habt die Uhr, wir haben die Zeit.“ Salopp übersetzt soll das heißen, dass es für die Menschen dort häufig wichtigere Dinge gibt, als Zeitfenster exakt einzuhalten. Dementsprechend sollte man Aussagen wie „Er ist in einer Stunde wieder am Platz“ oder „Kommen Sie morgen noch einmal wieder“ zwischen Marokko und Ägypten nicht unbedingt auf die typisch deutsche Goldwaage legen. „Dennoch“, so betont Kröning, „wird von deutschen Unternehmen und ihren Vertretern Pünktlichkeit erwartet.“ „Diese Erwartungshaltung ist allerdings eine klare Einbahnstraße, denn sie wird von den Einheimischen im Gegenzug nur selten erfüllt“, resümiert Lange. Deshalb rät er davon ab, mehrere Termine mit unterschiedlichen Geschäftspartnern im Zuge einer Nordafrikareise kurz hintereinander zu planen. „Schon beim ersten Termin, kann es zu Verzögerungen kommen, durch die weitere Folgetermine nicht mehr wie geplant haltbar sind“, so der Ex-Reedereimaner. Vor diesem Hintergrund appelliert er auch an die Rück- und Weitsicht europäischer Gäste. So könnten Besprechungen in der Region aufgrund von Gebeten gläubiger Ansprechpartner durchaus mehrfach am Tag unterbrochen werden. Ebenso solle man überdenken, ob Terminplanungen in der Zeit des Ramadans sinnvoll seien, weil die Gastgeber durch die damit verbundene reduzierte Nahrungsaufnahme eventuell geschwächt sein könnten.

Hat das Meeting erst einmal begonnen, ist es hilfreich, mit Fingerspitzengefühl zu agieren, auf nonverbale Signale beim Gegenüber zu achten und gern auch mal zwischen den Zeilen zu lesen. „Höflichkeit und Stil sind dort noch immer

mehr zu Hause als in Deutschland. Deshalb ist es sinnvoll, diplomatisch und mit Respekt zu agieren“, berichtet Kröning. „Klare Kante und ein deutliches Nein werden Sie im Maghreb nie hören, denn das gilt als unhöflich und ungebildet“, betont auch Lange. Stattdessen redeten die Verantwortlichen im Falle einer Ablehnung zumeist um die Dinge herum, oder man thematisiere den jeweiligen Sachverhalt gar nicht erst. Dabei gelte alles, was nicht mit einem klaren Ja beantwortet werde, als abgelehnt. „Wie auch immer sich der Sachverhalt im Laufe des Gesprächs entwickeln mag, man ist dort stets darauf bedacht, dass am Ende alle Beteiligten ihr Gesicht waren“, unterstreicht Kröning.

Vertrauen wird „vererbt“

Einig sind sich die Bremer Nordafrikaexperten auch darin, dass es eines gehörigen Maßes an Improvisationstalent bedarf, um die speziellen Herausforderungen vor Ort zu meistern – zu denen natürlich nicht nur unübersichtliche Zeitfenster, ungewohnte Gesprächsstrukturen oder indirekt kommunizierte Ablehnungen zählen. „Aber selbst dieses Talent ist nur bedingt hilfreich, wenn es nicht von entsprechendem Fachwissen flankiert wird. Deshalb ist vor allem die richtige Mischung aus beiden Aspekten entscheidend“, so Lange. Im besten Falle sollte sich seiner Ansicht nach die Kompetenz des europäischen Gastes auch im Titel auf der Visitenkarte widerspiegeln. „In Nordafrika wird die Visitenkartenübergabe zwar nicht so ausgiebig zelebriert wie in Asien, aber auch hier sind Titel und Hierarchien von besonderer Bedeutung. Mit einem Titel unterhalb des Geschäftsführers können sie im Maghreb nur sehr begrenzt etwas bewegen“, findet Lange deutliche Worte. Das Schöne an Nordafrika sei für ihn allerdings, dass man dort ein einmal erworbenes Vertrauen automatisch auf die nächste Generation übertrage – auch im Falle von Geschäftspartnern. „Aufgrund der ausgeprägten arabischen Familienstrukturen ist dieser Vertrauensbonus quasi vererbbar. Eine, wie ich finde, angenehme Perspektive.“ (bre)

Die Nordafrikaner sind fußballbegeistert. Daher sind Gespräche rund um das runde Leder oft ein guter Einstieg – zumal im Finale der afrikanischen Champions League seit 2017 nur nordafrikanische Mannschaften gestanden haben.



„Die Hoffnung auf eine politische Zeitenwende hat sich noch nicht erfüllt“

Interview mit Dr. Jochen Tholen von der Universität Bremen zum Arabischen Frühling.

Im Dezember 2010/Frühjahr 2011 gab es im arabischen Raum eine Serie von Protesten und Aufständen, die unter der Bezeichnung Arabischer Frühling in die Geschichtsbücher eingegangen sind und in deren Verlauf mehrere Herrscher aus dem Amt gejagt wurden. Was hat diese Revolution unter dem Strich bewirkt?

Sie war ein Aufbegehren vor allem der jungen Menschen gegen fehlende Möglichkeiten an politischer, wirtschaftlicher und sozialer Teilhabe. Hunderttausende protestierten gegen Diktatoren und autokratische Herrscher. Die Protestierenden forderten soziale Gerechtigkeit, Freiheit und Würde. Doch die autoritären Regime in der Region zogen schnell ihre Konsequenzen – vor allem in Form des gegenseitigen Lernens von Repressionstaktiken und der systematischen Aufrüstung der Sicherheitsapparate. Dabei wurden die wenigen kosmetischen Reformen stets von Präventionsmaßnahmen zur Vorbeugung gegen weitere Mobilisierungen begleitet. So dominieren dort auch heute autoritäre Staaten und repressive Systeme, allen voran das Militärregime in Ägypten und die Golfmonarchien, die die Gegenrevolution angeführt haben. In Syrien, im Jemen und auch in Libyen endete der Arabische Frühling im Fiasko – mit Bürgerkriegen und Migration.

Welches sind heute, rund zehn Jahre nach dem Arabischen Frühling, die größten gesellschaftlichen Probleme dieser Region?

THOLEN: Ich denke, das sind vor allem der demografische Wandel und die wirtschaftlich-soziale Ungerechtigkeit. Lebten 1970 nur 128 Millionen Menschen in der arabischen Region, waren es 2010 schon knapp 360 Millionen. Nach UN-Prognosen können es 2050 fast 600 Millionen sein. In weniger als einem Jahrhundert wäre dies eine Verfünfachung der Einwohnerzahl. Mit den steigenden Bevölkerungszahlen sind unter anderem Probleme wie dramatische Wasserknappheit, hohe Arbeitslosigkeit und vor allem fehlende wirtschaftliche Perspektiven für junge Menschen verbunden. Ein weiteres Problem ist die arabische Spielart des Klientelismus, „Wasta“ genannt. Nur durch Beziehungen zu den jeweiligen politischen und ökonomischen Machteliten winkt dabei eine berufliche Karriere, die es erlaubt, die Familie einigermaßen zu ernähren und ein lebenswertes Leben zu führen. Dieses Wasta-System reicht weit in die Funktionsweisen der staatseigenen Betriebe,

des öffentlichen Dienstes und des Militärs hinein. Es führt zum Wohlstand einer kleinen Bevölkerungsschicht, ist gleichzeitig aber auch mitverantwortlich für die Stagnation der Wirtschaft und das Fehlen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Volkswirtschaften in diesem Raum.

Es gibt Menschen, die der Meinung sind, dass die Situation in diesen Ländern heute schlimmer als vor elf Jahren sei. Teilen Sie diese Ansicht?

THOLEN: Die Hoffnung auf eine politische Zeitenwende hat sich noch nicht erfüllt. Nur in Tunesien konnte sich eine fragile Demokratie etablieren, mancherorts sind die Verhältnisse aber schlechter als zuvor. Insofern hat der Arabische Frühling kaum eine der mit ihm verbundenen Erwartungen erfüllt. Deswegen kann man ihn einerseits als gescheiterte Revolution bezeichnen, andererseits hat er jedoch zum ersten Mal gezeigt, dass auch in der arabischen Welt viele Menschen bereit waren, für ihre Rechte auf die Straße zu gehen, um Despoten abzuschaffen und tiefgreifende Reformen einzufordern.

Manche sagen, dass die Mehrheit der Araber eine liberale Demokratie westlicher Prägung für die beste Regierungsform hält. Gibt es dafür aus Ihrer Sicht eine realistische Chance?

THOLEN: Eine liberale Demokratie westlicher Prägung wird nicht unbedingt von allen in der Region als Vorbild und bevorzugte Regierungsform angesehen. Wenn das jedoch so wäre, dann müssten zu Beginn eines echten Transformationsprozesses in der arabischen Welt nicht nur freie Wahlen stehen. Mindestens genauso wichtig wäre der Aufbau einer organisierten Zivilgesellschaft mit einem Wandel in den Geschlechterbeziehungen sowie eine klare Trennung von Staat und Religion. Das zusammen halte ich aber für ziemlich unrealistisch, zumal viele Menschen in Nordafrika inzwischen den Glauben an die Politik und die Demokratie verloren haben. (bre)

FOTOS: UNIVERSITÄT BREMEN, ISTOCKPHOTO: JAMES ALEXANDER

Maghreb

besser anbinden

Für den Ausbau ihres Geschäfts mit dem Maghreb setzt die in Cuxhaven ansässige Reederei BREB auf Kooperationspartner. Die auf diese Weise entstehenden Synergien kommen allen zugute.

Für BREB aus Cuxhaven und ihren langjährigen Geschäftsführer Arne Ehlers ist Nordafrika ein vertrautes Terrain. Schließlich wird die Region mit zwei Liniendiensten aus der Adria (BREB Adriatic Parcel Service) und vom Nordkontinent bedient. Seit 2019 hat die Reederei überdies die BREB Continental Line mit der Scaldic Med Line ihres belgischen Partners Boeckmans zu einem Gemeinschaftsdienst von Nordeuropa in Richtung Maghreb kombiniert.

Zum Einsatz kommen dabei Mehrzweckschiffe wie die von der Reederei Briese gecharterte „Richelieu“ und Schiffe der BREB-C-Klasse mit Ladungskapazitäten von 4.000 bis 9.000 Tonnen. Diese verkehren alle zwei Wochen auf einer Rotation von der Ostsee über weitere Häfen in Deutschland, Benelux, Großbritannien, Frankreich und der iberischen Halbinsel bis nach Nordafrika. Neben Breakbulk-Ladung wie Forstprodukten, Stahl und Sackzement werden auch Projektladung, Stückgut und Container verschifft. Vertragsgebundene Systemverkehre können dank mehrerer Verträge für nordgehende Ladung ebenfalls angeboten werden. ■■



HINTERGRUND

Dr. Jochen Tholen

lehrt an der Universität Bremen die Forschungsschwerpunkte maritimer Sektor (insbesondere Schiffbau/Werften und Tiefseebergbau) und Transformationsgesellschaften (Mittel-Osteuropa sowie Länder der ehemaligen Sowjetunion und arabischer Raum). Er leitete auch das von der EU geförderte Forschungsprojekt „SAHWA“, das von 2014 bis 2017 die Erfahrungen und Enttäuschungen junger Menschen mit dem Arabischen Frühling zum Thema hatte.

■ Ein großes Plus: das eigene Ladegerüst an Bord. „Dadurch können wir die Ladung in allen Häfen mit Bordkränen selbst umschlagen“, berichtet Ehlers. „Das verschafft den Kunden zusätzliche Flexibilität und ermöglicht es auch, schwere Projektladungen zu transportieren.“

Mit der Nachfrage ist der Reedereichef ebenfalls zufrieden: „Mindestens sechs unserer Schiffe sind ständig in diesen Diensten unterwegs.“ Insbesondere im Segment Breakbulk seien steigende Mengen zu verzeichnen. „Im Export aus Europa ist es derzeit viel Ladung für Bauprojekte, zum Beispiel Zement und Röhren“, so Ehlers. Aus Westafrika nach Europa würden vor allem chemische Produkte wie Palygorskit, auch als Attapulgit und früher als Bergleder bezeichnet, das unter anderem zur Wärme- und Schalldämmung verwendet wird, sowie Mineralien exportiert.

Aufgrund der Zusammenarbeit zwischen BREB und Boeckmanns gibt es einige Synergieeffekte: „Die Schiffe verkehren jeweils unter der Linie des lokalen Partners auf den jeweiligen Revieren der Schelde und der Elbe beziehungsweise der Weser“, erläutert Ehlers. „Zudem profitieren wir davon, gemeinsam Neukunden zu gewinnen.“

Vessel Sharing Agreement mit Brointermed

Seit verganginem Jahr hat BREB darüber hinaus einen zweiten Kooperationspartner gewonnen: die Reederei Brointermed Lines, die seit den frühen 1980er-Jahren Nordafrika und die Levante mit dem nordeuropäischen Kontinent, Großbritannien, Portugal und italienischen Häfen verbindet. „Nachdem wir mehrere Jahre separate Liniendienste von Europa ins Mittelmeer betrieben hatten, wollten wir unsere Aktivitäten

bündeln, um unseren Kunden nord- wie südgehend zusätzliche Verschiffungsmöglichkeiten anzubieten“, erläutert Ehlers. „Daher haben wir ein Vessel Sharing Agreement vereinbart.“ Auf diese Weise können monatliche Abfahrten für Schwergut, Container und Stückgut ab Bremen, Harwich, Antwerpen und La Spezia zu den wichtigsten algerischen und libyschen Häfen und zurück in einem je nach Bedarf flexiblen Liniendienst angeboten werden.

„In diesem Dienst setzen wir mit der BREB Star zum ersten Mal ein Schwergutschiff ein, das den Vorteil bringt, dass wir mit zwei Bordkränen eine Kapazität von bis zu 240 Tonnen haben.“ Verladen werden hauptsächlich Standardcontainer, aber auch Stückgut, Projektladung und Fahrzeuge. Zu den Ladungsarten zählen hier vor allem Konsumgüter, die im Container transportiert werden, Maschinenteile, Anlagen und Baufahrzeuge. Nach Europa exportiert werden vom Mittelmeer Rotorblätter für Onshore-Windkraftanlagen, aus Spanien zudem Turmsektionen. „Aus Marokko verschiffen wir darüber hinaus Phosphatderivate und Düngemittel, im Winter außerdem Salz zum Streuen der Straßen und zum Einlegen von Fisch für Norwegen.“ Wir haben aber auch schon kontaminierte Erde nach Norwegen transportiert“, berichtet der Reedereichef.

Weiteres Schiff für Dienst geplant

Aufgrund der hohen Nachfrage sucht Ehlers derzeit aktiv nach einem weiteren Schiff. „Ab der Nordrange ist das Schiff oft schon voll, und wir erweitern gerade unser Kundenportfolio.“ Allerdings sei der Frachtmarkt derzeit quasi leer gefegt, die Charraten seien extrem hoch. Ehlers zufolge



Auf der „BREB Cuxhaven“ werden Zementrohre nach Brindisi in Italien verschifft.

war dieser Druck im Markt jedoch vorhersehbar: „Es gab einen Stau bei Wartungs- und Reparaturarbeiten, der sich durch die Pandemie noch verstärkt hat. Da kommt gerade alles zusammen.“ Höhere Charraten seien aber ohnehin überfällig gewesen: „Bei Breakbulk-Schiffen haben die Raten in den vergangenen zwölf Jahren oft nicht mal mehr die Betriebskosten gedeckt.“ Dennoch geht der Reedereichef davon aus, innerhalb des zweiten Halbjahrs an zusätzliche Tonnage heranzukommen. „Ich rechne uns gute Chancen aus, zumal wir Unterstützung vom Mutterhaus erhalten.“

Mehr Ladung ist nach Ansicht von Ehlers jedoch derzeit noch nicht am Markt: „Das wird aber kommen, wenn ich mir die Infrastrukturprojekte insbesondere in den USA und nun

auch in Europa anschau: Die werden den Markt leer saugen.“ Zudem würden jetzt bisher eingefrorene Gelder des libyschen Staates wieder freigegeben: „Die Hauptstadt Tripolis soll ebenso wieder aufgebaut werden wie die brachliegende Erdölindustrie und der Flughafen“, so der Geschäftsführer. „Schon ab der zweiten Jahreshälfte 2021 erwarten unsere Partner enorme Mengen.“ Und das auf hohem Niveau: Im Vergleich zu 2019 habe die Mengensteigerung – und das noch ganz ohne Ölindustrie – bereits vergangenes Jahr bei 70 Prozent gelegen.

„Wir können das unterstützen, denn Libyen bietet anders, als man aufgrund der medialen Berichterstattung glauben könnte, einen stabilen Markt“, unterstreicht Ehlers. So sei beispielsweise der halbautonome Hafen von Misrata ebenso wie die anderen libyschen Häfen die ganze Zeit im Betrieb gewesen. Und auch das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben habe dort normal stattgefunden, während in anderen Landesteilen Chaos und mindestens kriegsähnliche Zustände herrschten. Die zahlenden Kunden für den Dienst seien allerdings nicht Libyer, sondern europäische Exporteure.

Auch der Markt in Algerien, wo die Regierung aufgrund der Covid-19-Pandemie massive Lockdowns verhängt hatte, sodass die Mengen im Frühjahr und Sommer vergangenen Jahres um 20 bis 25 Prozent eingebrochen waren, erhole sich nun. „Im Segment Breakbulk erwarten wir bis zum Jahresende ein Wachstum von etwa zehn Prozent. Marokko, wo sehr schnell geimpft worden sei, entwickle sich ebenfalls positiv.“

Ehlers blickt daher zuversichtlich in die Zukunft: „Ich sehe zwei Trends: Es werden sich zwar Reedereien aus dem Fahrtgebiet verabschieden, weil die Verkehre recht unpaarig sind – bei BREB stammen diese beispielsweise zu 80 Prozent aus Europa. Insgesamt sehe ich aber Wachstum.“ Die echte Grenze in Afrika sei die Sahara. „Die Anbindung von Nordafrika ans Mittelmeer ist schnell und einfach“, meint der Reedereichef. (cb)

FAKTEN

BREB

Ursprung: die 1951 in Bremen gegründete Bremer Reederei Eilemann & Bischoff

Firmensitz:

Cuxhaven (seit 2014)

Niederlassungen:

Bremen, Lissabon, Sassnitz und Zeebrugge (BREB Belgium)

Geschäftsfeld:

diversifiziertes Schifffahrtsunternehmen mit eigener Flotte sowie eigener Charter-, Hafenagentur- und Hafenlogistikabteilung

Flotte: elf eigene und weitere gecharterte Mehrzweckschiffe

Ladekapazität pro Schiff:

4.000 bis 9.000 Tonnen

Fahrtgebiet:

drei Liniendienste um ganz Europa und Nordafrika

Transportvolumen:

mehr als eine Million Tonnen Fracht pro Jahr

Weitere Informationen: www.breb.de

FOTOS: BREB GMBH & CO. KG, ISTOCKPHOTO: OLGA KURBATOVA



Die „BREB Star“ löscht im norwegischen Hafen Bergen Salz für die Straßenenteisung.

„Die Anbindung von Nordafrika ans Mittelmeer ist schnell und einfach.“

Arne Ehlers, Geschäftsführer der Reederei BREB



Von der Nordsee in den Orbit



Schon in zwei Jahren könnte diese Animation Realität werden. Dann würden kleine Trägerraketen von einem Spezialschiff auf der Nordsee abgeschossen werden.

Am 13. April 1970 ging in der NASA-Missions-Überwachungszentrale der berühmte Funkspruch „Houston, wir haben ein Problem!“ ein. Eine Aussage, die die German Offshore Spaceport Alliance (GOSA) gern in umgekehrter, positiver Form vermehren möchte, wenn sie ab 2023 kleine Trägerraketen von einem Spezialschiff auf der Nordsee abschießen wird – getreu dem Motto: „Bei uns gibt es keine Komplikationen.“

Bereits in zwei Jahren sollen die futuristisch anmutenden Pläne eines deutschen Weltraumbahnhofs in Bremerhaven Realität werden. Zu diesem Zweck haben sich die Reedereigruppe Harren & Partner, die OHB-Gruppe, MediaMobil und Tractebel DOC Offshore in Bremen zu einem Initialkonsortium zusammengeschlossen und Lampe & Schwartze sowie BLG LOGISTICS als strategische Partner mit ins Boot geholt. „Als GOSA wollen wir ein neues Kapitel in der deutschen und europäischen Raumfahrt aufschlagen und Microlauncher nicht vom Festland, sondern von einem Schiff aus starten lassen, um einen Überflug über bewohnte Gebiete zu vermeiden“, erläutert Sabine von der Recke, Sprecherin der GOSA. Noch liegen nach ihrer Aussage für das Zukunftsprojekt aber nicht alle Genehmigungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie sowie des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor.

Raketen von drei unterschiedlichen Herstellern

Dennoch haben die Planungen der GOSA-Partner bereits sehr konkrete Konturen angenommen. So soll auf einem Gelände der ABC-Halbinsel in Bremerhaven eine sogenannte Integrationshalle entstehen, in der die kleinen Trägerraketen zusammengesetzt und bestückt werden. „Wir arbeiten derzeit mit verschiedenen Herstellern von Microlaunchern zusammen, auch den drei deutschen Unternehmen HyImpulse, Rocket Factory und Isar Aerospace. Sie werden unterschiedliche Raketen in einer Größe von bis zu 30 Metern bauen, die Satelliten mit einem Gewicht zwischen 400 und 1.200 Kilogramm aufnehmen können, die dann in bis zu 700 Kilometern Höhe in den erdnahen Orbit geschossen werden“, umreißt Dr. Andreas Stamminger, Projektleiter der GOSA, die wenigen Fakten, über die er zum gegenwärtigen Zeitpunkt offiziell kommunizieren darf.

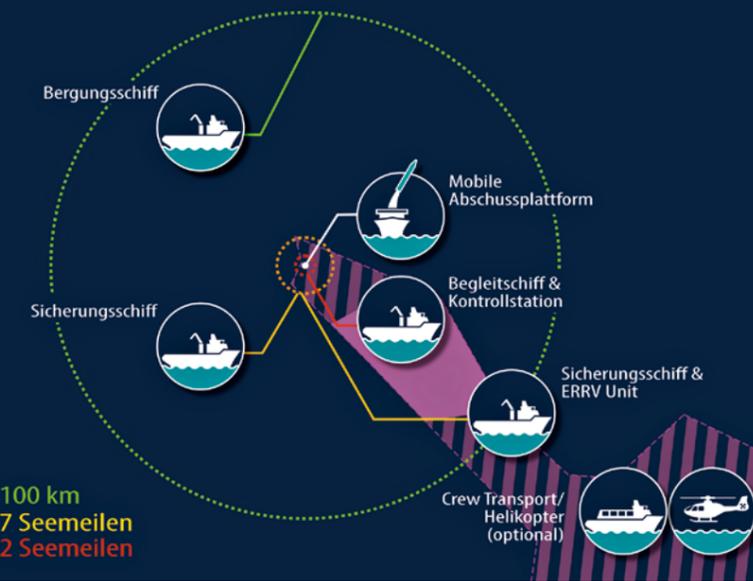


Sie arbeiten für die erfolgreiche Umsetzung einer Vision: Andreas Stamminger (OH-Systems), Sabine von der Recke (OHB-Gruppe) und Malte Steinhoff (Harren-&-Partner Gruppe).

Bevor die Raketen in die Luft gehen, bedarf es aber einer umfangreichen Logistik. Dabei soll nach aktuellem Stand ein Rotationsprinzip mit mehreren Launchboxen – so nennen die Partner die Boxen, in denen die Raketen bereits zusammengesetzt aufs Schiff transportiert werden – zum Tragen kommen. Ist das auf dem besagten Gelände in Bremerhaven geschehen, werden sie im dortigen Hafen per Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) über Rampen auf ein Ro-Ro-Schiff gefahren, das später auch als Abschussplattform für die Rakete dienen soll. Eingeplant ist dafür das 169 Meter lange und 25 Meter breite Dockschiff „Combi Dock I“ der Reederei Harren & Partner. Sie verfügt über eine diversifizierte Flotte mit spezialisierten Offshore-Schiffen und bringt die Expertise zahlreicher erfahrener Ingenieure aus allen Fachgebieten des maritimen Engineerings in das Projekt ein. „Wir werden an dem Schiff noch einige Modifikationen vornehmen, ehe es losgehen kann. Denn die ‚Combi Dock I‘ ist zwar bestens für den Transport von Raketen geeignet, aber wir haben bislang noch keine Flugkörper von Bord aus abgeschossen. Damit das problemlos möglich sein wird, bedarf es einiger Umbauarbeiten: Beispielsweise muss das Schiff mit einem Verriegelungssystem ausgestattet werden, um die Startbox an ihrer vorgesehenen Stauposition zu sichern“, so Malte Steinhoff, Head of Marketing and Communications bei der Harren-&-Partner-Gruppe. Zudem erklärt er, warum das Konsortium mit unterschiedlichen Launchboxen agieren will: „So besteht die Möglichkeit, an Land auch dann kontinuierlich weiterzuarbeiten, wenn eine Rakete auf See ist. Denn wir gehen derzeit davon aus, dass je nach Bedarf alle ein bis zwei Wochen ein Microlauncher an den Start gehen wird, um wichtige Daten zu sammeln, die später beispielsweise für den Umwelt- und Klimaschutz oder die Telekommunikation genutzt werden können.“

„Bevor die Raketen in die Luft gehen, bedarf es einer umfangreichen Logistik.“

Das Sicherheitskonzept für das Projekt hat bereits konkrete Formen angenommen. Hier ist zu sehen, wo die eingesetzten Teilnehmer platziert werden könnten.



Ein Projekt ohne Erfahrungswerte

Das Sicherheitskonzept für die Raketenstarts auf See ist ebenfalls schon sehr konkret umrissen. So will man mit der beladenen „Combi Dock I“ rund 460 Kilometer bis zum westlichen Rand der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone fahren – eine Region, die umgangssprachlich auch häufig als „Entenschnabel“ bezeichnet wird. Von dort aus soll die Rakete, nachdem sie vor Ort aufgerichtet und betankt worden ist, abgeschossen werden. Zuvor werden aber die Mannschaft und alle weiteren Personen die „Combi Dock I“ verlassen haben. In ausreichendem Abstand mit mindestens zwei Meilen Entfernung sollen dann das Begleitschiff und die Kontrollstation positioniert werden, von wo aus der Abschuss per Fernsteuerung erfolgt. In einem Abstand von sieben Meilen befindet sich überdies ein weiteres Schiff, wie es auch für Sicherungsaufgaben und Rettungseinsätze bei Bohr- und Förderplattformen in Offshore-Öl- und Gasfeldern eingesetzt wird. Last but not least ist geplant, in sicherer Entfernung ein Bergungsschiff zu parken, das bei Bedarf die im Meer gelandeten Trägerstufen der Rakete einsammelt.

„Unser Ziel, die Plattform für einen ersten Raketenstart im Jahr 2023 bereit zu haben, ist ambitioniert, aber realistisch. So ein Projekt hat es in dieser Form bisher noch nicht gegeben. Das heißt, wir müssen jeden Schritt minutiös planen, ohne auf entsprechende Erfahrungswerte zurückgreifen zu können“, erläutert Steinhoff. Schließlich wollen die GOSA-Partner im Zeitalter der Digitalisierung und künstlichen Intelligenz wichtige Daten generieren, die im Interesse zahlreicher Unternehmen und der gesamten deutschen Wertschöpfungskette sind. Und da möchte man natürlich keine Problemmeldung à la Houston nach der Abarbeitung der gemeinsamen Checkliste hören. (bre)



Auf Tradition gebaut

Die Projektspedition Logistics Plus Projects aus Bremen wurde 2018 gegründet, gehört aber zur seit Jahrzehnten etablierten Drewes-Gruppe.

Logistics Plus Projects in Bremen ist zwar erst vor drei Jahren gestartet, hatte aber erleichterte Bedingungen. Schließlich war das 1996 in Pennsylvania in den USA gegründete Mutterunternehmen bereits seit über 20 Jahren auf dem Markt etabliert. Bereits 2017 übernahm die Drewes Gruppe die Mehrheit der Logistics Plus-Niederlassung in Antwerpen und gründete 2018 Logistics Plus Projects in Bremen.

Die Unternehmensgruppe wiederum ist bereits in der vierten Generation in den Segmenten Schifffahrt und Logistik etabliert, zugleich aber stets dabei, sich weiterzuentwickeln. „Wir haben zu Beginn einzelne Großprojekte wie mit Siemens in Tansania realisiert, waren aber noch nicht so breit aufgestellt, wie wir es heute sind mit dem globalen Netzwerk von Logistics Plus international als auch dem der Drewes Gruppe“, berichtet der Bremer Logistics Plus Projects-Geschäftsführer Thomas Hölker. Zur Drewes Gruppe gehören darüber hinaus die Spedition Carl Polzin und die Transport- und Handelsberatungsgesellschaft (THB).

Schwerpunkt: Projektladung

Während sich Carl Polzin auf Logistikdienstleistungen für die Stahlindustrie spezialisiert hat und THB als Schiffsmakler für zahlreiche namhafte Konzerne und mittelständische Unternehmen tätig ist, agiert Logistics Plus Projects vor allem als Projektspedition. In Bremen arbeitet dazu ein interdisziplinäres zwölfköpfiges Team zusammen: Die Speditionskaufleute, Schifffahrtskaufleute und Ingenieure kümmern sich um Containerladungen (FCL und LCL), See- und Luftfracht sowie weitere Transportmodalitäten in Deutschland und Europa. „Den US-Markt deckt unsere amerikanische Gesellschaft ab, die in den USA zu den führenden Logistikern zählt“, sagt Hölker. Diese sei jedoch kein typischer Spediteur, sondern biete 3PL (Third Party Logistics), also firmenexterne Logistikdienstleistungen, und 4PL (Fourth Party Logistics), bei denen eine unabhängige Partei das Management, die Optimierung und Steuerung der Supply-Chain sowie die IT-Lösungen übernimmt.

Insbesondere die Einbindung des Unternehmens in die bei der Drewes Gruppe und die dort bestehende Expertise habe dazu beigetragen, dass Logistics Plus Projects schnell wachsen konnte: „Innerhalb von nur zwei Jahren haben wir bereits einige große Rahmenverträge zeichnen können“, erzählt der Geschäftsführer.

FOTOS: LOGISTICS PLUS PROJECTS

„Innerhalb von nur zwei Jahren haben wir bereits einige große Rahmenverträge zeichnen können.“

Thomas Hölker, Geschäftsführer Logistics Plus Projects



Trotz der sehr positiven Gesamtentwicklung hat auch Logistics Plus Projects die Folgen der Covid-19-Pandemie zu spüren bekommen. „Der Markt vor zwölf Monaten war ein ganz anderer als jetzt“, unterstreicht Hölker. „Vor einem Jahr ging das Volumen stark zurück, und viele Häfen waren geschlossen. Bei der Verschiffung von Komponenten für Windkraftanlagen hatten die Schiffe zum Teil Wartezeiten von drei bis vier Wochen.“

Glücklicherweise wurden viele Beschränkungen im Spätsommer erst etwas und dann im Herbst und Winter stärker zurückgenommen. Anschließend sei aber der Ladungsstau, der im ersten Halbjahr durch Lockdowns, Hafenschließungen und Produktionsstillstände entstanden war, ab Oktober abgearbeitet worden, was zu einer extremen Verknappung des Ladungsraums geführt habe. „Insbesondere die chinesischen Häfen waren mit Containern, Breakbulk und Stahl völlig überlastet“, berichtet Hölker. Hinzugekommen sei aber noch eine weitere Entwicklung: „Da die Situation in der Containerschifffahrt ähnlich war, hat diese reagiert und Breakbulk-Ladung zurückgelassen, was die Lage noch verschärft hat. Wir sehen derzeit eine anhaltende Tonnageverknappung in allen Bereichen – Breakbulk, Bulk und Container.“ Diese Menge werde nun abgearbeitet.

Nur dank des dafür ausgelegten Bordkrans kann im koreanischen Hafen Ulsan ein 1.047 Tonnen schwerer und 30 mal 40 mal 17 Meter großer Ammoniakbehälter für die Verschiffung nach Portland in den USA verladen werden.



Angespannter Markt auch für Breakbulk

Früher habe es dem Geschäftsführer zufolge in der Schifffahrt Zyklen von ungefähr sieben Jahren gegeben, aber diese Faustregel gelte nicht mehr: „Wir hatten zwölf schlechte Jahre und nun einen so starken Sommer, wie ich ihn noch nie erlebt habe“, betont Hölker. Dass sich die Situation kurzfristig entspannt, erwartet er nicht: „Im Segment Bulk und Breakbulk ist nicht mit Neubauten zu rechnen, da die Containerreedereien mit ihren Bestellungen viel schneller reagiert haben und die asiatischen Werften nun erst einmal ausgelastet sind.“ Wie in der Containerschifffahrt hat die Gesamtsituation zu explodierenden Frachtraten geführt: Für Breakbulk-Ladung von Asien nach Europa müssen derzeit etwa 50 bis 60 Prozent mehr bezahlt werden, und die Bunkerpreise sind auch gestiegen. „Eine Entspannung erwarte ich frühestens im vierten Quartal dieses Jahres oder sogar erst Anfang 2022“, sagt Hölker.

Mit der Entwicklung des Projektladungsgeschäfts ist der Geschäftsführer indes sehr zufrieden: „Das ist durchweg positiv zu bewerten. Die Warenströme sind normal, und wir partizipieren davon.“ Bei der Neukundenakquise helfe, das sowohl Logistics Plus als auch die Mitarbeiter schon zuvor am Markt bekannt waren. Schließlich sei es durchaus ein Hemmnis, dass der letzte echte Kundentermin aufgrund der Pandemie im September vergangenen Jahres stattgefunden hat. Das habe großen Einfluss beispielsweise bei Großkonzernen, die in Bezug auf den Gesundheitsschutz natürlich besonders vorsichtig agieren. „Vorher waren wir sehr viel unterwegs, denn Vertrauen lässt sich im persönlichen Kontakt nun einmal besser aufbauen als bei einem Videocall“, so Hölker. Die Aussichten für 2022 seien dennoch gut: „Wenn ich unsere Situation als junges Unternehmen betrachte, kann ich nur sagen, dass ich sehr zufrieden damit bin.“ Einerseits habe das Unternehmen bereits einige Festkunden, sei aber andererseits doch recht flexibel in der Kundengestaltung.

Sowohl Herausforderung als auch Chance ist Hölker zufolge die Digitalisierung. „Hier wollen wir als Nächstes die Strukturen vereinfachen.“ Anspruchsvoll sei dabei weniger die Umsetzung, als die es sehr unterschiedlichen Anforderungen der Kunden darstellten. Reichlich Schub habe es aber durch die Pandemie gegeben: „Mit der Digitalisierung setzen sich seither immer mehr Unternehmen auseinander; deshalb bin ich optimistisch, dass wir hier auch in unserem Segment mit schnellen Schritten vorankommen.“ (cb)

FAKTEN

Logistics Plus

Gründung: 1996
in Erie, Pennsylvania
(USA)

**Gründung des
Bremer Büros:** 2018

Mitarbeiter:
450 insgesamt, neun
davon in Bremen

Geschäftsfelder:
Full-Service-Logistik-
dienstleister,
Spezialisierung
in Bremen:
Projektspedition

Weitere Informationen:
www.logisticsplus.com

2021 September



Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang geplante Veranstaltungen stattfinden. 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 Juni 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

Oktober

November

- 2. 9. 2021** ■ **Logistics Talk virtuell**
www.bremenports.de/veranstaltungen/digital
- 14. 9. 2021** ■ **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen
Bremen, Deutschland
- 14. – 17. 9. 2021** ■ **HusumWind**
www.husumwind.com
Husum, Deutschland
- 20. 9. 2021** ■ **Zweites Digitales Fachforum Projektlogistik 2021**
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen/digital
- 23. 9. 2021** ■ **Logistics Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Stuttgart, Deutschland
- 28. – 30. 9. 2021** ■ **Breakbulk Americas**
www.breakbulk.com
Houston, USA

- 10. – 13. 10. 2021** ■ **Expo Real**
www.exporeal.net
München, Deutschland
- 12. 10. 2021** ■ **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen/digital
- 14. 10. 2021** ■ **Logistics Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Graz und Wien, Österreich
- 20. – 22. 10. 2021** ■ **Deutscher Logistik-Kongress**
www.bvl.de/dlk
digital und Berlin, Deutschland

- 4. 11. 2021** ■ **Logistics Talk**
www.bremenports.de/veranstaltungen
Haiger, Deutschland
- 5. – 10. 11. 2021** ■ **China International Import Expo (CIIE)**
www.ciie.org/zbh/en
Shanghai, China
- 9. 11. 2021** ■ **BHV-Hafenclub**
www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen/digital



Bremer Senatssaal: die Delegation aus Marokko mit Zouhair Magour (Vierter v. l.), Präsident der Deutsch-Marokkanischen Gesellschaft in Tanger, Dr. Olaf Joachim (Mitte), Bevollmächtigter der Freien Hansestadt Bremen beim Bund, Marokkos Honorarkonsul Volker Kröning (li.) und dem Geschäftsführer International der Bremer Handelskammer Volkmar Herr (Zweiter v. r.)

Vorfreude auf einen intensiven Austausch

Vor knapp anderthalb Jahren begrüßte die Bremer Handelskammer eine marokkanische Delegation aus der Region Tanger. Im Rahmen des viertägigen Treffens standen unter anderem ein Besuch des Deutschen Forschungszentrums für Künstliche Intelligenz (DKFI) und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Bremen sowie des Container-terminals und des Thünen-Instituts für Seefischerei und Fischereiökologie in Bremerhaven auf dem Programm. Kernvorhaben des Treffens war eine gegenseitige Vorstellung beider Regionen und ihrer Wirtschaftsstruktur, um zukünftig konkrete Projektideen für Kooperationen zu entwickeln. Volkmar Herr, Geschäftsführer International der Handelskammer Bremen erklärt: „Unser Nordwesten und Nordwest-Marokko haben sich viel zu sagen und könnten einen noch intensiveren Handel miteinander pflegen.“

So zeichnen sich beide Regionen durch einen starken Fokus auf der maritimen Wirtschaft sowie einen ausgeprägten Logistikschwerpunkt durch Häfen und Hinterlandanbindungen aus. Außerdem spielen erneuerbare Energien und das Thema grüner Wasserstoff eine wichtige Rolle in den Nordwestregionen beider Länder.“ Ebenfalls ähnlich seien der hohe Stellenwert des Ausfuhrhandels und die Zuwachsraten im Tourismus. Gegenwärtig nehmen die Planungen für den Gegenbesuch einer Delegation aus Bremen in Marokko immer konkretere Formen an. „Dieser ist eigentlich schon länger geplant, aber die anhaltende Coronapandemie hat uns bisher einen Strich durch die Rechnung gemacht. Im Zuge der aktuellen Entwicklung hoffen wir jedoch, dass ein Gegenbesuch noch im vierten Quartal dieses Jahres möglich sein wird“, so Herr weiter. (bre)



Experten im Dialog: (v. l.) Christian Lankeau (Arbeitsdirektor der Eurogate-Gruppe), Uwe Beckmeyer (Vorsitzender des Wirtschaftsverbandes Weser), Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte (Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt), Robert Howe (Geschäftsführer bremenports) und Moderatorin Hilke Theessen (Radio Bremen) beim „Bremer Donnerstag“ im Juni.

Vorsichtige Vorausplanung

Die virtuelle Veranstaltungsform „Der Bremer Donnerstag“ hat sich in den vergangenen Monaten erfolgreich etabliert – zuletzt „Das Jahrzehnt der Häfen“ am 3. Juni. Aufgrund der langsam zurückgehenden Pandemie wollen die bremischen Häfen sich und ihr Leistungsportfolio aber möglichst bald wieder live und in Farbe präsentieren – sowohl im Hinterland als auch im Ausland. Deshalb wird derzeit über einen Neubeginn der „Logistics Talk“-Reihe als Präsenzveranstaltung nachgedacht. Hierzu sind bisher Termine in Stuttgart (23. September), Wien (14. Oktober), Haiger (4. November) und Leipzig (24. November) geplant. Ebenso denkt bremenports für das vierte Quartal dieses Jahres – erstmals seit Februar 2020 – wieder über Messepräsenzen nach, zum Beispiel, wenn sich vom 29. September bis zum 1. Oktober 2021 in Houston die Experten aus der Schwergutbranche auf der dortigen „Breakbulk Americas“ treffen. (bre)

KOMPAKT



KIRCHHEIM UNTER TECK. Unter der Bezeichnung „Mosolf 2030“ hat die Mosolf Gruppe im Mai einen neuen Beirat aufgestellt, der den Vorstand des Fahrzeuglogistikers berät. Vorsitzender des neu besetzten Gremiums ist der frühere DB-Schenker-Vorstand **Hans-Jörg Hager**. Mit dabei sind auch Detthold Aden, bis 2013 Vorsitzender des Vorstands der BLG LOGISTICS GROUP, Professor Julia C. Arlinghaus, Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Fabrikbetrieb und -automatisierung (IFF), und Ivo Rauh, ehemals Vorstand bei der Dekra.



BREMEN. Röhlig Logistics hat **Andreas Polychronakos** im Mai zum Global Sales Director ernannt. Der Vertriebsexperte kam 2018 zu Röhlig Deutschland und folgt in dieser Funktion nun auf Gilles Ducarme, der das Unternehmen verlassen hat. Anfang 2021 wurde Polychronakos bereits in die Position des Global Air Freight Director mit Sitz in der Firmenzentrale in Bremen berufen. Fortan übernimmt er die Verantwortung für beide Positionen – die des Global Director Air Freight und die des Global Sales Director. Dabei berichtet er an Hylton Gray, CEO Sea Freight, Air Freight, Contract Logistics and Sales.

BVL: Stabwechsel in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

BREMEN. Die Leitung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bundesvereinigung Logistik (BVL) ist im Juni nach knapp 15 Jahren in neue Hände übergegangen. Nachfolger von **Ulrike Grünrock-Kern** ist seitdem **Christian Stamerjohanns**. Er war zuletzt Bereichsleiter Unternehmenskommunikation beim Fotodienstleister Cewe in Oldenburg. Davor war er in PR-Leitungsfunktionen bei der ECE Projektmanagement in Hamburg und bei der dortigen Behörde für Wirtschaft und Arbeit tätig. Als Stamerjohanns Stellvertreterin bei der BVL fungiert Anja Stubbe.



Kapitän Dalege zu Europas Lotsenchef gewählt

BRÜSSEL. Kapitän **Erik Dalege** ist neuer Präsident des Dachverbands der europäischen Lotsen (European Maritime Pilots Organisation). Der Vorsitzende der Bundeslotsenkammer in Hamburg wurde auf der EMPO-Generalversammlung im Mai für die Dauer von drei Jahren an die Spitze des Verbands gewählt. Kapitän Dalege folgt auf den Norweger Stein Inge Dahn, der dieses Amt seit 2013 bekleidet hatte. Zu seinen wichtigsten Aufgaben zählt er, „die Kommunikationswege in der europäischen Lotsenschaft zu modernisieren“.

Neuer Hafenskapitän in Emden

EMDEN. Seit Juni hat **Christoph Kolter** die Leitung über das Port Office in Emden, die zentrale Anlaufstelle für Reeder, Kunden und Dienstleister im Hafen, übernommen. Er folgt auf Frank Herbig, der nach 29 Jahren im Dienst für die niedersächsischen Häfen in den Ruhestand ging. „Mit seiner verbindlichen Art und seiner Erfahrung war Frank Herbig ein fester Anker im Emder Hafengeschehen“, so Volker Weiß, Niederlassungsleiter von NPorts in Emden. Kolter war zuvor stellvertretender Hafenskapitän in Cuxhaven.



Maritimes Cluster Norddeutschland erweitert Beirat

NORDDEUTSCHLAND. Alle zwei Jahre beruft der Vorstand des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN) einen Beirat mit Experten aus der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft. In diesem Jahr sind zu den bisherigen Mitgliedern vier weitere hinzugekommen, sodass der MCN-Beirat nun 13 Personen umfasst. Neu dabei sind **Carsten Hilgenfeld** (Jakota Cruise Systems), **Petra Mahnke** (Gesellschaft für Maritime Technik), **Professor Dr. Hinrich Mohr** von Gaskraft Engineering und **Christian Naegeli** vom Verband Deutscher Reeder. Komplettiert wird der Beirat durch Dr. Lüder Hogrefe (North East Consulting), Dr. Axel Hahn (Offis), Natallia Dean (Pella Sietas), Lars Greitsch (MMG Mecklenburger Metallguss), Thomas Bjørn Larsen (Skuld Germany), Frank Lewandowski (Hydac International), Ivor Nissen (unabhängig, Wissenschaft/Meerestechnik), Dr. Eberhard Sauter (Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung) und Caspar Spreter von Kreudenstein (Windea Offshore).

Reißner baut Kontakte ins Hinterland aus

LEIPZIG. Ab September erweitert bremenports das Netzwerk seiner Repräsentanten um **Sonja Reißner**. Sie soll die Kontakte der Hafenmanagement-Gesellschaft zu Ansprechpartnern in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen intensivieren. Für diese Aufgabe bringt Reißner langfristige Logistikerfahrungen in unterschiedlichen Funktionen mit, unter anderem aus der Abwicklung von Projektladungsgeschäften für Kühne+Nagel.



25 Jahre im Dienste von Karl Gross

BREMEN. Am 1. Juli gratulierte Karl Gross seinem Geschäftsführer **Martin Kollmann** zu 25 Jahren im Dienst des Spezialisten für interkontinentale Logistiklösungen. Kollmann nutzte laut Presseinformation die Möglichkeiten, die sich einem engagierten Menschen bieten, und stieg innerhalb von 15 Jahren vom stellvertretenden Importleiter in die Gesamtgeschäftsführung der Gruppe auf. Dieser gehört er seit Juli 2010 als einer von zwei Geschäftsführern zusammen mit Steffen W. Fulst an.



BLG: Magnor führt Geschäftsbereich Contract

BREMEN. Ab Oktober verstärkt **Matthias Magnor** den Vorstand der BLG LOGISTICS und übernimmt die Verantwortung für den Geschäftsbereich Contract. Er folgt auf Jens Wollesen, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlässt. Magnor besitzt eine umfangreiche Expertise in den Bereichen Supply Chain Management, Logistik und Handel und war zuletzt als Chief Operating Officer (COO) und Mitglied des Executive Board bei Hellmann Worldwide Logistics tätig. Dort verantwortete er die Bereiche Road, Rail und CEP.

Neue Orte wachsen lassen.
Was uns antreibt, wenn wir
Kompensationsflächen in unseren
Häfen entwickeln, lesen Sie unter
www.hafenplus.de

hafen⁺

Menschen. Umwelt. Wirtschaftskraft.

Folgen Sie uns auf

Niedersachsen
Ports

AUSGABE
OKTOBER
2021

Thema:
Östliches
Mitteleuropa

Themenschwerpunkt Östliches Mitteleuropa

Nach den inhaltlichen Ausflügen über Japan und Nordafrika geht es in der nächsten Ausgabe des LOGISTICS PILOT wieder zurück nach Europa – genau genommen ins östliche Mitteleuropa. Dort werden wir drei Länder der Visegrád-Gruppe genau unter die Lupe nehmen, die Tschechische Republik, die Slowakei und Ungarn. Sie alle gehören zu den Top-25-Handelspartnern Deutschlands.

Point of View

Peter Hrbik, Repräsentant von bremenports in Tschechien
zum Themenschwerpunkt östliches Mitteleuropa

Was sich in den vergangenen drei Jahrzehnten in Ländern des früheren Ostblocks wirtschaftlich getan hat, ist eine unglaubliche Erfolgsstory. Die Bedeutung der gesamten MOE-Region, zu der auch Ungarn, die Slowakei und die Tschechische Republik mit ihren insgesamt 25,8 Millionen Einwohnern zählen, ist vor allem für ihre westlichen Handelspartner kontinuierlich gewachsen. Dabei überzeugen diese Länder nicht nur als effiziente Produktionsstandorte mit hohen Qualitätsstandards, sondern auch durch die hohe Produktivität und Leistungsbereitschaft ihrer Arbeitnehmer. Gleichzeitig bieten sie eine schnelle Verfügbarkeit als lokale Zulieferer und eine enorme Innovationskraft.

Ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg war der Beitritt zur EU und zum europäischen Binnenmarkt, der am 1. Mai 2004 erfolgte. Was die kommenden Jahre betrifft, so bin ich mir sicher, dass Tschechien, Ungarn und die Slowakei, ebenso wie ihre MOE-Nachbarn, deutlich vom sogenannten Nearshoring-Trend profitieren werden. Denn die Nähe, im besten Sinne des Wortes, zu den europäischen Märkten ist einer der ganz großen MOE-Vorteile gegenüber Asien. Aber auch jetzt schon sind diese Länder tief in die Wertschöpfungsketten der deutschen Industrie integriert, und alle Zeichen deuten darauf hin, dass sich diese Entwicklung zum beiderseitigen Vorteil weiter fortsetzen wird. Im Ranking der deutschen Handelspartner im Außenhandel, das weit über 200 Nationen umfasst, belegen Tschechien, Ungarn und die Slowakei nach den aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamts vom Mai dieses Jahres die Plätze 10, 13 und 22.

Der Umfang des bilateralen Handels zwischen Deutschland und diesen drei Ländern betrug im Jahr 2020 über 163 Milliarden Euro.



FOTOS: BREMENPORTS; VECTORSTOCK; SIRANAMWONG

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

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.dvvmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

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

Layout:
Monique Dobrzalak
freelanceexpress.de/freelancer/modo-design-3212

Druck:
müllerdtizen, Bremerhaven
www.muellerdtizen.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 verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf 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, Online-medien (Internet), Intranets oder sonstige elektronische Speichermedien. Herausgeber und Verlag schließen eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Manuskripte und sonstige Datenträger aus.

HÖHER

SCHNELLER

WEITER



CONTAINER TERMINAL WILHELMSHAVEN

REGELMÄSSIG NACH NORDAFRIKA UND INS ÖSTLICHE MITTELMEER.

Der EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen mit einer Abladetiefe von 18 Metern. Er verfügt über beste Hinterlandverbindungen auf Schiene und Straße in die deutschen und europäischen Wirtschaftszentren.

Ein Liniendienst der Reederei SEALAND verkehrt regelmäßig zwischen Wilhelmshaven und dem östlichen Mittelmeer. Nutzen Sie die ideale Verbindung nach Nordafrika und in die Levante für die Optimierung Ihrer Transporte.

Das unmittelbar an den Hafen angrenzende GVZ JadeWeserPort bietet Ihnen zudem beste Bedingungen für Ihr Business. Hier bauen Sie größer, höher und weiträumiger! Ob Multi-User-Halle, Hochregal oder Kommissionier- und Verteilzentrum.

Think big und ergreifen Sie Ihre Chance im GVZ JadeWeserPort und dem Container Terminal Wilhelmshaven.



www.jadeweserport.de



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

greenports

Bremen Bremerhaven



Unser Job:
Klima schützen –
nachhaltig agieren!



Zum inzwischen bereits siebten Mal hat bremenports jetzt seinen Nachhaltigkeitsbericht herausgebracht. Der vom TÜV Nord zertifizierte Bericht bietet einen umfangreichen Überblick über die verschiedenen Aktivitäten in den Bereichen Unternehmenssteuerung, Wirtschaft, Umwelt, Arbeitswelt und Gesellschaft.

Informieren Sie sich selbst – Den online-Nachhaltigkeitsbericht finden Sie hier:



marketing@bremenports.de
www.bremenports.de/greenports