

LOGISTICS PILOT



AUSGABE

APRIL 2024



GERMAN PORTS

AUF DEM WEG ZU EINER NEUEN ORDNUNG

INFLATION REDUCTION ACT

David McAllister und Joachim Schuster über das umstrittene US-Investitionspaket

Seite 12

HERAUSFORDERNDE ZEITEN

Hansa Meyer Global blickt mit gemischten Gefühlen auf die aktuelle Weltlage

Seite 14

DIGITALER KAFFEE

Vollers baut seinen digitalen Marktplatz um das koffeinhaltige Getränk aus

Seite 20

Themenschwerpunkt:
**Neue Zeiten,
neue Strukturen**

INHALT

Ausgabe:
**April
2024**



14

Portrait

Der Gewinner des jüngsten „BHV-Projektlogistik-Award“ gewährt spannende Einblicke in sein Tagesgeschäft.



18

Logistics Story

Mit Weitblick navigiert die Reederei Vinnen schon seit sieben Generationen auch durch unruhige Zeiten.



20

Digitalisation

Beim Bremer Traditionsunternehmen Vollers stehen digitale Services rund um den Kaffee im Mittelpunkt.



06

Main Topic

Die Welt ist im Wandel. Nicht nur Pandemie, Piraterie und unterbrochene Lieferketten erfordern ein flexibles Umdenken, um die vorhandenen Bausteine bestmöglich zusammenzusetzen.



LOGISTICS PILOT digital!

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

03 Editorial

04 Big Picture

12 Point of View
Klimaschutzpaket mit protektionistischem Charakter

16 Facts & Figures

24 Community

26 Start-up
Weniger Luft transportieren

30 Events & Imprint

„DE-RISKING“ IST DAS GEBOT DER STUNDE



Julian Hinz leitet das Forschungszentrum Handelspolitik am Kiel Institut für Weltwirtschaft und ist Professor für internationale Volkswirtschaftslehre an der Universität Bielefeld.

Liebe Leserinnen und Leser,

geopolitische Spannungen stellen den internationalen Handel momentan vor große Herausforderungen. Das wird besonders am Roten Meer deutlich, wo Schiffe attackiert werden, aber auch bei Sanktionen gegen Russland und Iran sowie bei politischen Spannungen zwischen den USA und China.

Die Effekte für den internationalen Handel sind dabei manchmal ganz einfach greifbar: Im Januar fuhren über 80 Prozent weniger Schiffe durch das Rote Meer und den Sueskanal. Stattdessen wählte eine Vielzahl an Reedereien den längeren – aber sichereren – Weg rund um Afrika. In Hamburg, Rotterdam und Antwerpen kamen so zwischenzeitlich 25 Prozent weniger Schiffe an als normal. Der Effekt ist aber nur temporär: Inzwischen haben sich die Akteure auf die längere Route eingestellt, und Frachtraten haben sich stabilisiert. Weitreichendere wirtschaftliche Folgen dürfte die Episode nicht haben, aber sie steht exemplarisch für die derzeitige Fragilität internationaler Handelswege.

Deutlichere wirtschaftliche Effekte sind bei Sanktionen, beispielsweise bei den gegen Russland und den Iran verhängten Maßnahmen, zu sehen. Handelsverflechtungen verändern sich dramatisch, so ging der Handel des Westens mit Russland auch bei gar nicht sanktionierten Gütern um fast 75 Prozent zurück, bezogen sowohl auf Importe als auch Exporte. Als Reaktion handelt Russland mehr mit anderen, nicht sanktionierenden Ländern, und westliche Staaten lenken ebenfalls Handelsströme in politisch weniger heikle Länder um. Weitere politische Spannungen, insbesondere zwischen den wirtschaftlichen Schwergewichten China und USA, unterstreichen die geopolitische Großwetterlage.

All dies spricht für die Diversifizierung von Lieferketten und Handelspartnern, um Abhängigkeiten von einzelnen Zulieferern, Ländern, aber auch Handelsrouten zu reduzieren. „De-Risking“ ist das Gebot der Stunde. Dabei sollte aber immer bedacht werden: Deutschland und Europa sind wirtschaftlich so wohlhabend, weil sie offene Volkswirtschaften sind, die vom Handel leben. Es muss also um Diversifizierung gehen, nicht um ein Abkapseln.

Ihr Julian Hinz

STRUKTURIERTES CHAOS

Alle paar Minuten das gleiche Spektakel: Die Fußgängerampeln schalten auf Grün, und von allen Seiten strömen Menschen kreuz und quer los. Dieses Foto vom berühmten Shibuya Crossing in Tokio ist sinnbildlich für die Entwicklungen, die sich gerade in der Logistik und in der maritimen Wirtschaft abspielen: Nahezu täglich werden die bestehenden Strukturen und Lieferketten durch zahlreiche neue Herausforderungen – von Corona, über den Ukraine-Krieg bis zu angreifenden Huthi-Rebellen – auf die Probe gestellt. Und immer wieder entpuppt sich das vermeintlich chaotische Treiben als ein flexibles System, das sich schnell auf neue Gegebenheiten einstellt. Dabei finden die Beteiligten binnen kürzester Zeit Lösungen, die zumeist nur durch geringe Reibungsverluste und kleinere Karambolagen gekennzeichnet sind. Weltweit, nicht nur in Japan. (bre) □



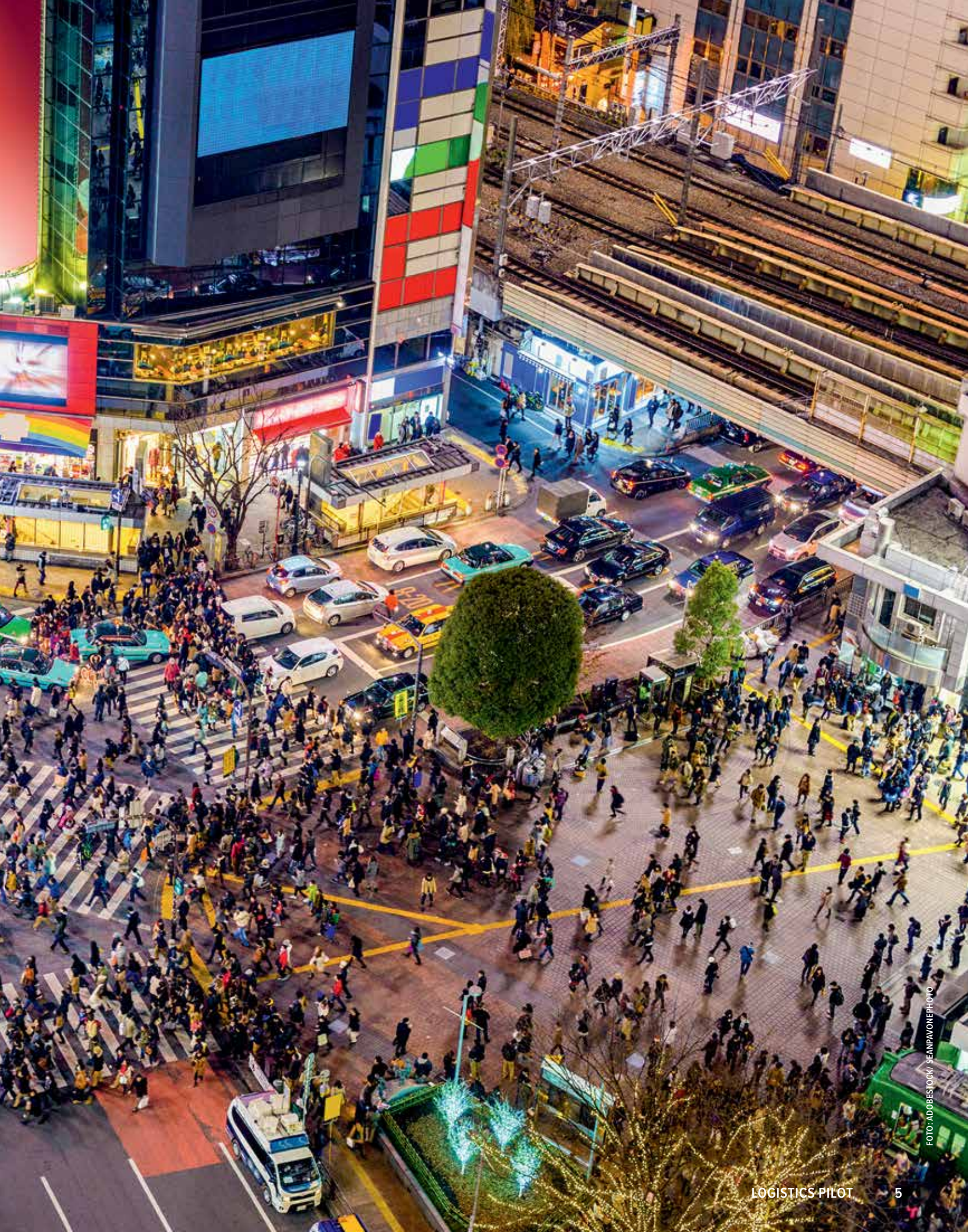


FOTO: AD OBESTOCK / BEANPAPERPHOTO

AUF DEM WEG ZU EINER NEUEN ORDNUNG



Die Welt ist im Wandel begriffen – alte Gewissheiten verschwinden. Doch wie wirken sich so unterschiedliche Entwicklungen wie der postpandemische Neubauboom, die Piraterie im Roten Meer und die geopolitischen Bestreben Chinas auf die maritime Wirtschaft aus? Und wie lassen sich die relevanten Puzzleteile am besten zusammensetzen?

„Größere Schiffe bringen Skaleneffekte für die Reedereien, nicht für Terminalbetreiber.“

Aad Scholten, Managing Director
des North Sea Terminals Bremerhaven



In den Sektoren Transport, Logistik und Schifffahrt ist seit der Coronapandemie nicht nur wortwörtlich, sondern auch im übertragenen Sinne alles in Bewegung. Ein Beispiel dafür sind die erheblichen Lieferkettenengpässe während dieser Zeit, die weiterhin nachwirken. Etwa durch die Erkenntnis, dass manche Abhängigkeiten risikobehaftet sind, der Welthandel resilienter werden muss, funktionierende Lieferketten existenziell und dafür auch ausreichende Kapazitäten auf Schiffen und in den Häfen unabdingbar sind.

Die Containerlinienreedereien haben reagiert und bauen ihre Flotten im Rekordtempo aus. Insgesamt 350 neue Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 2,2 Millionen TEU wurden 2023 nach Angaben der internationalen Schifffahrtsorganisation Bimco ausgeliefert. Damit wurde der bisherige Rekord aus dem Jahr 2015 mit 1,7 Millionen TEU deutlich übertroffen. Aber es geht noch weiter: In diesem Jahr sollen voraussichtlich 478 Boxcarrier mit einer Kapazität von 3,1 Millionen TEU auf den Markt kommen – nochmals 41 Prozent mehr als vergangenes Jahr.

Doch was bedeutet die mit dem Neubauboom verbundene weiter steigende Zahl an Großcontainerschiffen für die Häfen? „Die Auswirkungen größerer Schiffe und größerer Anlaufgrößen auf den Containerterminalbetrieb sind erheblich“, unterstreicht Aad Scholten, Managing Director des North Sea Terminals Bremerhaven. „Meine Erfahrung zeigt, dass größere Schiffe für die Reedereien Skaleneffekte mit sich bringen, für Terminalbetreiber jedoch keineswegs.“

Normalerweise läuft ein Dienst das Terminal einmal pro Woche an. „Wenn dieses wöchentliche Volumen mit weniger, aber größeren Schiffen mit entsprechend mehr Containern am Terminal ankommt, wirkt sich dies auf die Arbeitsverteilung aus“, so Scholten. Dadurch gebe es mehr Spitzen und Tiefs, was es erschwere, den Betrieb effizient zu gestalten. Zu den Herausforderungen zählt ebenso, dass größere Schiffe in der Regel mehr Container pro Anlauf befördern. „Dies erfordert möglicherweise Investitionen in größere Containerbrücken und zusätzliche Yardkapazität“, unterstreicht der Geschäftsführer. Zudem benötigen größere Schiffe längere Liegezeiten und nehmen mehr Platz an der Kaje ein, was sich auf die Verfügbarkeit der Liegeplatzkapazität auswirkt.

„Nur gemeinsam mit den anderen Akteuren in der Containerlieferkette können die Terminalbetreiber den Betrieb nachhaltig optimieren, indem entlang der gesamten Containerlieferkette der richtige Container zur richtigen Zeit am richtigen Ort geliefert wird“, so Scholtens Resümee. Auf die Zusammenarbeit mit einem neuen Partner setzen auch die beiden Containerlinienreedereien Hapag-Lloyd und Maersk, die unter dem Namen Gemini Cooperation ab Februar 2025 ein flexibles und miteinander verbundenes Servicenetzwerk schaffen wollen. →

Am 23. Februar hat der Deutsche Bundestag beschlossen, die Fregatte „Hessen“ zur EU-Operation „EUNAVFOR Aspides“ zu entsenden. Der Einsatz unter deutscher Beteiligung leistet einen wichtigen Beitrag, um Schiffe im Gebiet des südlichen Roten Meeres und des Bab al-Mandabs vor Beschuss mit Flugkörpern und Drohnen sowie vor Kaperversuchen mittels Helikoptern und Booten zu schützen.





Mit der „BYD Explorer No. 1“ legte am 26. Februar erstmals ein chinesischer RoRo-Carrier am BLG-Autoterminal in Bremerhaven an.

Und wie gut kommt das an? Grundsätzlich sei dies eine rein kommerzielle Entscheidung, kommentiert der Verein Bremer Spediteure (VBSp). Die Märkte könnten von der Allianz sogar profitieren, wenn es den beiden Reedereien gelänge, die Pünktlichkeitsrate ihrer Dienste auf ein neues Niveau zu heben. Positiv sei zudem, dass Hapag-Lloyd sich weiterhin primär als Carrier verstehe, ohne Ambitionen als integrierter Logistikkonzern aufzutreten.

Aus Bremer Sicht sei besonders erfreulich, dass die Containerterminals in Bremerhaven und Wilhelmshaven zusätzliche Umschlagsmengen gewinnen werden. „Dies sollte weiterer Ansporn für die Politik und die Verwaltung sein, die Ertüchtigung der Kajen und die Vertiefung der Außenweser entschlossen und zügig anzugehen“, unterstreicht Thorsten Dornia, Vorstandsvorsitzender des Vereins Bremer Spediteure.

Ganz anders stellt sich die Situation in Bezug auf die Auftragsbücher in der Projekt- und Multipurpose-Heavylift-Schifffahrt dar. „Es gibt aktuell kein sub-

stanzielles Neubauprogramm, das zu einem größeren Flottenwachstum führen würde“, berichtet Knut Voigt, Niederlassungsleiter bei BBC Chartering in Bremen. Und das obwohl nach Angaben des britischen Beratungsunternehmens Drewry 65 Prozent der Mehrzweckschiffe weltweit 15 Jahre oder älter sind. Deshalb werde bei BBC Chartering und Briese Schifffahrt derzeit in Neutonnage investiert, die ältere Einheiten nach und nach ersetzen soll.

Womit aber sowohl Containerlinienreedereien als auch die Multipurpose-Heavylift-Schifffahrt zu kämpfen haben, sind die terroristischen Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer. Schließlich laufen gewöhnlich hierüber etwa zehn Prozent des gesamten Welthandels, und fast jeder dritte Container im Weltmarkt passiert die Bab-al-Mandab-Straße, die das Rote Meer mit dem Golf von Aden verbindet.

Umwege, höherer Containerbedarf und mehr Emissionen

Doch das hat sich geändert. Nicht nur Hapag-Lloyd fährt seit dem 21. Dezember den Umweg. „Neun von zehn Containerschiffen, die früher auf den wichtigsten Handelsrouten zwischen Fernost und dem Mittelmeer, Nordeuropa und der US-Ostküste durch das Rote Meer und den Sueskanal fuhren, werden umgeleitet und fahren um das Kap der Guten Hoffnung herum“, berichtet Peter Sand, Chief Analyst beim Marktforscher Xeneta.

Im Januar passierten laut „Kiel Trade Indicator“ über 80 Prozent weniger Container die Meeresstraße und den Sueskanal, als eigentlich zu erwarten gewesen

„Auch in den nächsten Monaten werden die Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung geleitet werden müssen.“

Thorsten Dornia, Vorstandsvorsitzender des Vereins Bremer Spediteure



wären. Das hat auch Folgen für Häfen wie Hamburg und Bremerhaven, wo die Zahl ankommender Schiffe um 25 Prozent zurückging. Zudem hat sich den Experten des Beratungs- und Analyseunternehmens Sea-Intelligence zufolge die notwendige Transportleistung in TEU-Meilen zwischen Fernost und Europa um etwa 35 Prozent erhöht. Weltweit haben die Analysten Mitte Februar einen Wert von 16 Prozent mehr ermittelt.

Auch die Emissionen steigen: Die Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) schätzt, dass der Kraftstoffverbrauch aufgrund größerer Entfernungen und höherer Geschwindigkeiten auf einem Rundtrip von Singapur nach Rotterdam zu einem Anstieg der Treibhausgasemissionen um bis zu 70 Prozent führen könnte. Zum Hintergrund: Die Schiffe fahren durchschnittlich etwa einen Knoten, zum Teil aber auch bis zu drei oder vier Knoten schneller.

Etwa 10 bis 20 Tage länger dauert es, bis Lieferungen Nordeuropa und den Mittelmeerraum erreichen. „Die Versorgungsketten wurden massiv unterbrochen und werden es immer noch“, so Sand. Und derzeit ist kein Ende in Sicht: Schusswechsel seien nach wie vor an der Tagesordnung. Immerhin: „Bisher wurden alle anderen Versuche, an Bord zu kommen und zu kapern, abgewiesen“, berichtet Sand. Dazu habe die multinationale Sicherheitsinitiative Operation Prosperity Guardian (Operation Wächter des Wohlstands) seit Ende Dezember ihren Teil beigetragen. „Derzeit ist davon auszugehen, dass die Schiffe auch in den nächsten Monaten um das Kap der Guten Hoffnung geleitet werden müssen“, erwartet auch der VBSp-Vorsitzende Dornia. „Es wird sich eine neue Regelmäßigkeit einstellen, zumal etliche Reedereien, wie auch Hapag-Lloyd, ihre Fahrplandichte mit mehr Schiffen aufrechterhalten.“ Bei der Hamburger Reederei sind es zwischen Asien und Europa 14 bis 15 statt sonst zwölf Containerschiffe, zudem wurden 125.000 TEU zusätzliche Boxen gekauft.

Letztlich werden sich Industrie und Handel nach Ansicht von Dornia auf die längeren Reisezeiten einstellen und entsprechend ihre Bestellungen disponieren. „Was bleibt, sind deutlich höhere Frachtraten für den Containertransport und höhere Kapitalbindungskosten. Die werden die Industrie und der Handel über kurz oder lang an den Markt weiterreichen.“

Und nicht nur das: „Die dadurch entstehenden Verzögerungen belasten den deutschen Außenhandel nach einem ohnehin schwachen Jahr 2023“, sagt Melanie Vogelbach, Bereichsleiterin für internationale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaftsrecht bei der DIHK. „Auch wenn sich die Lieferketten der Unternehmen bisher resilient zeigen, so sind die verspäteten Importe und Exporte neben den gestiegenen Frachtraten doch bedeutsam und könnten sich in den kommenden Wochen negativ auswirken. Schließlich sind die weltweiten Frachtkapazitäten und



„Es gibt aktuell kein substanzielles Neubauprogramm, das zu einem größeren Flottenwachstum führen würde.“

Knut Voigt, Niederlassungsleiter bei BBC Chartering

die Alternativen zur Containerschiffahrt begrenzt.“ Neben der Krise im Roten Meer und den Kriegen in der Ukraine und in Israel bleiben auch die geopolitischen Unsicherheiten in Bezug auf China ein Thema. So nehmen die Spannungen zwischen China und Taiwan sowie im Südchinesischen Meer weiter zu. Ein Konflikt in diesen Seeregionen hätte weitreichende Folgen. Allein durch die Straße von Taiwan verlaufen etwa 50 Prozent des globalen Seehandels. Und das Land der Mitte bleibt, auch wenn die USA für Deutschland als Handelspartner immer wichtiger werden, auf Platz eins. Rund 500 Firmen in Bremen treiben regelmäßig Handel mit China, etwa 200 haben dort sogar eine eigene Tochtergesellschaft, Niederlassung oder Produktionsstätte.

Veränderte Zulieferbeziehungen und Lagerhaltungskonzepte nach Corona

„Zurzeit laufen viele Bereiche im internationalen Wirtschaftsverkehr nicht richtig rund“, resümiert Volkmar Herr, Geschäftsführer und Leiter des Geschäftsbereichs International bei der Handelskammer Bremen. „Die Außenhandelsumsätze mit vielen Zielländern sind weit überwiegend stagnierend oder rückläufig, bei einigen Ländern sogar beträchtlich, auch bei China.“ Nur gegenüber den USA stelle sich ein positiveres Bild dar.

„Meines Erachtens hängt die überwiegend mäßige Lage nicht zuallererst mit den sich anbahnenden geopolitischen Konflikten im Dreieck USA-EU-China →



„Die Lage hängt nicht mit den sich anbahnenden geopolitischen Konflikten im Dreieck USA-EU-China zusammen.“

Volkmar Herr, Geschäftsführer und Leiter des Geschäftsbereichs International bei der Handelskammer Bremen

zusammen“, gibt Herr zu bedenken. „Mir scheint, dass sich die Belastungen im Welthandel auf die Nachwirkungen der Pandemie, das veränderte Zinsniveau und auf die schlechte Wirtschaftspolitik in China und in Europa, vor allem auch in Deutschland, zurückführen lassen.“ Hinzu kämen die Verwerfungen bei den Energiekosten durch den Russland-Ukraine-Krieg und die hausgemachte Energiepolitik, die nicht genügend technologieoffen definiert werde.

Mögliche Auswirkungen der Geopolitik USA-EU-China auf die bremische Wirtschaft ließen sich schlecht in belastbaren Zahlen abgrenzen. „Aus vielen Gesprächen mit den Betroffenen hören wir aber, dass sich die Unternehmen unterdessen viel intensiver mit den sich abzeichnenden Risiken auseinandersetzen“, berichtet Herr. „Sie versuchen, ihre Zulieferbeziehungen zu diversifizieren, verändern ihre Lagerhaltungen, passen ihre gesellschaftsrechtlichen Strukturen an, um gegen Schocks besser gerüstet zu sein, investieren in anderen Drittländern und haben dabei oft das Motto ‚China plus 1‘ im Sinn.“ Es sei spürbar, dass auslandsaktive Unternehmen bei ihren Investitionsvorhaben auch auf für sie neue Drittländer sehen. Das zeigten auch jüngere Erhebungen der DIHK.

China: Schwieriger Spagat zwischen Absatzchancen und Vorsicht

Bei aller Neujustierung von Lieferbeziehungen müsse man jedoch im Blick behalten, dass China der zweitgrößte Binnenmarkt der Welt sei. „Um weltweit wettbewerbsfähig zu bleiben, engagieren sich deutsche und europäische Unternehmen in China, und zwar wegen der dortigen Absatzchancen und der Nähe zu den Kunden. Hinzu kommt, dass sich Innovationen schneller rentieren, wenn man für neue Produkte und Dienste Mengenvorteile nutzen kann, die sich schlicht aus der Größe des chinesischen Marktes ergeben. Ohne gut kalkulierte Innovationen fallen unsere Unternehmen gegenüber dem Wettbewerb zurück.“

Zudem gebe es für viele in China hergestellte Produkte außerhalb Chinas zurzeit keine belastbaren Alternativzulieferer, sodass der chinesische Markt nicht einfach ignoriert werden könne. Die Risiken würden aber in den Unternehmensführungen gesehen. „Geschäft, das über einen handhabbaren Zeitraum mit seinem Risiko noch gut dargestellt werden kann, findet nach wie vor statt. Es kann dabei auch zu Umsatzwachstum kommen. Aber höhere Vorsicht nehmen wir auch wahr“, erklärt Herr.

„Wir haben unsere Terminalflächen durch ein zusätzliches Areal ergänzt, um erhöhte Importströme abzuwickeln.“

Oliver Fuhljahn, Leiter Business Development für Automobile Logistics bei Cuxport



Wie wichtig die chinesische Wirtschaft für die Automobillogistik ist, zeigt sich gerade in mehrfacher Weise. „Die chinesischen Fahrzeughersteller sind sehr am europäischen Markt interessiert. 2023 haben wir 10.000 chinesische Autos am Autoterminal Bremerhaven umgeschlagen – Tendenz steigend“, berichtet Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group. „Mit Ankunft der ‚BYD Explorer No. 1‘ in Bremerhaven hat nun das erste Schiff bei uns festgemacht, das ein chinesischer Hersteller gechartert hat. Wir freuen uns darüber sehr. Der Automobilhersteller BYD unterstreicht mit dieser Entscheidung die Bedeutung unseres Standorts als internationale Drehscheibe für die Automobillogistik. Wir sind sehr optimistisch, dass wir im Laufe des Jahres in Bremerhaven für und mit den großen chinesischen OEMs arbeiten werden.“

Dass sich der Automobilmarkt vor allem in Europa und Deutschland immer mehr von einem Export- zu einem Importmarkt wandle, beobachtet man auch bei Cuxport. „Bereits im August 2023 haben wir als Terminalbetreiber Cuxport unsere Terminalflächen durch ein zusätzliches elf Hektar großes Areal im rückwärtigen Hafengebiet ergänzt, um diese erhöhten Importströme abzuwickeln“, berichtet Oliver Fuhljahn, Leiter Business Development für Automobile Logistics bei Cuxport. „Diese zusätzlichen Stellflächen gilt es in den nächsten Jahren noch weiterzuentwickeln, zum Beispiel durch den möglichen Aufbau von Parkhäusern.“

Trotzdem führe der verstärkte Import von Neufahrzeugen aus Märkten wie China zu einer weiteren Verknappung der ohnehin schon gut ausgelasteten Flächen der Terminallandschaft in Europa. Auch die Verweildauer der Fahrzeuge auf den Terminals sei aufgrund der noch im Aufbau befindlichen logistischen Hinterlandstruktur zurzeit deutlich höher als bei regulären Verkehren.

„In Cuxhaven plädieren wir hier vor allem für die Entwicklung der Liegeplätze 5 bis 7. Sie sollen für die Abwicklung von Ladungsströmen im Zusammenhang mit den Verkehren rund um den Erneuerbaren-Energien-Sektor, zum Beispiel für die Errichtung von On- und Offshore-Windparks, genutzt werden und könnten so die Auslastung der gesamten Hafengebiete ausgleichen“, so Fuhljahn.

Auch bei Mosolf verfolgt man sehr interessiert den Boom der chinesischen Automobilindustrie bei Elektrofahrzeugen. „Mit der Neugründung der Mosolf Port Logistics & Services GmbH Anfang des Jahres, hat die Mosolf Gruppe einen Schwerpunkt auf den Ausbau des Hafengeschäfts gelegt, insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen und Chancen, die sich aus dem Boom der chinesischen Automobilindustrie ergeben“, berichtet Kai Wenhold, General Manager Port Logistics bei Mosolf Port Logistics & Services. „Die Entwicklungen in Asien bergen nicht nur Herausforderungen, sondern auch Chancen für Wachstum und Zusammenarbeit.“ (cb) □

Our Ports. Your Future.

www.nports.de

Follow us on



KLIMASCHUTZPAKET MIT PROTEKTIONISTISCHEM CHARAKTER

Mit dem Inflation Reduction Act (IRA) haben die USA im August 2022 ein milliardenschweres Investitionspaket verabschiedet, das in Europa mit gemischten Gefühlen aufgenommen wurde. Was dieses Paket für die EU bedeutet und wie man in Deutschland mit dieser Herausforderung umgeht, schildern David McAllister (CDU) und Joachim Schuster (SPD), beide Mitglieder des Europäischen Parlaments.

„Der IRA erzwingt in gewisser Weise die Umstrukturierung der Lieferketten.“



LOGISTICS PILOT: Stellt der IRA aus Ihrer Sicht eine Gefahr für die europäische Wirtschaft dar?

MCALLISTER: Der IRA ist ein Beitrag zu den weltweiten Bemühungen, den Klimawandel einzudämmen. Zeitgleich soll er jedoch auch als Anreiz für die US-Wirtschaft fungieren. Da unsere Volkswirtschaften eng miteinander verflochten sind, könnten auch einige Unternehmen in Europa von dem milliardenschweren Konjunkturpaket der US-Regierung profitieren. Trotzdem besteht kein Zweifel, dass der IRA auch diskriminierende Bestimmungen enthält, die gleiche Wettbewerbsbedingungen untergraben. Dies

DAVID MCALLISTER (CDU)

ist Abgeordneter der EVP-Fraktion im Europäischen Parlament und leitet dort seit 2017 den Ausschuss für auswärtige Angelegenheiten. Von 2010 bis 2013 war er Ministerpräsident von Niedersachsen.

gilt insbesondere für Steuergutschriften und Subventionen, von denen europäische Unternehmen nicht profitieren können. Hier besteht die Gefahr, dass sich dies insgesamt negativ auf EU-Exporte auswirkt und einige Unternehmen stärker belastet als andere. Insgesamt müssen wir uns in Europa auf die veränderten Umstände unter dem IRA einstellen und uns zeitgleich gegenüber der US-Regierung dafür einsetzen, dass Ausnahmeregelungen des IRA auch für europäische Produkte gelten.

SCHUSTER: Der protektionistische Charakter des IRA ist durchaus negativ zu bewerten. Das Problem besteht darin, dass für die Inanspruchnahme der Steuerbegünstigungen eine Reihe von Local Content Requirements erfüllt werden müssen. Dies betrifft besonders EU-Exporteure in Schlüsseltechnologiesektoren wie Automobilbau, Batterien, Wasserstoff und erneuerbaren Energien. Im Wesentlichen ist dies die Verkörperung einer „America first“-Mentalität. Und auch, wenn die Auswirkungen des IRA auf die europäische Wirtschaft begrenzt sein dürften, ist es beunruhigend, dass die USA in den letzten Jahren eine Reihe von handels- und investitionspolitischen Maßnahmen ergriffen haben, die eben dieser Ideologie folgen, die viele in der EU seit den letzten US-Wahlen für überwunden hielten.

LOGISTICS PILOT: Inwiefern könnte Deutschland von diesem Paket betroffen sein?

MCALLISTER: Ein großer Teil der Debatte um den IRA in Deutschland konzentriert sich auf die Regeln zur Subventionierung von Elektroautos. Die deutsche Automobilindustrie ist zu Recht sehr besorgt, dass europäische Unternehmen benachteiligt

JOACHIM SCHUSTER

ist seit 2014 Europaabgeordneter für Bremen und Bremerhaven. Dort ist er wirtschafts- und finanzpolitischer Sprecher der SPD-Gruppe und Mitglied in den Ausschüssen für Wirtschaft, Handel und Verteidigung.

werden könnten. Es kommt nun darauf an, wie die EU mit den Herausforderungen des IRA für unsere Wirtschaft umgeht. Ein wichtiger Schritt war jüngst die Trilog-Einigung zum Net Zero Industry Act, der nicht zuletzt in Sachen Energietechnologie enorme Chancen für deutsche und europäische Unternehmen bietet. Vermehrte Investitionen in die Produktion von europäischen Batterien, Solarzellen und Chips werden unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken, unsere Abhängigkeiten von China verringern und langfristig zu unseren Klimazielen beitragen. **SCHUSTER:** Natürlich wird Deutschland vom IRA betroffen sein, wahrscheinlich sogar stärker als andere EU-Staaten, weil bei uns der Export eine hohe wirtschaftliche Bedeutung hat. Aber der IRA hat auch etwas Gutes: Man muss ihn als die ehrgeizigste Klimagesetzgebung in der Geschichte der USA verstehen. Das ist eine wichtige klimapolitische Kehrtwende zur Trump-Politik.

LOGISTICS PILOT: Was bedeutet der IRA für die weltweiten Logistikketten und Warenströme?

MCALLISTER: Eines der politischen Ziele des IRA besteht darin, die Widerstandsfähigkeit der Lieferkette für Elektrofahrzeugbatterien zu verbessern, indem Abhängigkeiten von China, das derzeit diese spezifische Lieferkette dominiert, verringert werden. Der IRA erzwingt in gewisser Weise die Umstrukturierung der Lieferketten und bietet den USA so die Möglichkeit, ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber China zu erhöhen. Wir sollten mit den USA zusammenarbeiten, um etwaige negative Folgen für die globalen Lieferketten abzumildern. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission bereits eine gemeinsame Taskforce mit unseren amerikanischen Partnern eingerichtet. Wichtig ist, dass diese Verhandlungen nun zu einem ausgewogenen Ergebnis führen, das mit den WTO-Regeln vereinbar ist.

SCHUSTER: Es ist noch nicht konkret abzusehen, welche mittel- und langfristigen Konsequenzen der handels- und wettbewerbsverzerrende Alleingang der USA auf den Welthandel und die internationale Arbeitsteilung haben wird. Dieses Gesetz reiht sich jedoch auch in eine globale Entwicklung ein, die zu einer verstärkten Regionalisierung der weltweiten Wertschöpfung führt. Die Zeit der neoliberalen Globalisierung scheint vorbei zu sein. Entscheidend wird sein, ob sich diese Entwicklung in umfassenden Handelskriegen zum Schaden aller oder in der Herausbildung eines neuen, politisch vermittelten Regimes der Weltwirtschaft niederschlagen wird.

LOGISTICS PILOT: Welche Reaktionen erwarten Sie aus Europa?

MCALLISTER: Europa muss sich an diese veränderten Umstände anpassen. Wir müssen unsere eigene Industrie und unsere



„Die Zeit der neoliberalen Globalisierung scheint vorbei zu sein.“

Produktionskapazitäten bei den grünen und digitalen Technologien ausbauen, unsere Innovationsfähigkeit verbessern und Pionierunternehmen an uns binden, unsere technologische Souveränität stärken – Gleiches gilt für unsere Fähigkeit, globale Standards zu setzen. Zudem bleibt der kontinuierliche Dialog mit Washington von entscheidender Bedeutung. Es gilt sicherzustellen, dass europäische Unternehmen einen fairen Marktzugang zu möglichst vielen Branchen erhalten, auf die der IRA abzielt.

SCHUSTER: Die EU hat bereits mit dem Net-Zero Industry Act und dem Critical Raw Materials Act Maßnahmen ergriffen, um auf ähnliche Herausforderungen zu reagieren und ihre eigene industrielle Basis zu stärken. Ebenso hat Europa bereits vor dem IRA Initiativen zur Stärkung der eigenen Industrien ergriffen, etwa zur Förderung der grünen Transformation. Wir werden aber auch klären müssen, welche grundsätzlichen strategischen Schlussfolgerungen wir insgesamt ziehen müssen, besonders weil dies der Kurs einer „europafreundlichen“ Biden-Regierung ist. Dabei geht es nicht nur um die europäische Resilienz, sondern auch um die größere Frage, wie wir uns grundsätzlich in den internationalen Beziehungen und im Spannungsfeld der Großmächte positionieren wollen. (bre) □

HERAUSFORDERNDE ZEITEN



Für sein Konzept „Engineering Sustainable Transports of Tomorrow“ wurde Hansa Meyer Global im Januar mit dem „BHV-Projektlogistik-Award“ ausgezeichnet. Trotz aller Freude darüber blickt man bei dem Bremer Unternehmen mit gemischten Gefühlen auf die aktuelle Weltlage.

Bereits vor vier Jahren konnte sich Hansa Meyer Global über eine ähnliche Auszeichnung freuen. Damals erhielten die Spezialisten, die schwerpunktmäßig weltweite Transporte von Investitionsgütern im Anlagen- und Energiebereich über alle Verkehrsträger hinweg realisieren, den „Heavy Lift Award“. Das Heavy Lift & Project Forward International Magazine honorierte damit den Transport von zwölf 160 Tonnen schweren Wärmerückgewinnungs-Dampferzeuger-Modulen, die mit zwölf Flügen von Chile nach Bolivien gebracht worden waren. Dafür wurde eine Antonow An-225 „Mirja“ eingesetzt, das seinerzeit größte Transportflugzeug der Welt. Die Juroren waren bei dem Projekt vor allem vom Management des engen Zeitplans und der technischen Leistung beeindruckt, mit der Hansa Meyer Global die schwere und dringend benötigte Ausrüstung in das entlegene Gebiet gebracht hatte.

Die aktuelle Auszeichnung der BHV – Bremischen Hafен- und Logistikvertretung erfolgte für einen vielseitig verwendbaren Transportrahmen mit einem Eigengewicht von 22 Tonnen, den das Bremer Unternehmen zusammen mit seinen hauseigenen Heavy-Haul-&-Rigging-Experten konstruiert hat. Dieser Rahmen ermöglicht bei überdimensionalen Schwertransporten mit Stückgewichten von bis zu 200 Tonnen zum Beispiel den Verzicht auf Kesselbrückenequipment oder zusätzliche hydraulische Achsen, um einen Abstand der Lastaufnahmepunkte von 3,90 Metern in der Breite zu überwinden. „Mit dieser Planungsidee zeigen wir, wie sich auf smartem Weg der teure Einsatz von Spezialequipment in Emerging Markets nachhaltig reduzieren lässt“, erläutert Jan-Dirk Schuisdziara, Managing Shareholder von Hansa Meyer Global. Mit der Eigenkonstruktion lassen sich nach seiner Aussage die Transportkosten,



Viel Erfahrung sorgt für einen reibungslosen Ablauf: Die Entladung eines 800 Tonnen schweren Reaktors auf eine Barge im Hafen von Batam (Indonesien).

beispielsweise für Großbauteile, um 30 bis 40 Prozent reduzieren. „Gleichzeitig sinkt der Mobilisierungsaufwand gegenüber dem klassischen Spezial-Equipment – und damit auch der CO₂-Abdruck – um bis zu 75 Prozent“, rechnete Schuisdziara vor.

Transportarchitekten mit Maßanfertigungen

„Wir verstehen uns als Transportarchitekten“, macht auch Henrique Wohltmann, Managing Shareholder von Hansa Meyer Global, deutlich. Gleichzeitig unterstreicht er, dass jeder Transport aus seinem Hause eine individuelle Maßanfertigung sei. Die Ideen seiner Mitarbeiter und Kooperationspartner sind dabei nahezu grenzenlos. Mögliche Grenzen werden ihnen jedoch im Tagesgeschäft durch geografische Gegebenheiten und die Infrastruktur gesetzt. „Das Schlimmste sind immer Tunnel, durch die die Ladung nicht mit ihrer Breite oder Höhe passt. Entscheidet man sich dann für einen Umweg, bedeutet das immer Zeitverlust und höhere Kosten“, so Wohltmann. Deshalb habe man sich beispielsweise bei einem Projekt auch mal dazu entschieden, die obere Fahrbahndecke abzutragen und die Luft aus den Reifen des Trailers zu lassen. Auf diese Weise konnte die Ladung dann eine

Unterführung passieren. „Das war Millimeterarbeit, aber die bestmögliche Lösung“, erinnert sich Wohltmann.

Aber Hansa Meyer Global kann nicht nur Projektlogistik, also „groß“ und „schwer“, sondern auch „schnell“ und „leise“. So mussten zum Veröffentlichungstermin des neuen Albums eines berühmten US-Rappers im vergangenen Jahr kurzerhand 250.000 Vinyl-LPs vom Presswerk in Polen in die Vereinigten Staaten transportiert werden – und zwar unter höchster Geheimhaltung. Das gelang, und zwar erst via Lkw nach Leipzig und dann per Luftfracht mit einem Boeing 747-Vollcharterflug nach Los Angeles. „In dem Auftrag war im wahrsten Sinne des Worte Musik drin – nicht nur wegen des Zeitdrucks“, betont Schuisdziara mit einem Schmunzeln. „Die restlichen 750.000 Alben konnten entspannt mit dem Seeschiff in die USA verladen werden.“

Nicht ganz so entspannt blicken die beiden Experten in die Zukunft und auf die vergangenen Jahre. „Natürlich sind die Coronapandemie und der Ukraine-Krieg auch an uns nicht spurlos vorbeigegangen. Aber der große Einbruch ist ausgeblieben. 2023 gestaltete sich dann auch schon wieder so stabil, wie das in den Jahren 2017 und 2018 der Fall war“, bilanziert Wohltmann. Die größten Probleme der zurückliegenden vier Jahre seien seiner Ansicht nach die „maximale Verunsicherung im Markt und die unkalkulierbar schwankenden Transportkosten“ gewesen. Mit Blick auf die Niedrigwassersituation im Panamakanal und die aktuelle Lage im Roten Meer beschleicht Schuisdziara indes ein ungutes Gefühl: „Die Zeiten sind wieder einmal herausfordernd. Und sie könnten für die gleiche Verunsicherung im Markt sorgen, die wir erst vor Kurzem erlebt haben.“ Deutlich positiver als auf die aktuelle Weltlage schauen er und sein Kollege indes auf den Projektlogistikmarkt. „Dieser wird wiederkommen, und zwar richtig. Da bin ich mir sicher“, so Wohltmann, „denn es werden wieder mehr Bauvorhaben getätigt und zunehmend Projekte für erneuerbare Energien realisiert.“ In diesem Kontext haben beide für die nächsten Jahre vor allem vier Destinationen als Zielmärkte ins Visier genommen – Saudi-Arabien, Westafrika, Brasilien und Mexiko. (bre) □

FAKTEN

HANSA MEYER GLOBAL

GRÜNDUNG

1986

MITARBEITER

ca. 230

NETZWERK

WELTWEIT

22 Niederlassungen

SERVICEBEREICHE

Projects, Heavy Haul & Rigging, Logistic Solutions, Airfreight, Consulting


Weitere Informationen:

www.hansameyer.com

Die Macher des Fachforums Projektlogistik und die Gewinner des Projektlogistik-Awards (v. l.): Patrick Rehberg (BHV-Vorstandsmitglied), Professor Sven Hermann (Geschäftsführer ProLog Innovation), Petra Lüdeke (BHV-Geschäftsführerin), Patric Drewes (BHV-Präsidiumsmitglied), Henrique Wohltmann (Managing Shareholder bei Hansa Meyer Global) und Jan-Dirk Schuisdziara (Managing Shareholder bei Hansa Meyer Global).



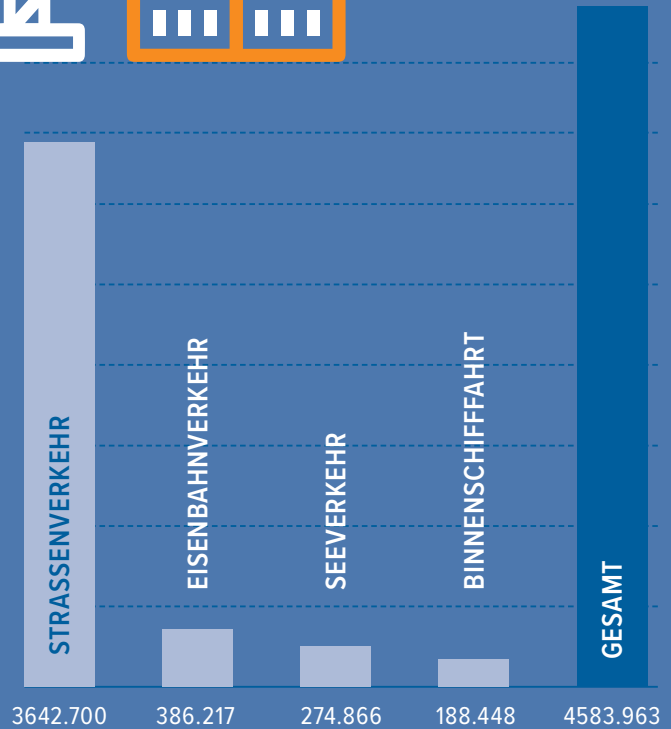
WELTLAGE FORCIERT UMDENKPROZESSE

Die Geschwindigkeit, mit der gesellschaftliche Veränderungen und technologischer Wandel Einzug in unsere Arbeitswelt halten, wächst. Insbesondere Corona hat nicht nur unsere Arbeitsabläufe nachhaltig verändert, sondern auch unser Konsumverhalten. Ebenso zeigt sich, dass scheinbar regionale Vorkommnisse wie der Ukraine-Krieg, die Übergriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer oder Schiffshavarien im Sueskanal globale Konsequenzen für die Routen und Lieferketten der Marktteilnehmer haben. Viele Unternehmen versuchen daher, ihre Resilienz durch veränderte Beschaffungsstrategien zu erhöhen, wie jüngste Zahlen zeigen. Andere Trends belegen: Während die Zahl der Schiffsverluste weltweit sinkt, ist die Zahl der Piratenangriffe 2023 leicht gestiegen. Und in Deutschland wird der größte Teil der Güter immer noch auf der Straße transportiert. Allerdings waren bei uns einige Lebensmittelprodukte im ersten Corona-Lockdown noch gefragter als das berühmt-berüchtigte Toilettenpapier ... (bre) 

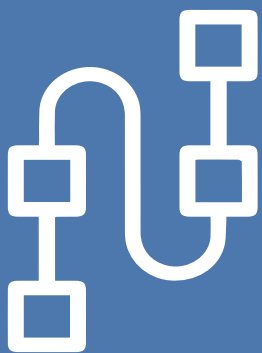


Güterverkehr in Deutschland 2022 – Beförderungsmenge nach Verkehrsträgern

(IN 1.000 TONNEN)

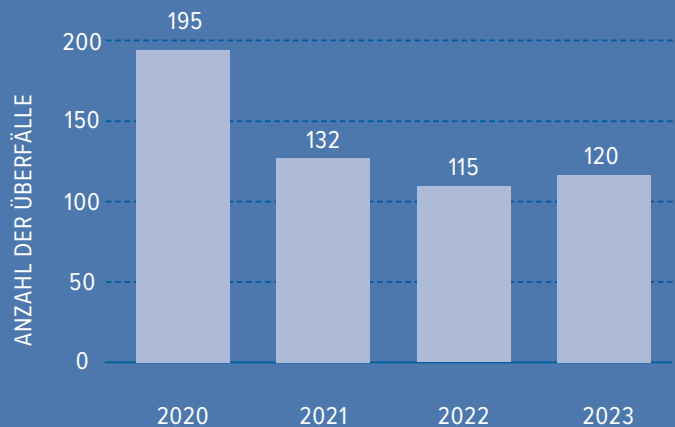


Maßnahmen zur Verringerung des Risikos von Lieferkettenstörungen



- 58% Diversifikation in der Beschaffung / neue Lieferketten
- 45% verstärkte Lagerhaltung
- 44% bessere Überwachung der Lieferketten

Anzahl der Piratenüberfälle weltweit



ICONS: FLATICON.COM, QUELLEN: STATISTA, DESTATIS 2023, IFO INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG AN DER UNIVERSITÄT MÜNCHEN 2024, SUPPLY CHAIN PULSE CHECK, DELOTTE 2023, AGCS SAFETY SHIPPING REVIEW 2023, STATISTA 2024

So bewerten die deutschen Unternehmen die aktuelle Lage:



59%

sehen Energiesicherheit und -kosten als Hauptgrund für Investitionen in anderen Ländern.



59%

sind durch gestiegene regulatorische Anforderungen beeinträchtigt.



50%

betonen die Wichtigkeit von Transparenz und Kommunikation zur Resilienzerhöhung.



33%

planen, ihre Produktion zu verlagern.

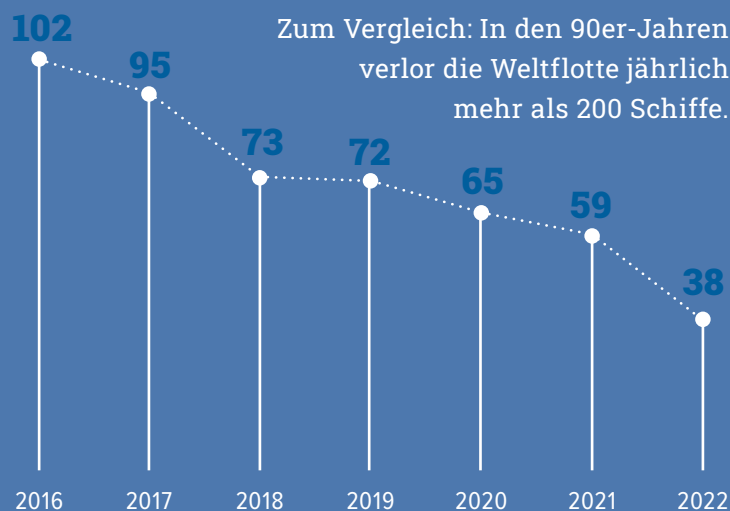
Weniger Schiffsverluste pro Jahr

807

Gesamtverluste in 10 Jahren

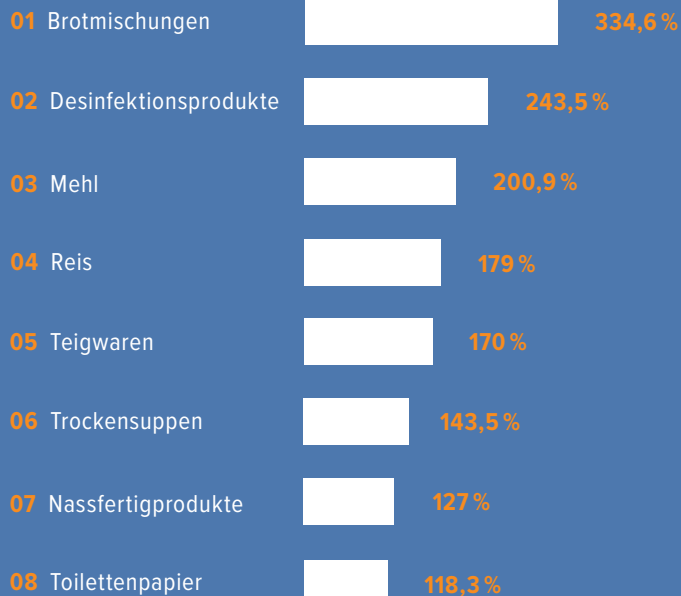
38

Schiffsverluste im Jahr 2022



Hamsterkäufe während des ersten Corona-Lockdowns

Diese Produkte im Lebensmittelhandel waren 2020 in Deutschland in der 11. bis 16. Kalenderwoche am gefragtesten (im Vergleich zum Vorjahr).





WEITBLICK ZAHLT SICH AUS

Die Bremer Reederei F. A. Vinnen & Co. navigiert schon seit sieben Generationen immer wieder auch durch unruhige Zeiten. Wie das dem mittelständischen Schiffseigner gelingt, hat der Chef und Inhaber Michael Vinnen dem LOGISTICS PILOT im Gespräch erzählt.



Wenn man so lange wie die Bremer Reederei Vinnen auf dem Schiffahrtsmarkt unterwegs ist, relativiert sich die aktuelle Weltlage ein wenig. Schließlich gab es in der über 200-jährigen Geschichte der 1797 gegründeten Reederei etwa alle 50 Jahre tiefgreifende Veränderungen, die auch dazu beigetragen haben, das mittelständische Unternehmen mit seinen derzeit 14 Mitarbeitern resilient zu machen.

Beispiele dafür sind der Umstieg von Holz- auf Stahlschiffe und der Übergang von Segeln zu Dampf- und später Motorschiffen. Mit der Wiederaufnahme der Seeschifffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg beginnt 1955 die Ära der Vercharterung der Schiffe an große Linienreedereien. Seit den 1980er-Jahren sind es Containerfrachter, die an Marktführer wie Maersk, CMA, MSC und Hapag-Lloyd verchartert sind. 2011 kam als neues Geschäftsfeld die Bereederung von Schiffen in Fremdeigentum dazu.

Seit 2001 führt Michael Vinnen in der siebten Generation die älteste Reederei Bremens, seit 2007 gemeinsam mit Geschäftsführer Bernd Hein. Während der Nautiker Hein sich um operatives Geschäft, Nautik, Technik sowie Versicherungen, Betrieb und Personal kümmert, verantwortet Volkswirt Vinnen

Projekte, Befrachtung und Zeitcharter sowie Finanzen. Letztere hat er stets gut im Blick behalten: „In der KG-Zeit haben wir uns zurückgehalten, und das hat uns in der Schiffahrtskrise geschützt.“

Ohne Marktnische geht es nicht

Doch auch nach dem Ende dieser zwölf Jahre, in der die deutsche Flotte sehr gelitten hat, gibt es weitere große Herausforderungen. Dazu zählt der Trend zur Konsolidierung bei den Containerlinienreedereien. Doch nicht bei den Schiffseignern. Die derzeitige Größe –



„Man muss sich anpassen und den Markt lesen können.“

Michael Vinnen ist seit 2001 Chef und seit 2016 Inhaber der Reederei F. A. Vinnen & Co. Seit 2013 ist er zudem Vorsitzender des Bremer Rhedervereins.

Die Vinnen-Schiffe sind derzeit vor allem zwischen Europa und Westafrika, zum Teil auch Ostafrika, zwischen Fernost und dem Nahen Osten, innerhalb Asiens sowie in Australien unterwegs.

die Reederei besitzt beziehungsweise bereedert neun Containerschiffe zwischen 2.600 und 5.000 TEU und mit einer Gesamtkapazität von 40.000 TEU – sei ausreichend. „Die Bedingungen im Schiffsmanagement waren immer schon vielschichtig“, unterstreicht Vinnen, „jeder muss seine Marktnische finden.“

In den Jahren 2020 bis 2022 hat auch die Reederei gut verdient und stand vor der Wahl, die Schiffe aufgrund der enormen Nachfrage nach Kapazität zu hohen Preisen zu verkaufen oder zu gewinnträchtigen Frachtraten für mehrere Jahre zu verchartern. „Wir haben uns für letztere Variante entschieden, sodass viele Schiffe noch bis ins nächste Jahr und teilweise sogar darüber hinaus verchartert sind“, berichtet der Reedereichef.

„Mitte 2022 sind dann die Raten aufgrund des Mengenrückgangs eingebrochen und noch schneller gefallen, als sie zuvor gestiegen waren“, erinnert sich Vinnen. 2023 sei hingegen in Bezug auf die Raten ein relativ normales Jahr gewesen. Seit Dezember bindet nun der aufgrund der Attacken auf Handelsschiffe im Roten Meer gewählte Umweg über das Kap der Guten Hoffnung mehr Schiffskapazität, wodurch die Fracht- und Charraten kurzfristig gestiegen sind.

Kaskadeneffekt nach Neubauboom

In Bezug auf die weitere Entwicklung der Charraten ist Vinnen jedoch skeptisch: „Rund 25 Prozent der bestehenden Container-Tonnage in TEU wird in den kommenden drei Jahren noch einmal als Neubautionnage hinzukommen, der Markt aber wahrscheinlich nicht besonders stark wachsen.“ Dies löse auch wieder einen Kaskadeneffekt aus, der dazu führe, dass die neuen großen Schiffe kleinere ersetzen und damit auch der Markt der mittleren und kleineren Schiffe betroffen sei.

Was eigene Neubauten von Containerfrachtern betrifft, ist Vinnen eher vorsichtig. In Betracht kommen könnte jedoch Second-Hand-Tonnage, sobald sich hier die Preise normalisiert haben. Allerdings: „Inzwischen kaufen viele Linienreedereien wie MSC ihre Schiffe selbst, der Anteil der Charterreedereien an der gesamten Flotte sinkt.“ Da das Modell der Charterreederei einen ausreichend großen Markt erfordert, könnte künftig das Bulksegment interessant werden, in dem traditionell mehr Bewegung ist.

Grundsätzlich blickt Vinnen für die Containerschiffahrt optimistisch in die Zukunft: „Natürlich gibt es Verlagerungen von Produktionsstandorten – dafür wird das Wachstum in Afrika und Südamerika



sowie in Süd- und Südostasien in den nächsten 20 Jahren steigen.“ Das zeigten auch die großen Investitionen in die Häfen dieser Regionen.

Im Kontorhaus am Altenwall in Bremen befindet sich bereits seit 1912 der Reederisitz.

Transformation der Schifffahrt als Megaaufgabe

Der nächste „epochale Schritt“ seien die Umwelthanforderungen. „Die Unsicherheit, welcher Treibstoff sich hier durchsetzt und wo dieser in welcher Menge zu welchen Preisen verfügbar sein wird, sprechen bei einer Charterreederei, die für alle Fahrtgebiete offen sein muss, zurzeit gegen Neubauten: Maersk kann Verträge für die Treibstoffversorgung von seinen Schiffen in seinen festen Häfen abschließen, wir können das nicht.“

Vinnen setzt daher vor allem auf Retrofit bei den Bestandsschiffen und investiert dafür jeweils siebenstelligen Beträge. Bei zwei Schiffen, deren Klassenerneuerung Ende 2024 ohnehin Zeit im Trockendock erfordert, werden unter anderem effizientere Propeller, ein neuer Wulstbug und ein kleiner Hilfskesse für den Betrieb im Hafen installiert, um die Verbräuche und damit die Emissionen zu verringern. Überdies wird die Leistung der Hauptmaschine begrenzt und eine silikonbasierte Antifouling-Farbe auf den Rumpf aufgetragen, die den Bewuchs und die damit verbundenen Reibungsverluste verringert.

„All das kann den Treibstoffverbrauch um circa 20 Prozent reduzieren. Gut für die Umwelt, und es erhöht den Wert auf dem Chartermarkt“, berichtet Vinnen. Die Linienreedereien achteten nicht mehr nur auf die Größe und Ladungsfähigkeit, sondern vor allem auf den Verbrauch und verlangten dafür auch entsprechende Nachweise. „Man muss sich anpassen und den Markt lesen können“, so Vinnens Resümee. Ein Geheimrezept gebe es nicht – „wir haben überlebt, weil wir in guten Zeiten Maß gehalten haben und langfristig planen.“ (cb) □

FAKTEN

REEDEREI
F. A. VINNEN & CO.

GRÜNDUNG
1797

GESCHÄFTSFELD
Reeder und Schiffsmanager für neun Containerschiffe mit insgesamt 40.000 TEU

MITARBEITER
14 Mitarbeiter in Bremen und zehn in Manila sowie etwa 300 Seeleute

Weitere Informationen:

www.vinnen.com

DIGITALER KAFFEE

Beim Bremer Traditionsunternehmen Vollers steht auch nach mehr als 90 Jahren die Logistik rund um Kaffee im Mittelpunkt. Immer wichtiger werden aber digitale Services wie ein digitaler Marktplatz und seit Kurzem eine globale Auktionsplattform sowie die dazu erforderlichen Schnittstellen.

Der Kaffee mag noch so gut sein. Ohne eine auf diese Ware ausgerichtete Logistik würde man nie in seinen Genuss kommen. Das weiß man bei der Vollers Group in Bremen ganz genau. Schließlich bietet das inhabergeführte Unternehmen seit seiner Gründung 1932 Transport, Lagerung, Hafen- und Rohstofflogistik unter anderem für Spezialitätenkaffee an, der nur einen sehr geringen Anteil der weltweiten Ernte ausmacht.

Heutzutage beinhaltet Logistik für Direktor Christian Vollers, der das Unternehmen als alleiniger Inhaber zusammen mit drei Direktoren führt, aber auch eine entsprechende Digitalisierungsstrategie. Für deren Umsetzung verantwortlich sind Johannes Hartholt als Head of IT mit 14 Mitarbeitern und Anna-Lena Bahr als Head of Marketing. Beide berichten direkt an den Geschäftsführer und arbeiten eng zusammen – für eine gut funktionierende IT und ihre Weiterentwicklung sowie an kundenorientierten Digitalprodukten.

Die Online-Bestandsverwaltung V-Connect

Von denen gibt es mit „V-Hub“, „V-Connect“, „V-Auction“ und „V-Interface“ bereits vier. Los ging es mit dem Launch der Anwendung „V-Connect“ im Jahr 2019, durch die die Kunden jederzeit online auf den Lagerbestand zugreifen können. „Die Grundidee ist es,





„V-Connect‘ entwickeln wir stetig mit externen Partnern weiter.“

Johannes Hartholt, Head of IT bei der
Vollers Group

Transparenz über die Waren in den Lagern an all unseren Standorten zu schaffen“, erläutert Bahr. Dazu wird der Bestand alle zehn Minuten aktualisiert und mit dem Enterprise-Resource-Planning(ERP)-System von Vollers synchronisiert.

„V-Connect‘ entwickeln wir stetig mit externen Partnern weiter, sodass immer mehr Auftragsarten online für unseren Kunden möglich werden“, berichtet Hartholt. Wenn sich diese ins Webportal einloggen, können sie hier die angebotenen Dienstleistungen „online shoppen“. Ein typischer Fall ist es, Aufträge zu hinterlegen, etwa zum Auslagern von Kaffee. Der Vorteil: Das System fragt dafür alle relevanten Informationen ab, und die Kunden müssen den Auftrag nur noch gegenchecken, bevor dieser in das ERP-System des Kaffeelogistiklers einfließt. Am Ende erhalten sie automatisiert eine Meldung, wenn die Ware abgeholt wurde.

„Das bieten unsere Wettbewerber in Deutschland bisher nicht“, unterstreicht Hartholt. Schließlich ist es anspruchsvoll, die Komplexität der Incoterms, also der weltweit einheitlichen Vertrags- und Lieferbedingungen, auch IT-prozessseitig abzubilden. Ausruhen dürfe man sich darauf jedoch nicht. „Wir müssen hart arbeiten, um unseren leichten Vorsprung zu wahren“, so der IT-Leiter.

Die Handelsplattform V-Hub

2021 kam dann „V-Hub“ als weltweiter digitaler Marktplatz für den Handel mit Rohkaffee zum Portfolio hinzu. Vollers agiert hier als neutraler Plattformbetreiber, der für bestehende Kunden genauso offen ist wie für Unternehmen, deren Kaffee bei Wettbewerbern des Logistiklers lagert. Das Ziel: den Kauf und Verkauf von Grünkaffee leicht zu machen.

„Kaffeeproduzenten und Händler können sich auf unserem Portal einen eigenen Shop aufbauen, um dort ihre Rohware zu präsentieren und zum Verkauf anzubieten sowie Spezialangebote zu bewerben“, erklärt die Marketingmanagerin. Kaffeeinkäufer können gezielt nach Kriterien wie Geschmack, Ursprung und Lagerverfügbarkeit suchen. Automatisierte Angebotsblätter unterstützen die Geschäftsanbahnung. Darüber hinaus können dort auch Muster angefragt, verwaltet und geordert werden.

„Der große Vorteil ist, dass es in der Welt des Rohkaffees bisher wenige Onlineshops gibt“, berichtet Bahr. Insofern schafft die Plattform zunächst einmal viel Transparenz angesichts von geschätzt 1.500 Kaffeeröstereien allein in Deutschland und steigert das SEO-Ranking, also die Position in den Suchergebnissen. Hinzu kommen weitere Netzwerkeffekte für alle Beteiligten. Ganz wichtig: „Die Verkäufer haben die komplette Kontrolle, in welchem Umfang sie die Plattform nutzen“, unterstreicht sie. So können für eingeloggte Käufer Preise hinterlegt werden und Bestände hochgeladen werden – oder auch nicht.

Die Schnittstellenlösung V-Interface

Seit 2022 gibt es zudem „V-Interface“, wodurch die ERP-Systeme und Datenbanken der Geschäftspartner mit dem System des Logistikdienstleisters gekoppelt werden. „Rund sechs Monate kann es dauern, um eine Schnittstelle aufzusetzen, da es aufgrund der unterschiedlichen Anbieter wie SAP, Microsoft und Google oft keine Standardlösungen gibt“, berichtet der IT-Leiter. „Der große Vorteil ist, dass die Fehlerquote erheblich sinkt, wenn anstatt Informationen aus einer E-Mail zu übertragen dieser Datenaustausch automatisiert erfolgt“, erläutert Hartholt. „Nach wie vor ist es aber auch möglich, Aufträge über ‚V-Connect‘ online zu schicken“, ergänzt Bahr. „Das hängt davon ab, wie der Kunde digital aufgestellt ist.“ →

Die digitalen Dienstleistungen reichen vom Online-Marktplatz über ein Web-Kundenportal bis zur Auktionsplattform.



Die Kaffee-Auktionsplattform V-Auction

Zuletzt hinzugekommen ist Ende vergangenen Jahres „V-Auction“. Dazu hat die Vollers Group eine auf Kaffee, Maschinen und Fundraising spezialisierte Online-Auktionsplattform von dem sich in Insolvenzverwaltung befindenden britischen Anbieter Sensible Development erworben und entsprechend umbenannt. Hier können seit diesem Jahr Kaffeebauern und ihre Genossenschaften aus aller Welt insbesondere hochwertige Kaffeespezialitäten im Rahmen von Auktionen veräußern, so wie es seit Jahrzehnten üblich ist, nur eben virtuell.

Es geht aber auch klassisch. „Wir bieten zusätzlich hybride Formate an“, erzählt Bahr. Rund 200 Stunden Arbeit bedeutet es für das Vollers-Team, um eine solche Auktion vorzubereiten, die dann etwa zwei Stunden dauert. Je nach Bedarf werden die Auktioniäre zuvor bei Marketing und Vertrieb unterstützt. Bezahlt wird dafür eine Gebühr pro Auktion.

Auch an zusätzlichen Erweiterungen der Digitalprodukte wird fleißig gearbeitet. Bei „V-Connect“ wird Hafen für Hafen angebunden, um nach und



„Wir bieten zusätzlich hybride Auktionsformate an.“

Anna-Lena Bahr, Head of Marketing bei der Vollers Group

nach die voraussichtlichen Ankunftszeiten, also das Estimated Time of Arrival, kurz ETA, zu integrieren. Optional könnte „V-Hub“ mit „V-Connect“ verbunden werden. Zudem könnte „V-Hub“ auch für die Warengruppen Kakao und Tee weiterentwickelt werden. Denn eins ist für Hartholt klar: „Ohne Digitalisierung kommt das Ende schnell.“ (cb) □

Vollers ist auf Kaffee, Kakao, Tee und andere hochwertige Rohstoffe spezialisiert und bietet digital unterstützte Logistiklösungen.



FAKTEN

VOLLERS GROUP

GRÜNDUNG

1932

GESCHÄFTSFELDER

Transport, Lagerung, Hafen- und Rohstofflogistik mit besonderem Fokus auf Kaffee, Kakao, Tee und Metalle

UNTERNEHMENS-SITZ

Bremen (Hauptsitz) und 13 weitere Standorte in Europa

LAGERFLÄCHE

500.000 Quadratmeter

MITARBEITER

430 (europaweit)

Weitere Informationen:

www.vollers.com



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

Smartport sei Dank!

Von der digitalen Roadmap
zu innovativen Häfen.

**Die Smartport-Strategie
der Bremischen Häfen.**



Die Senatorin für Wirtschaft,
Häfen und Transformation

#aufunsistverlass
www.bremenports.de



BLG TRITT UN GLOBAL COMPACT NETZWERK DEUTSCHLAND BEI

BREMEN Mit dem Beitritt zum UN Global Compact Netzwerk Deutschland (UN GCD) hat BLG LOGISTICS im Januar nach eigener Aussage „erneut ein Zeichen für verantwortungsbewusstes Unternehmertum“ gesetzt. Das UN GCD sei die weltweit größte Initiative für nachhaltige Unternehmensführung und biete Unternehmen Unterstützung in den Bereichen Social, Environment, Governance und SDG-Integration. Zeitgleich ernannte der BLG-Vorstand die Leiterin Nachhaltigkeit, Yvonne Bonventre, zur Menschenrechtsbeauftragten. Dies sei eine „konkrete Antwort auf die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtgesetzes“.



WHV UND SHELL IM SCHULTERSCHLUSS

WILHELMSHAVEN Vertreter des Shell-Konzerns und die Wilhelmshavener Wirtschaftsvereinigung (WHV) haben die niedersächsische Landesregierung im Januar dazu aufgefordert, „die Planung und den Bau der zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts als Multipurpose-Hafen umgehend zu beginnen, schnell voranzutreiben und sobald wie möglich fertigzustellen“. Ebenso forderten sie von der Bundesregierung „die notwendigen Mittel bereitzustellen beziehungsweise die Finanzierungen sicherzustellen“, damit die Ausbauziele für die Offshore Windenergie erreicht und damit die Energiewende zum Erfolg gebracht werden kann.



UMSCHLAGSRÜCKGANG IN DEN NIEDERSÄCHSISCHEN SEEHÄFEN

OLDENBURG Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Seaports of Niedersachsen und NPorts zogen im Februar gemeinsam Bilanz und vermeldeten für die neun niedersächsischen Seehäfen 2023 einen Umschlagsrückgang um sieben Prozent von 54 Millionen Tonnen auf rund 50 Millionen Tonnen. Insbesondere betroffen davon waren der Container- und der Kohleumschlag. Als Ursache für den Rückgang identifizierte der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies insbesondere den anhaltenden Krieg in der Ukraine, geopolitische Spannungen sowie die nachlassende Wirtschaftsleistung Chinas. Gleichzeitig machte er deutlich: „Unsere Häfen sind die Garanten für eine sichere Versorgung Deutschlands mit Energie – und dafür, dass wir die Klimawende in Deutschland vorantreiben. Mit Blick auf die Finanzierung der Hafeninfrastruktur habe Niedersachsen seine Hausaufgaben gemacht und Verantwortung übernommen. „Aber die Herausforderungen in der Wirtschaft zeigen: Die Investition in die Häfen ist eine nationale Aufgabe. Der Bund muss sich ausreichend beteiligen, und gerade mit Blick auf die Investitionen in Cuxhaven nehmen wir positive Signale wahr“, so Lies weiter.

NEUER KRAN FÜR DIE OSTFRIESISCHEN HÄFEN

EMDEN, NORDEN Seit Ende 2023 verfügen die NPorts-Niederlassungen Emden und Norden über einen neuen leistungsstarken Mobilkran. „Der Hafen Emden braucht einen eigenen Kran – dessen waren wir uns sicher. Gerade für tägliche Hafearbeiten müssen wir flexibel agieren können. Es freut mich sehr, dass der neue Mobilkran im Einsatz ist und unsere anderen Standorte davon ebenso profitieren können“, so Aiko Hollander, Niederlassungsleiter NPorts Emden. Bei dem neuen Schwergewicht handelt es sich um einen dreiaxigen 50-Tonnen-Kran mit 31 Meter Ausleger, der zum Preis von 625.000 Euro gekauft wurde.



SPC HOLT JADEWESERPORT MIT INS BOOT

WILHELMSHAVEN Wenige Wochen nach J. MÜLLER hat das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center ein weiteres wichtiges Unternehmen aus der deutschen Seehafenverkehrswirtschaft als Mitglied gewinnen können. Der JadeWeserPort, vertreten durch die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH, ist dem SPC-Trägerverein im März beigetreten. Für Marc-Oliver Hauswald, den Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft, lag die Motivation für den Beitritt darin, die logistische und operative Reichweite des Standorts an der Jade zu erweitern.



EMDEN BLEIBT IN DEN TOP 3

EMDEN Im Seehafen Emden wurden im Jahr 2023 genau 1.295.009 Fahrzeuge umgeschlagen. Dies gab Manfred de Vries, Geschäftsführer der Autoport Emden GmbH, im Februar bekannt. Gegenüber 2022 entspreche dies einem Zuwachs von 182.592 Fahrzeugen und damit einer Steigerung von 16,4 Prozent. „Damit hat der Emden Hafen seine Position als

drittgrößter Autoverladehafen in der westlichen Welt behauptet“, so de Vries. Getragen worden sei dieser Zuwachs vor allem durch die um knapp 22 Prozent gestiegenen Exporte. Die mit Abstand meisten Autos gingen nach England (397.827), gefolgt von den USA (272.083) und Japan (56.133). Aus dem Ausland importiert wurden 359.503 Autos, die meisten davon aus Südafrika (126.011), Mexiko (104.734) und Portugal 85.318. Aufgeteilt nach Marken dominierten Volkswagen mit 473.826 und Audi mit 445.634 Wagen. Die Zahl der in Emden umgeschlagenen Elektro- und Hybridfahrzeuge erhöhte sich von 364.658 um 25,2 Prozent auf 456.463 Fahrzeuge im Jahr 2023.



NORDFROST ERWEITERT KAPAZITÄTEN

SCHORTENS, HAMBURG

Mit Wirkung zum 1. Februar hat die Nordfrost-Gruppe das operative Geschäft von GLS Grünwald Logistik Service übernommen. Damit erweitert der Tiefkühllogistiker seine Trockenlagerkapazitäten in der Nähe des Hamburger Hafens um zwei zusätzliche Standorte mit insgesamt rund 30.000 Qua-

dratmeter Lagerfläche. Von dort aus deckt Nordfrost die komplette Supply Chain für große deutsche Lebensmittelhandelsunternehmen schwerpunktmäßig im Warenimport ab. Geführt wird das 14-köpfige Team vor Ort von Rainer Hautz, einem langjährigen Niederlassungsleiter von Nordfrost in Hamburg.

GESCHÄFTSFÜHRERWECHSEL BEI DSV AIR & SEA

BREMEN Im Zuge personeller Veränderungen hat der dänische Transport- und Logistikdienstleister DSV im März Torge Koehnke (r.) zum Geschäftsführer von DSV Air & Sea Germany berufen. Koehnke trat die Nachfolge von Frank Sobotka an, der zum neuen CEO der globalen Air & Sea-Division ernannt wurde. Bei

DSV Road standen ebenfalls Personalwechsel im Management an. Morten Dyrholm (l.) trat die Nachfolge von Hanne Jensen als Senior Director Sales bei DSV Road an und übernahm die Leitung des Vertriebs in Deutschland. Zudem wechselte Mustafa Onur Erizgi auf die Position des Senior Director Road National.



KEIN OFFSHORE-WINDAUSBAU OHNE DIE SEEHÄFEN

BERLIN Für den gesetzlich festgelegten Ausbau der Offshore-Windenergie auf 30 Gigawatt bis 2030 und 70 Gigawatt bis 2045 reichen die Hafenskapazitäten entlang der deutschen Küste nicht aus. Geld für eine Erweiterung der Häfen könnten die Einnahmen aus Offshore-Wind-Auktionen liefern. Deshalb haben der Bundesverband Windenergie Offshore (BWO) und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) im Schulterschluss mit den Küstenländern die Bundesregierung Anfang Februar aufgefordert, gemeinsam an einer Finanzierungslösung zu arbeiten. „Es ist gut, dass die Bundesregierung für die Verwendung der Einnahmen aus den Offshore-Wind-Auktionen eine Transformationskomponente einführen will. Diese sollte unter anderem dafür verwendet werden, den Ausbau der Häfen und deren Hinterlandanbindung zu finanzieren“, so BWO-Geschäftsführer Stefan Thimm. Und Angela Titzrath, Präsidentin des ZDS ergänzt: „Ohne die deutschen Seehäfen sind die geplanten Ausbauziele für Offshore-Windenergie nicht zu erreichen. Mit Blick auf den angepeilten Hochlauf der Leistung aus Windenergie auf See müssen daher schnell die politischen Weichen für den Ausbau von Schwerlastflächen in den Seehäfen gestellt werden. Hier ist vor allem der Bund in der Pflicht, finanziell seinen Anteil zum Gelingen der Energiewende zu leisten.“

WENIGER LUFT TRANSPORTIEREN

Das Start-up Alpha Augmented Services lässt KI Tetris spielen, um unter anderem Waren in Containern, Lkw und Waggons optimal zu packen und dadurch Emissionen in erheblichem Umfang einzusparen.

Es passiert ständig: Waren werden in zu großen Behältnissen mit viel zu viel Luft verpackt. Nach Einschätzung von Massimo Rosseti, CEO des 2022 gegründeten Start-ups Alpha Augmented Services aus dem schweizerischen Städtchen Baar im Kanton Zug, werden rund 90 Prozent der Sendungen weltweit nicht optimal gestaut.

Rossetti muss es wissen, schließlich verfügt er über mehr als 20 Jahre Logistikerfahrung und war zuletzt Global Airfreight Solution Manager bei Agility Logistics. „Wir sind langjährige Freunde, und er erzählte mir, wie händisch dort gepackt wurde“, berichtet der frühere Investmentbanker und jetzige Chief Administrative Officer (CAO) Joachim Paech. „Zusammen hatten wir die Idee, das in eine Software zu übertragen.“

Als Agility Anfang 2022 vom dänischen Logistiker DSV übernommen wurde, war das Timing perfekt. Zusammen mit Paechs Sohn und jetzigem CIO Laurin, der an der ETH Zürich Computer-Science mit Schwerpunkt Machine-Learning und KI studiert hat, gründeten die drei 2022 Alpha Augmented Services.


Schnell hätten sie viel Zuspruch bekommen. „Als wir nach zwei Jahren das Projekt und das erste minimal brauchbare Produkt vorstellen konnten, haben uns Logistikprofis wie Essa Al-Saleh, ehemaliger CEO von Agility, und Hans Hickler, ehemaliger CEO von DHL Express Worldwide, sowohl mit ihrem Know-how und Netzwerk als auch finanziell vom ersten Tag an unterstützt.“



Das Gründungstrio von Alpha Augmented Services: v. l. CAO Joachim Paech, CIO Laurin Paech und CEO Massimo Rosseti

Und so funktioniert es: „Anhand der Kundendaten analysiert unsere Software die aktuellen Prozesse und Muster der Produktbestellungen, Artikel- und Versandverpackungen unserer Kunden beziehungsweise von deren Lieferanten“, erläutert Paech. „Jede Bestellung wird per E-Mail, API- oder EDI-Schnittstelle an uns übertragen, und mithilfe der Software zeigen wir, wie der verfügbare Platz optimal genutzt wird. Denn niemand sollte für ‚verpackte Luft‘ bezahlen“, so Paech.

Optimiert werden sowohl das Packen von See- und Luftfrachtcontainern als auch Lkw und Bahnwaggons, aber auch der Warenein- und -ausgang in Vertriebszentren. Und es geht noch weiter. „Aktuell arbeiten wir daran, den Raum eines Frachtflugzeugs zu optimieren“, berichtet Paech. Der Vorteil für die Kunden liege auf der Hand: Sie sparen Geld und CO₂. „Würde die gesamte Logistikbranche die vorhandenen Kapazitäten nutzen, ließen sich allein dadurch die Emissionen um über 20 Prozent reduzieren“, unterstreicht Paech.

Mindestens 60 neue Kunden zu den bestehenden im zweistelligen Bereich will das rund 25 Köpfe zählende Team in diesem Jahr hinzugewinnen. Erst kürzlich hat das Start-up knapp zwei Millionen Euro eingesammelt. Schwarze Zahlen sind spätestens für 2025 geplant. (cb) 



MATTHIAS MAGNOR FOLGT 2025 AUF DREEKE

BREMEN Nach zwölf Jahren an der Spitze von BLG LOGISTICS wird der Vorsitzende des Vorstands Frank Dreeke (r.) das Unternehmen zum Ende des Jahres turnusmäßig verlassen.

Zu seinem Nachfolger ernannte der BLG Aufsichtsrat im Februar Matthias Magnor (l.). Magnor ist seit 2021 Mitglied des Vorstands und Chief Operating Officer (COO) der BLG-Gruppe. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit Matthias Magnor einen Nachfolger gefunden haben, der das Unternehmen bereits sehr gut kennt und die Transformation der operativen Bereiche in den letzten drei Jahren erfolgreich gestaltet hat.“, so Dr. Klaus Meier, Vorsitzender des BLG Aufsichtsrats.



NÖLKE WECHSELT VOM SPC ZUM WAB

BONN Beim ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist Markus Nölke zum 29. Februar nach mehr als 13-jähriger Tätigkeit als Geschäftsführer verabschiedet worden. „Markus wird uns fehlen, sowohl fachlich wie auch menschlich“, so SPC-Vorstandschef Wolfgang Nowak. „Er hat die ShortSeaShipping Days ins Leben gerufen, Fachgruppen initiiert und bei Foren Politik mit Verladern und Logistikern vernetzt.“ Nölke ist im März zum Windindustrieverband WAB gewechselt. Über den frei gewordenen Posten heißt es im SPC-Mitgliedschreiben: „Wir werden schnellstmöglich die Nachbesetzung der Position organisieren.“



FISCHER KOMPLETTIERT BVL-FÜHRUNG

BREMEN Silke Fischer wird zum 1. Juli 2024 Vorsitzende der Geschäftsführung der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Bremen. Die Logistikexpertin und studierte Ingenieur-Ökonomin leitet die BVL-Geschäftsstelle dann gemeinsam mit Geschäftsführer Christoph Meyer. Fischer war zuletzt als Director Sales im Bereich Contract Logistics bei Geodis tätig. Zuvor hatte sie unter anderem Führungspositionen bei Leschaco – Lexzau, Scharbau und bei Moller-Maersk Deutschland inne. „Damit können wir auch die Erneuerung der BVL als Verein mit voller Kraft fortsetzen“, so der BVL-Vorstandsvorsitzende Professor Thomas Wimmer.

KLIMAFREUNDLICH RANGIEREN

BREMEN Wie können Rangierloks in den Häfen künftig klimafreundlich betrieben werden? Dieser Frage widmet sich das Verbundprojekt „SH2unter@ports“, in dessen Rahmen sich im Februar an der Hochschule Bremen rund 40 Vertreter aus Eisenbahnverkehrsunternehmen, Beraterfirmen und Lok-Leasingunternehmen, des Weiteren Fördermittelgeber sowie Vertreter der Seehäfen



Bremerhaven, Hamburg und weiterer norddeutscher Häfen in einem gemeinsamen Workshop über weitere Schritte austauschten. Ihr Ziel: Am Ende des Projekts soll ein konkreter Umsetzungsplan stehen, um im Rangierbetrieb schnellstmöglich CO₂-Neutralität zu erreichen.



ERFOLGREICHE PARTNERSCHAFT FÜR WIRTSCHAFTLICHE BILDUNG

OLDENBURG Im Februar kamen Vertreter von Seaports of Niedersachsen, bremenports, BLG LOGISTICS, vom JadeWeserPort und vom Institut für Ökonomische Bildung (IÖB) in Oldenburg zusammen, um auf die bisherigen Erfolge des 2006 ins Leben gerufenen Bildungsprojektes „Maritime Wirtschaft und Logistik“ zurück- und auf weitere Schritte vorauszublicken. Dabei war man sich schnell einig, dass das gemeinsame Projekt, das Lehrkräften Arbeitshefte, digitale Module und ein Online-Portal für den Wirtschaftsunterricht anbietet, noch lange fortgesetzt werden soll. Für 2024 ist jetzt aber erst einmal geplant, unter anderem das beliebte Arbeitsheft „Wirtschaft im Hafen“, das sich an Schüle der Sekundarstufe I richtet, zu überarbeiten und zu digitalisieren sowie neue Onlinemodule für die Sekundarstufe II zu entwickeln.



VON DER STRASSE AUF DAS WASSER

BREMEN InnoWaTr – diese Abkürzung steht für „Innovative Waterway Transportation“ und damit für ein Innovationsprojekt, das zum Ziel hat, Container von der Straße auf das Wasser zu bringen und so die klimafreundliche Binnenschifffahrt zu stärken. Daran arbeitet bremenports, zusammen mit insgesamt 25 Projektpartnern aus Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Schweden – und zwar häfen- und länderübergreifend. Im Rahmen des EU geförderten und auf drei Jahre angelegten Nachhaltigkeitsprojektes ist bremenports „mit der Konzipierung einer Art ‘Werkzeugkasten’ betraut – also mit dem Erstellen einer praxisorientierten Anleitung für den Transfer und das Anpassen derartiger Ansätze in der eigenen Stadt oder Region“, berichtet Lars Stemmler (r.), der das Projekt bei bremenports federführend betreut und hier mit seinen Partnern aus Norddeutschland zu sehen ist. Das Spektrum der möglichen Maßnahmen reiche dabei von Containerlinien zwischen den Häfen Bremerhaven und Hamburg, über den Einsatz von autonomen oder ferngesteuerten Schiffeinheiten, bis hin zur urbanen Shuttle-Versorgung des Einzelhandels via Binnenschiff.



DOPPELTE PREMIERE FÜR „CMA CGM INDIANAPOLIS“

BREMERHAVEN Ende Februar feierte Bremerhaven den Erstanlauf der „CMA CGM Indianapolis“, die als erster Carcarrier der Reederei dort festmachte – und zwar am BLG AutoTerminal. Das 199,90 Meter lange RoRo-Schiff hat in seinem Bauch auf zwölf flexiblen Decks Platz für rund 7.000 Fahrzeuge. Für den mit einem LNG-Hybridantrieb ausgestatteten Ozeanriesen stand in Bremerhaven aber nicht nur das Löschen von Fahrzeugen auf dem Programm. Mittels eines entsprechenden Tankschiffs des Unternehmens Gasum wurde auch das erste LNG-Bunkern erfolgreich abgeschlossen. Danach ging es weiter in Richtung Singapur.



NORDFROST MIT NEUEM KÜHLHAUS IN WESEL

SCHORTENS, WESEL Mit einem neuen Kühlhaus auf dem Nordfrost Hafen-Terminal Wesel, dessen Richtfest im Februar gefeiert wurde, will der Tiefkühllogistiker nach eigener Aussage „einen weiteren Meilenstein für eine nachhaltige Supply Chain“ setzen. Das 16,5 Hektar große Grundstück soll ab Mitte 2024 dem Umschlag von Containern und Projektladungen dienen und eine besondere Rolle bei der Verlagerung von Reefer-Containern auf den Wasserweg spielen. Durch die direkte Anbindung an den Rhein und die Westhäfen sowie durch Shortsea Verkehre zu anderen europäischen Häfen sei der Standort optimal vernetzt.



MEET & GREET: FÜNF AUF EINEN STREICH

BREMEN Zum „Meet & Greet“ mit den fünf Repräsentanten der bremischen Häfen luden Ende Januar die BHV-Bremische Hafen- und Logistikvertretung und bremenports in den Industrieclub ein. Dabei stellten sich (v. l.) Christoph Kernen (Baden-Württemberg), Claus Hansen (Österreich), Sonja Reissner (Sachsen), Peter Hrbik (Tschechien) und Hartwig Weidt (Nordrhein-Westfalen) nicht nur mit spannenden Details zu ihren persönlichen Hafenerfahrungen vor, sondern standen den Gästen auch für einen entspannten Austausch zur Verfügung. So lautete das vielfach vernommene Fazit nach diesem Abend: „Schön war’s“.



GRÜNE LOGISTIK FÜR DAS WELTALL

BREMEN Im Neustädter Hafen traf im Februar die sprichwörtliche Raketenwissenschaft auf den ältesten maritimen Antrieb der Welt, das Segel. Das erste Flugmodell der Ariane 6 Oberstufe wurde von den Spezialisten der BLG auf das Hybridschiff „Canopée“ verladen, das auch mit Windenergie angetrieben wird. „Diese Symbiose von Weltraumforschung und umweltfreundlicher Technologie ist ein starkes Zeichen dafür, dass wir nachhaltige Prinzipien in alle Bereiche unseres Lebens integrieren können“, so BLG-CCO Matthias Magnor. Bereits seit vielen Jahren verlädt die BLG Raketenbauteile für die ArianeGroup.



BREMER IDEEN FÜR DIE MARITIME WASSERSTOFF-WIRTSCHAFT

DEN HELDER/BREMEN Mitte Februar fiel im niederländischen Den Helder der offizielle Startschuss für „North Sea Hydrogen Valley Ports“. Das durch EU-Mittel im Rahmen des Interreg-Programms geförderte EU-Projekt zielt darauf ab, Häfen zu zentralen Drehscheiben für grünen Wasserstoff und Power-to-X-Kraftstoffe wie Methanol und Ammoniak zu entwickeln. Zudem ist der Aufbau eines Netzwerks von Häfen und Stakeholdern für den Austausch von Erfahrungen geplant, wobei die Bremischen Häfen eine führende Rolle einnehmen werden. Mit im Boot sind auch die Häfen aus Brest (Frankreich), Den Helder (Niederlande) und Esbjerg (Dänemark). Dazu Kristina Vogt, Bremer Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation: „Unsere Beteiligung am EU-Projekt ‚North Sea Hydrogen Valley Ports‘ ist nicht nur ein Sprungbrett für die Entwicklung und Erweiterung grüner Wasserstofftechnologien, sondern es bildet auch die Basis für eine weitreichende, europaweite Zusammenarbeit. Indem wir konkrete Lösungen für die Nutzung von Wasserstofftechnologien entwickeln, tragen die Bremischen Häfen aktiv zum Klimaschutz bei und treiben gleichzeitig das Wirtschaftswachstum in einer sich wandelnden maritimen Industrie voran.“

NEUER TREIBSTOFF AUS ALTEM FETT

BRAKE Mit einem Workshop rund um Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) hat das Maritime Cluster Norddeutschland im März in Brake die Initiative für eine HVO-Modellregion Unterweser gestartet. Die Vorteile des Kraftstoffs aus Altölen oder Speiseölrückständen und Wasserstoff: Er lässt sich regional produzieren und kann klimaschädliche Emissionen von Binnen- und kleineren Seeschiffen um bis zu 80 Prozent reduzieren. Die ersten HVO-Testläufe seien vielversprechend gewesen, so Professor Iven Krämer, Leiter des Referats Hafenwirtschaft und Logistik bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation in Bremen.



J. MÜLLER IST JETZT MITGLIED IM SPC-NETZWERK

BRAKE J. MÜLLER ist Anfang Februar dem Trägerverein des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) beigetreten. „Durch die Mitgliedschaft im SPC wollen wir uns noch besser in der Branche vernetzen, unsere Transporte auf Wasserwegen und Schienen stärken sowie den Austausch mit Marktteilnehmern ausbauen“, erklärt Hergen Hanke, der den Bereich Ship Services & Logistik seit Juli 2023 bei J. MÜLLER verantwortet. Als Hafenlogistiker sei man nicht nur für die sichere Ladung, Löschung und Lagerung der Commodities verantwortlich, sondern auch für flexible, trimodale Logistikkonzepte, so Hanke.

EMS-FEHN-GROUP EXPANDIERT IN DEN NAHEN OSTEN

LEER Die EMS-Fehn-Group hat im Januar in Ägypten das Unternehmen EFG Logistics Services gegründet. Von Kairo aus versorgt das Team Kunden im Nahen Osten und in Nordafrika mit einem Leistungspaket, dessen Spektrum von See-, Straßen- und Lufttransporten bis hin zu komplexer Projektlogistik reicht. „Unser Team ist sehr gut in den regionalen Märkten vernetzt und bestens darauf vorbereitet, die wachsende Nachfrage nach den Dienstleistungen im Nahen Osten und in Nordafrika zu bedienen“, so Tamer Sherif, der seit mehr als 25 Jahren in der Logistik-Branche tätig ist und EFG Logistics Services leitet.



HELLMANN WIRD PARTNER DES HMM GREEN SAILING SERVICE

OSNABRÜCK Durch eine Zusammenarbeit mit dem südkoreanischen Carrier HMM geht Hellmann Worldwide Logistics seit März den nächsten Schritt bei seinem Engagement für nachhaltige Transportlösungen. Die Partnerschaft im HMM Green Sailing Service ermöglicht dem Logistiker die Reduzierung seines CO₂-Fußabdrucks und ein effektives Scope-3-Emissionsmanagement durch den Einsatz von Biokraftstoffen der zweiten Generation in der HMM-Schiffsflotte. „Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Hellmann, um gemeinsam an einer emissionsfreien Zukunft zu arbeiten“, so Shin Kim, Chief Container Business Officer bei HMM.

2024		 GERMAN PORTS	
SAVE THE DATE	APR	3. 4. 2024	BHV-Sonderhafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		9. 4. 2024	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		11. 4. 2024	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Leuna, Deutschland
<p>Zahlreiche interessante Veranstaltungen sind angekündigt und geplant. Doch mitunter kann es nach Redaktionsschluss noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind diese Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen, zum Beispiel auf unserer Webseite www.logistics-pilot.com/event-kalender/</p> 	MAI	7. 5. 2024	Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Duisburg, Deutschland
		14. 5. 2024	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		21. – 23. 5. 2024	Breakbulk Europe www.europe.breakbulk.com Rotterdam, Niederlande
		26. 5. 2024	Exkursion auf die Luneplate www.bremenports.de Bremerhaven, Deutschland
		27. 5. 2024	BHV-Golftunier www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		28. 5. 2024	Hafen trifft Festland www.jadeweserport.de Osnabrück, Deutschland
	JUN	4. 6. 2024	German Ports Empfang www.bremenports.de Berlin, Deutschland
		13. 6. 2024	LOGISTICS TALK www.bremenports.de Neuss, Deutschland
		25. – 27. 6. 2024	Transport Logistic China www.transportlogistic-china.com Shanghai, China
	AUG	13. 8. 2024	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland

IMPRESSUM

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

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

Projekt- und Anzeigenleitung:
Thomas Walbröhl
Telefon: +49 421 30901-616
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023
www.bremenports.de/logistics-pilot

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

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Julia Schwericke

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

Layout:
Monique Dobrzelak

Druck:
müllerdtitzen, Bremerhaven
www.muellerdtitzen.de
gedruckt auf 100 % recyceltem FSC-Papier

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Die Inhalte sind auch online unter www.logistics-pilot.com abrufbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code.

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

Im Sinne der besseren Lesbarkeit verwenden wir bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern im LOGISTICS PILOT in der Regel die männliche Form. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.



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

HÖHER

SCHNELLER

WEITER

DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

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

SCHNELL UND DIREKT NACH MEXICO
Seit Januar 2024 verbindet der AL4 Transatlantik-Dienst von Hapag-Lloyd Wilhelmshaven regelmäßig mit Mexiko und der US-Ostküste.

[www.jadeweserport.de/
schiff-schiene/liniendienste/](http://www.jadeweserport.de/schiff-schiene/liniendienste/)



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

www.jadeweserport.de



BLÄTTERN. KLICKEN. ODER WISCHEN.

Lesen Sie den LOGISTICS PILOT auf Papier oder online. Auf unserer Website finden Sie ausgewählte Inhalte unseres Magazins und können in verschiedene Themenschwerpunkte und Regionen der Welt eintauchen.

www.logistics-pilot.com



FÜR IOS:



FÜR ANDROID:

