

TIEFGANG#3

HAFEN

Machbarkeitsstudie „JadeWeserPort II“ zeigt:
Eine Hafenerweiterung ist technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll. **Seite 3**

WATERKANT

Nachgefragt bei Rolf Habben Jansen, Chef von Deutschlands größter Linienreederei Hapag-Lloyd. Hier lesen Sie das Interview: **Seite 4-5**

VERLADER

Hartmann International verschifft für einen Automotive-Kunden Kautschukwaren via Wilhelmshaven nach Shanghai. **Seite 7**

GÜTER- UND CONTAINERUMSCHLAG IN DEUTSCHEN SEEHÄFEN 2015*

Güterumschlag in deutschen Seehäfen

296,2

Millionen Tonnen

-2,6 %

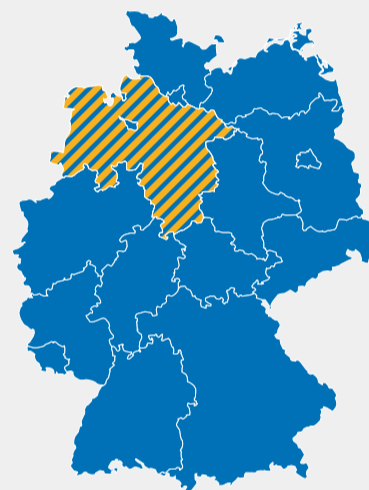


+12 %

Güterumschlag in niedersächsischen Seehäfen

52

Millionen Tonnen



Containerumschlag in deutschen Seehäfen

15,2

Millionen TEU

-4,6 %



+536,2 %

Containerumschlag im JadeWeserPort

426.751

TEU

* VERÄNDERUNGEN IM VERGLEICH ZUM VORJAHR

QUELLEN: DESTATIS, EUROGATE, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN

KRÄFTIGES WACHSTUM GEGEN DEN TREND

Der JadeWeserPort und weitere Seehäfen Niedersachsens haben ihren Seegüterumschlag 2015 deutlich gesteigert. Während der gesamtdeutsche Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent auf 296,2 Millionen Tonnen zurückging, schlugen die niedersächsischen Seehäfen rund 52 Millionen Tonnen Seegüter um und verbuchten somit ein Plus von 12 Prozent.

Aufhorchen lässt vor allem die Entwicklung am JadeWeserPort, Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen: In Wilhelmshaven liegt das abgefertigte Containervolumen bei 426.751 TEU und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr mehr als versechsfacht. Insgesamt hat der Terminalbetreiber Eurogate im Jahr 2015 mehr als 200 Großcontainerschiffe mit jeweils mehr als 18.000 TEU Transportkapazität an der Nordsee abgefertigt.

Größe ist ein Trend, der nicht nur in Bezug auf Mega-Carrier für eine weiterhin positive Entwicklung im JadeWeserPort spricht. Branchenexperten gehen davon aus, dass sich nach der Konsolidierungswelle nun neue Allianzen unter den Linienreedereien in der Containerschifffahrt bilden werden. Zu diesem Thema äußert sich auch Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen im Interview in dieser TIEFGANG-Ausgabe, das Sie auf den Seiten 4 und 5 finden.

Bereits im April dieses Jahres äußerte Eurogate-Chef Emanuel Schiffer gegenüber der DVZ – Deutsche Verkehrs-Zeitung, er gehe davon aus, dass es zusätzlich zur 2M-Allianz von Maersk und MSC bald noch mindestens eine weitere Allianz in vergleichbarer Größenordnung geben werde. „Und je größer diese Allianzen sind, desto besser ist das auch für Wilhelmshaven, da größere Allianzen tendenziell auch größere Schiffe einsetzen.“

HOME24 VERSCHIFFT ÜBER DEN JADEWESERPORT

Erfolgreicher Testlauf in Wilhelmshaven: Seit Juni 2015 verschifft Home24 einen Teil seiner Waren über den JadeWeserPort. Europas größtes Online-Möbelhaus arbeitet daran, seine Supply Chain kontinuierlich zu verbessern und im Containergeschäft auch in Zeiten sich ständig ändernder Bedingungen bestens aufgestellt zu bleiben. „Wir glauben, dass uns Wilhelmshaven diese Möglichkeiten bieten kann und eine Alternative zu den traditionellen Hafenstandorten ist“, sagt Sebastian Hultsch, zuständig für den Bereich Import/Projects bei Home24. Bisher hat das Unternehmen 50 TEU über Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen bewegt. Dass die Container via Wilhelmshaven verschifft werden, hat auch damit zu tun, dass Home24

im Oktober 2015 sein neuestes und bislang größtes Logistikzentrum im niedersächsischen Walsrode in Betrieb genommen hat. Von dem rund 60.000 Quadratmeter großen Zentrum aus will der Online-Händler seine Kunden in sieben europäischen Märkten noch schneller beliefern und der steigenden Nachfrage nach Möbeln aus dem Netz gerecht werden. Strategisch wird das Unternehmen das Logistikzentrum in Walsrode vorwiegend für großformatige Artikel nutzen, die per Spedition an die Kunden ausgeliefert werden. Den zweiten Lagerstandort in Ludwigsfelde bei Berlin nutzt Home24 vor allem für Paketsendungen. Beide Läger betreibt der Online-Händler selbst.

IMMER MEHR MEGA-CARRIER IMMER ÖFTER IM JADEWESERPORT

Der Trend zu Großcontainerschiffen ist ungebrochen: An den deutschen Eurogate-Terminals stieg die Zahl der Anläufe von Frachtern mit mehr als 10.000 TEU Transportkapazität im vergangenen Jahr um fast 35 Prozent auf insgesamt 618. Wie der Terminalbetreiber mitteilt, verfügte ein Drittel dieser Schiffe bereits über Transportkapazitäten von mehr als 18.000 TEU – und rund 19 Prozent dieser Mega-Carrier legten in Wilhelmshaven an. Deutschlands einziges Tiefwasser-Containerterminal bietet optimale

Bedingungen für die Abfertigung von Großcontainerschiffen und wird regelmäßig von Mega-Carriern der 2M-Allianz von Maersk und MSC angelaufen.

Mit der Rundreise der 13.000 TEU fassenden MSC Beryl hat die Reederei MSC seit Neuestem wieder einen Europa-Iran-Dienst in ihre Fahrpläne aufgenommen. Ab Wilhelmshaven kann über den bestehenden Lion-Service nun auch ein wöchentlicher Transshipment-Feederdienst

via Jebel Ali (Dubai) nach Shahid Rajae (Bandar Abbas) gebucht werden. Die Transitzeit von Wilhelmshaven nach Shahid Rajae beträgt 31 Tage. Über Xiamen, Singapur und Jebel Ali verbindet der Lion-Service derzeit Fernost mit den Nordrange-Häfen Wilhelmshaven, Hamburg, Rotterdam, Felixstowe, Antwerpen und Le Havre.

Hier geht es direkt zu den Fahrplänen von MSC: <http://bit.ly/26OR7vE>



Die weltgrößten Containerbrücken für die weltgrößten Mega-Carrier: die 18.340 TEU tragende Mary Maersk am Container Terminal Wilhelmshaven.

FOTO: SVEN BÖHME



CONTAINER WIEGEN IM GVZ

Neuer Service im Güterverkehrszentrum des JadeWeserPorts: Das Logistik- und Transportunternehmen Meta & Peter Beeken bietet Verladern bzw. deren Spediteuren die Möglichkeit, das Bruttocontainergewicht der zu verschiffenden Container zu ermitteln – täglich zwischen 8 und 16 Uhr auf direktem Weg zum Terminaleingang. Aufgrund veränderter SOLAS-Richtlinien müssen Angaben zur Bruttomasse von Containern ab dem 1. Juli 2016 rechtzeitig vor der schiffsseitigen Verladung übermittelt werden. Die Anmeldung der Container sollte spätestens 24 Stunden vor der Anlieferung erfolgen, kurzfristige Anfragen sind aber möglich. Der Ansprechpartner vor Ort ist Maik Tietz, Tel.: 04421 - 506 13 70, E-Mail: tietz@beeken-wlhv.de.

NEUE TERMINE „HAFEN TRIFFT FESTLAND“

Gemeinsam mit den Seaports of Niedersachsen setzt der JadeWeserPort seine Veranstaltungsreihe „Hafen trifft Festland“ fort, um der steigenden Bedeutung deutscher Seehäfen für das Binnenland Rechnung zu tragen. Logistikaffine und produzierende Unternehmen sowie Vertreter aus Handel und Dienstleistung haben dort die Gelegenheit, sich über die Vorteile zu informieren, die Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen bietet. Nach der erfolgreichen Premiere des Formats in Göttingen gibt es in diesem Jahr drei weitere Termine: am 12.07. in Nürnberg, am 14.09. in Köln und am 27.10. in Bielefeld. Nähere Infos und Anmeldungen per E-Mail an s.thomas@jadeweserport.de (für Nürnberg und Bielefeld) und info@seaports.de (Köln).

MACHBAR UND WIRTSCHAFTLICH SINNVOLL

Die Planungen für den Bau eines zweiten Containerterminals im JadeWeserPort sollen weiter vorangetrieben werden, sobald Wilhelmshaven mehr als eine Million Standardcontainer (TEU) umschlägt.



Nach der im Februar vorgestellten Machbarkeitsstudie „JadeWeserPort II“ wird Deutschlands einziger Tiefwasserhafen voraussichtlich bereits in weniger als zehn Jahren an seine Kapazitätsgrenze stoßen. Eine Erweiterung des derzeit auf maximal 2,7 Millionen TEU ausgelegten Terminals ist grundsätzlich genehmigungsfähig, technisch realisierbar und auf mittlere Sicht auch wirtschaftlich sinnvoll, lautet das zentrale Ergebnis der Studie. Die Bedarfsanalyse hatte das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellt. Die Hochrechnung des Gesamtumschlags im JadeWeserPort zeigt, dass voraussichtlich im Jahr 2025 (Potenzial-Szenario), spätestens aber im Jahr 2027 (Basis-Szenario) mehr Container in Wilhelmshaven ankommen, als mit der vorhandenen Infrastruktur umgeschlagen werden können.

Der Niedersächsische Industrie- und Handelskammertag (NIHK) begrüßt eine mittelfristige Realisierung der zweiten Ausbaustufe: „Ich halte es für eine kluge Entscheidung, sich frühzeitig mit der Erweiterung des JadeWeserPorts zu befassen – und nicht erst, wenn es schon Engpässe gibt“, erklärte NIHK-Präsident Thomas Windgassen. Geplant ist derzeit, dass die Bauarbeiten im Jahr 2023 starten, wenn sich die Umschlagsprognosen weiter bestätigen. Die bestehende Kaje soll dann um 1,8 Kilometer nach Norden verlängert und die Wassertiefe für einen Schiffstiefgang von 16,50 Metern ausgelegt werden.

Für die weitere Planung regte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies an, dass sich auch Hamburg und Bremen an einem zweiten Tiefwasserterminal in Wilhelmshaven beteiligen. Das erklärte Ziel laute schließlich „Mehr Container für Deutschland“.



Für das zweite Containerterminal ist eine Verlängerung der Kaje um 1,8 Kilometer nach Norden möglich.

FOTO: JWP

GRÖSSENWAHN? WEITSICHT!

Seit der JadeWeserPort Ende 2012 an den Start ging, wurde aufgrund der nur geringen Umschlagmengen von verschiedenen Seiten der grundsätzliche Bedarf in Zweifel gezogen. Und nun ist auch noch eine zweite Ausbaustufe im Gespräch. Das ruft erneutes Kopfschütteln hervor. Aber: Ist dieser Gedanke wirklich so abwegig?

Die ursprüngliche Planung sah vor, den neuen Hafen zu einem Zeitpunkt in Betrieb zu nehmen, zu dem die anderen deutschen Containerhäfen sich konkret mit ihren Kapazitätsgrenzen konfrontiert sehen würden. Aufgrund der Krise und der zwischenzeitlich schwachen Entwicklung der Weltwirtschaft und des Containerverkehrs hat sich die Nachfrage in den vergangenen Jahren deutlich langsamer entwickelt, als es bis 2008 zu beobachten war. Für die kommenden Jahre rechnen die Experten damit, dass die Wirtschaft wieder Fahrt aufnimmt und das Wachstum beim Containerverkehr anzieht. Schon ein moderates Wachstum der Nachfrage nach Umschlagleistung in den deutschen Containerhäfen um 3,9 Prozent pro Jahr bedeutet eine Auslastung der vorhandenen und konkret geplanten Kapazitäten in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts. Will man eine quasi zwangsweise Abwanderung von Verkehren in die Westhäfen und die damit verbundenen wirtschaftlichen und ökologischen Nachteile vermeiden, müssen in den deutschen Häfen zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden. Hinzu kommt das Schiffsgrößenwachstum. Die Bedeutung der Mega-Carrier nimmt wesentlich schneller zu als noch vor 5 Jahren angenommen.

Die Zeit und der Markt arbeiten für den JadeWeserPort. 2015 hat dem Hafen deutliche Steigerungen gebracht; der Bedarf an weiteren Hafenskapazitäten am tiefen Wasser ist absehbar. Der konkrete Zeitpunkt hängt von verschiedenen regionalen und globalen Entwicklungen ab und ist daher mit Unsicherheiten behaftet. Wichtig ist, vorbereitet zu sein!



FOTO: ISL

PROF. DR. BURKHARD LEMPER

Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik,
Hochschule Bremen

„KOOPERATIONEN SIND IN UNSERER BRANCHE UNABDINGBAR“

Im TIEFGANG-Interview spricht Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen über Wege aus der Schifffahrtskrise, den Trend zu immer größeren Containerschiffen und die Zukunft der Reederei-Allianzen. Zudem erläutert der Niederländer, warum bisher noch kein Hapag-Lloyd-Schiff den JadeWeserPort angelaufen hat.*



Seit Juli 2014 stehen Sie an der Spitze von Hapag-Lloyd, Deutschlands größter Linienreederei. Wie wollen Sie sich im achten Jahr der Krise in der internationalen Handelsschifffahrt behaupten?

Wir haben das vergangene Jahr mit einem guten Ergebnis abgeschlossen, trotz eines herausfordernden Marktumfelds. Für das laufende Geschäftsjahr sind wir vorsichtig optimistisch, dass wir erneut einen Schritt nach vorne machen können. Dabei werden unsere Maßnahmenpakete im Hinblick auf Kostensenkungen sowie Effizienz- und Umsatzsteigerungen helfen, das Ziel, das wir uns gesteckt haben, zu erreichen.

Der Trend zu immer größeren Containerschiffen ist ungebrochen. So plant etwa CMA CGM, weitere neun Riesenfrachter mit jeweils 20.000 TEU zu ordern. Wird Hapag-Lloyd auch in neue Mega-Carrier investieren?

Kurzfristig nein. Mittel- und langfristig können wir uns aber eine Investition in solche Großschiffe durchaus vorstellen.

Während die Schiffe immer größer werden, geht die Entwicklung bei den Frachtraten in die entgegengesetzte Richtung. Haben die Reedereien die Schifffahrtskrise somit nicht auch zum Teil selbst verursacht? Und wie reagieren Sie auf die wachsende Überkapazität?

Wer oder was daran schuld ist, darauf kommt es nicht an. Entscheidend ist, dass es ein gesundes Verhältnis von Kapazität und Nachfrage gibt. Wir gehen momentan davon aus, dass die Raten im Laufe des Jahres auf vielen Strecken steigen werden. Denn das derzeitige Rateniveau ist für keinen der weltweiten Carrier auskömmlich.

Die Abfertigung der Mega-Carrier stellt viele Häfen vor große Herausforderungen. Wie beurteilen

Sie diese Entwicklung – und wer profitiert von den Mega-Carriern?

Bei allen Infrastrukturprojekten kommt es darauf an, dass die Beteiligten eng zusammenarbeiten. So haben Luftfahrtunternehmen und Flughäfen gemeinsam die Herausforderungen des weltweit größten Passagierflugzeugs A380 gemeistert. Ich bin sicher, dass uns das bei den Ultra Large Vessels genauso gelingen wird. Im Übrigen bin ich überzeugt davon, dass wir im Hinblick auf Schiffsgrößen von 18.000 bis 20.000 TEU am Ende der

Fahnenstange angekommen sind – nicht technologisch, aber betriebswirtschaftlich.

Hapag-Lloyd ist traditionell dem „Heimathafen“ Hamburg verbunden. Für Großcontainerschiffe jenseits 18.000 TEU gibt es dort allerdings nur vier Liegeplätze. Stößt die Infrastruktur in Hamburg künftig an ihre Grenzen?

Der Hamburger Hafen ist gegenwärtig durchaus in der Lage, solche Großschiffe abzufertigen. Damit er als drittgrößter europäischer Hafen wettbewerbs- und zukunftsfähig bleiben kann, halte ich allerdings die Elbvertiefung bzw. vor allem Elbverbreiterung für essenziell.

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen, in dem Mega-Carrier tideunabhängig und voll abgeladen festmachen können. Würde es sich da nicht schon aus Gründen der nautischen Erreichbarkeit anbieten, bestimmte Liniendienste innerhalb Ihrer G6-Allianz nach Wilhelmshaven zu verlagern?

Wir schauen uns die großen Häfen in Europa als G6-Allianz immer wieder an. Auch Wilhelmshaven hat bei unseren Überlegungen immer wieder eine Rolle gespielt. Für unsere derzeitige Linien-, Partner- und Kundenstruktur ist ein Anlauf von Wilhelmshaven aber nicht sinnvoll.

Was muss passieren, damit der JadeWeserPort für Hapag-Lloyd attraktiv wird?

Wie gesagt: Der Hafen muss passen – in unsere Linienstruktur, in unsere Allianzpartnerstruktur und auch in unsere Kundenstruktur. Ein beträchtlicher Teil unserer Container, die in Hamburg gelöscht werden, wird von hier aus in einem Umkreis von rund 200 Kilometern weitertransportiert. Hier verfügt Hamburg über ein gewachsenes, zuverlässiges und hochfrequentes Netz an Hinterlandverkehren.



FOTO: HAPAG-LLOYD AG

ROLF HABBEN JANSEN

Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG



Ob Hapag-Lloyd künftig Container auch über den JadeWeserPort verschifft, hängt laut Rolf Habben Jansen davon ab, wie sich die Linien-, Partner- und Kundenstruktur seiner Reederei künftig entwickelt. FOTO: HAPAG-LLOYD AG

Das Gesamt-Umschlagsvolumen in den deutschen Seehäfen wird laut der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen „Seeverkehrsprognose 2030“ von 269 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf 468 Millionen Tonnen im Jahr 2030 steigen. Muss sich Hamburg angesichts solcher Zuwachsraten bei den Ladungsmengen nicht an der geplanten Erweiterung des JadeWeserPorts beteiligen?

Diese Frage muss die Politik beantworten. Fest steht, dass die Menge der weltweit transportierten Schiffscontainer tatsächlich Jahr für Jahr zuverlässig um rund 5 Prozent wächst – und das schon seit Jahrzehnten.

Wird zur Sicherung des Hafenstandorts Deutschland eine Hafenkooperation benötigt?

Ich halte Kooperationen in unserer Branche grundsätzlich für unabdingbar. Einzelgänger werden in einer sich immer weiter konsolidierenden und globalisierenden Branche nicht dauerhaft überleben können.

Nach der Fusion von COSCO und CSCL wird nun Neptune Orient Lines (NOL), Mutterkonzern des G6-Mitglieds APL, von CMA CGM übernommen. Die neuen Partner fahren allerdings in unterschiedlichen Allianzen – APL wird zur „Ocean Three“ wechseln, CMA CGM und COSCO haben nach der Übernahme von CSCL sogar eine neue Allianz namens Ocean Alliance aus der Taufe gehoben. Wie sehen Sie die Zukunft der Allianzen in der Containerschifffahrt und speziell die der G6 ohne APL?

Allianzen werden auch zukünftig eine wichtige Rolle spielen – auch für Hapag-Lloyd. Wir befinden uns gegenwärtig in produktiven Gesprächen mit verschiedenen potenziellen Partnern, und Sie können davon ausgehen, dass wir auch künftig einer starken und schlagkräftigen Allianz angehören werden.

Innerhalb der G6 beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe mit dem Thema Hinterlandverkehre. Ziel ist es, diese besser zu koordinieren und weniger Leercontainer zu transportieren. Gibt es bereits konkrete Ergebnisse?

Noch nicht. Aber ich bin der festen Überzeugung, dass eine bessere Koordination mit erheblichen Einsparpotenzialen verbunden ist.

Wagen wir noch einen Blick in die Zukunft: Welche Rolle werden die deutschen Seehäfen und speziell der JadeWeserPort im Jahr 2030 spielen?

Für Norddeutschland waren die maritime Industrie und damit verbunden die entsprechenden Häfen historisch immer ein zentraler Wirtschafts- und Erwerbszweig. Ich bin mir sicher, dass das auch noch 2030 der Fall sein wird.

* BEI DRUCKLEGUNG DES INTERVIEWS MITTE MAI FÜHRTE HAPAG-LLOYD KOOPERATIONSGESPRÄCHE MIT UASC.

MEYER & MEYER BEZIEHT ZOLLBÜRO IM JADEWESERPORT



Vom Bürogebäude „Pacific One“ aus ermöglicht der Fashion-Logistiker seinen Kunden, von den Vorteilen des JadeWeserPorts zu profitieren. FOTO: GENIUSSTRAND.DE

Um seinen Kunden in Europa, Asien und Nordafrika Zolldienstleistungen sowie zusätzliche expeditionelle Leistungen jenseits reiner Zollservices anbieten zu können, bezieht das Osnabrücker Familienunternehmen Meyer & Meyer ein Zollbüro im JadeWeserPort.



Ab Juli 2016 werden zwei Mitarbeiter im Bürogebäude „Pacific One“ dafür sorgen, dass die Kunden von Meyer & Meyer von den Vorteilen profitieren, die Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen bietet. Für den Zolldienstleister war unter anderem die sehr gute Verkehrsanbindung des JadeWeserPorts ausschlaggebend für die Ansiedlung, da diese ein schnelles Containertrucking über die A29 oder per Bahn in Richtung der großen Logistikzentren von Meyer & Meyer ermöglicht. Weitere Vorteile, die das auf Fashion-Logistik spezialisierte Unternehmen überzeugten, sind der tideunabhängige 24-Stunden-Betrieb und die reibungslose Abwicklung auch der größten Mega-Carrier. „Das neue Zollbüro im JadeWeserPort ist Teil unserer in-

ternationalen Wachstumsstrategie und gewährleistet eine besonders schnelle Abfertigung der Waren“, sagt Till Kramer, Manager BU Zoll-Services bei Meyer & Meyer. „Wir sind überzeugt, dass der JadeWeserPort weiterhin deutlich wachsen wird, und freuen uns, einer der ersten Zolldienstleister vor Ort zu sein.“ Zolldienstleistungen sind für das Osnabrücker Unternehmen ein wesentlicher Bestandteil der umfangreichen „From Sheep to Shop“-Services, die die gesamte textile Supply Chain der Kunden begleiten. Neben der Fashion-Logistik zählen weitere spezifische Logistiklösungen für Automotive, Consumer Electronics und diverse besonders sensible Güter zum Leistungsspektrum von Meyer & Meyer.



GELUNGENE PREMIERE

Die Paderborner Spedition Hartmann International hat für einen Kunden aus der Automobilbranche ein erstes Projekt über den JadeWeserPort abgewickelt – weitere könnten in Zukunft folgen.



Drei bis vier Container Kautschukwaren pro Monat transportiert Hartmann International seit Anfang des Jahres für diesen Automotive-Kunden nach Shanghai. Da es sich bei der Sendung um zeitkritische Teile handle und Wilhelmshaven das beste Zeitfenster für die Überfahrt nach China geboten habe, sei die Entscheidung zum ersten Mal für die Verschiffung über den JadeWeserPort gefallen, so Bernhard Dillhage, Leitung Air & Sea bei der Hartmann International GmbH & Co. KG. „Unter Berücksichtigung des Ladetermins

bot Wilhelmshaven die schnellste Verschiffungsmöglichkeit.“ Für Hartmann International war es die erste direkte Ausfuhr über den JadeWeserPort – und es müsse nicht die letzte gewesen sein, so Dillhage. Denn der JadeWeserPort spiele eine immer größere Rolle im Tagesgeschäft und stelle für manche Sendungen eine echte Alternative zu den Standardhäfen wie Hamburg oder Rotterdam dar. „Wir sind mit unserer ersten Containerverladung über Wilhelmshaven jedenfalls absolut zufrieden. Es kam zu keinerlei Wartezeiten, die Abfahrt hat

gepasst, und auch die Anlieferreferenz haben wir sehr schnell bekommen.“ Aus diesem Grund werde man den JadeWeserPort künftig voll in die Überlegungen bei anstehenden Verschiffungen einbeziehen. Schließlich wolle man für die Kunden von Hartmann International immer das bestmögliche Ergebnis erzielen. Und auch für den JadeWeserPort selbst steckt in diesem Thema Potenzial: Der Bereich der Automobillogistik soll nach dem Willen der Verantwortlichen am Standort in Zukunft weiter ausgebaut werden.



Versand von zeitkritischen Teilen nach Shanghai: Auch für Hartmann International spielt der JadeWeserPort eine immer größere Rolle im Tagesgeschäft. FOTOS: HARTMANN (2), JWP

»Die Amerikaner brauchen vielleicht das Telefon, wir aber nicht. Wir haben sehr viele Eilboten.«

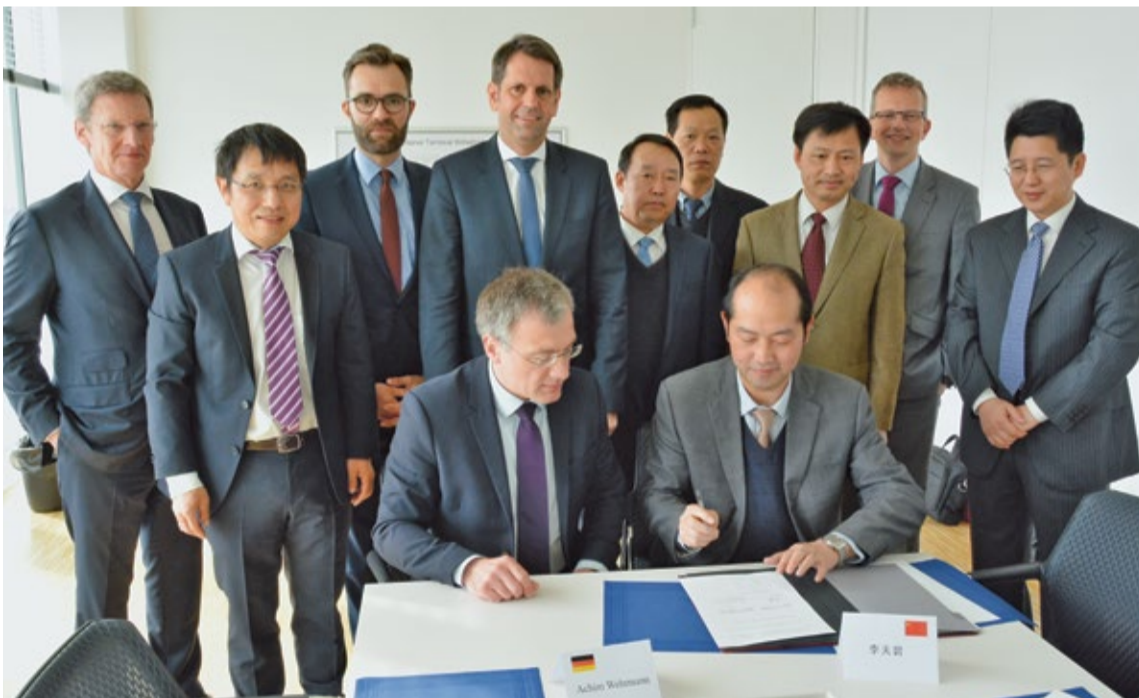
Sir William Preece, Chefsingenieur der britischen Post, 1896



Auch Experten können sich irren!

Deutschland braucht einen Tiefwasserhafen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Während der Trend zu immer größeren Containerschiffen ungebrochen ist und viele Häfen an ihre Auslastungsgrenzen stoßen, verfügt der JadeWeserPort über erweiterbare Hafenskapazitäten am tiefen Wasser.

www.mehrcontainerfuerdeutschland.de



Beeindruckt von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen: chinesische Regierungsdelegation aus Peking zu Gast im JadeWeserPort. FOTO: JWP

Der JadeWeserPort rückt verstärkt in den Fokus der chinesischen Hafenwirtschaft. Beeindruckt von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen zeigte sich eine hochrangige chinesische Regierungsdelegation aus Peking am 29. April 2016. Li Tianbi, Leiter der Abteilung für Wassertransport im chinesischen Verkehrsministerium, hob das große Investitionsinteresse Chinas in Deutschland hervor und brachte zum Ausdruck, dass die chinesische Hafenwirtschaft die Bedeutung Wilhelmshavens zunehmend erkenne. Beide Seiten äußerten den Wunsch, gemeinsame Projekte vor Ort zu entwickeln. Gesprochen wurde auch über eine mögliche Erweiterung des JadeWeserPorts. Der Austausch über die zweite Ausbaustufe soll nun bei einem weiteren Treffen in China intensiviert werden.

Auf www.mehrcontainerfuerdeutschland.de finden Sie mehr zu diesen und anderen Themen aus der Containerschifffahrt. Am besten, Sie machen sich selbst ein Bild von den vielfältigen Inhalten und stöbern einmal durch die mehr als 150 Beiträge. Die Website wird übrigens wöchentlich aktualisiert, regelmäßiges Reinschauen lohnt sich also.

IMPRESSUM

TIEFGANG#3 | 2016



Herausgeber

Container Terminal Wilhelmshaven
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
Pazifik 1
D-26388 Wilhelmshaven
Tel.: +49 (0) 44 21 - 4 09 80-0
Fax: +49 (0) 44 21 - 4 09 80-88
info@jadeweserport.de

Geschäftsführer: Andreas Bullwinkel

Sitz: Wilhelmshaven
HRA 130829 Amtsgericht Oldenburg

Realisierung

DVV Media Group GmbH
Nordkanalstr. 36, D-20097 Hamburg

Projektleitung & Redaktion: Benjamin Klare
Redaktionelle Mitarbeit: Thomas Wöhrle
Design: Andreas Gothsch

Tel.: +49 (0) 40 - 23714-01
Fax: +49 (0) 40 - 23714-309
E-Mail: info@dvvmedia.com
Internet: www.dvvmedia.com

Druck

Optimal Media, Röbel