

TIEFGANG#4

LOGISTIK

Bei der verladenden Wirtschaft in Bayern stößt der JadeWeserPort auf immer größeres Interesse. Seite 2

SUPPLY CHAIN

Wilhelmshaven ist als Main Hub für China prädestiniert, sagt Dr. Martin Makait im TIEFGANG-Interview. Seite 6

VERLADER

Der Kunststoffverarbeiter Interfol nutzt den deutschen Tiefwasserhafen für den Import von Waren aus Fernost. Seite 7



FOTO: FOTOLIA LUZITANIJA

JADEWESERPORT IM FOKUS CHINAS

China Merchants Group, China Logistics, China Communication & Construction Company, Port of Qingdao und China Cosco Shipping Group: Das Interesse chinesischer Logistiker und Häfen, Terminalbetreiber und Linienreedereien am JadeWeserPort wird immer konkreter.

Mit den bereits bestehenden Linienverbindungen der 2M-Allianz zwischen Asien und Wilhelmshaven und dem Flächenpotenzial im trimodalen Güterverkehrszentrum bietet der JadeWeserPort besonders für im- und exportorientierte Unternehmen aus China interessante Perspektiven. „In der Abbildung der Supply Chain von und nach China haben wir es uns auf die Agenda gesetzt, ein Baustein im Konzept der chinesischen Regierung zum Aufbau neuer Land- und Seewege der neuen Seidenstraßeninitiative ‚One Belt, One Road‘ zu werden“, sagt Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. Mit Unternehmen aus dem Bereich Hafenlogistik und dem Bausektor wurden zum Teil

schon konkrete Absichtserklärungen unterzeichnet; nun richtet sich auch der Blick chinesischer Linienreedereien mehr und mehr auf Wilhelmshaven. So fanden sich am 13. Juli 2016 Vertreter der Reedereien China Cosco Europe und Evergreen Shipping im JadeWeserPort ein, um sich über das umfassende Leistungsspektrum des Tiefwasserhafens zu informieren – insbesondere auch über die moderne Suprastruktur zur Abfertigung von Mega-Carriern. Anlass des Treffens war die Unterzeichnung einer Absichtserklärung (Memorandum of Understanding, MoU) mit dem Hafen Qingdao, der seine Kooperation mit dem JadeWeserPort ausbauen möchte. Mehr zum Interesse Chinas am JadeWeserPort lesen Sie auf den Seiten 4–5.

REEDER RECHNEN MIT EXTREMER ZUNAHME DER DIGITALISIERUNG

Die Digitalisierung der maritimen Wirtschaft wird in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Das ist eines der zentralen Ergebnisse der aktuellen Reederstudie 2016, für die die Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers Führungskräfte der Schifffahrtsbranche befragt hat. Neun von zehn deutschen Reedern rechnen damit, dass sich im Zuge der Digitalisierung auch ihre Geschäftsmodelle und Leistungsspektren stark verändern werden. Mehr als die Hälfte der befragten Manager gehen davon aus, dass Reedereien in der Lieferkette künftig mehr Aufgaben übernehmen müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben – nicht nur auf See, sondern auch an Land. Dass Technologieunternehmen wie Google und Amazon den digitalen Umbau der Schifffahrtsbranche mit technischen Dienstleistungen unterstützen werden, erwarten gut sechs von zehn der befragten Reeder.

ZUWÄCHSE BEIM SEEGÜTERUMSCHLAG

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) geht davon aus, dass der Seegüterumschlag im Zeitraum 2016 bis 2018 um insgesamt 3,7 Prozent steigen wird. Grundlage der ZDS-Berechnung ist die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2016“, die das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) veröffentlicht hat. Die Zuwächse beruhen demnach unter anderem auf dem stabilen Außenhandel mit den europäischen Staaten, mit Indien, den USA und einzelnen südamerikanischen Staaten.



„Auf lange Sicht war das Projekt JadeWeserPort die strategisch richtige Entscheidung. Dem Hafen gehört die Zukunft.“

Thomas Oppermann, Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, war von 1998 bis 2003 Minister für Wissenschaft und Kultur des Landes Niedersachsen und Mitglied des Kabinetts, als die Planungen für Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen aufgenommen wurden.

FOTO: GERRIT SIEVERT

VON BAYERN ÜBER WILHELMSHAVEN IN DIE WELT

Bei der verladenden Wirtschaft in Bayern stoßen der JadeWeserPort und die anderen niedersächsischen Seehäfen auf immer größeres Interesse. Der Albatros-Express von Transfracht soll ab 2017 auch Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen in den Fahrplan aufnehmen.



Trafen sich zum Nord-Süd-Logistikdialog in Nürnberg (v. l.): Inke Onnen-Lübben (Seaports of Niedersachsen), Alexander Ochs (Bayernhafen), Michael Moehlmann (JadeWeserPort), Oliver Bergk (Eurogate), Christian Süß (Transfracht) und Harald Leupold (Hafen Nürnberg-Roth).

FOTO: BAYERNHAFEN-GRUPPE

Neue Wege in der Logistik vom Südosten in den Nordwesten Deutschlands und die sich daraus für bayerische Unternehmen und Logistikdienstleister ergebenden Chancen standen im Mittelpunkt der Veranstaltung „Bayern – Niedersachsen: neue Wege in den Norden“ am 12. Juli 2016 in Nürnberg. Rund 40 Entscheider aus Logistik, Spedition und Hafenwirtschaft folgten der Einladung der Seaports of Niedersachsen, der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG und der Bayerhafen-Gruppe, zu der die sechs bayerischen Binnenhäfen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Passau, Regensburg und Roth gehören. „Je enger ein Binnenhafen mit Seehäfen und anderen Logistikzentren vernetzt ist, desto besser für Ansiedler und die verladende Wirtschaft“, sagte Alexander Ochs, Prokurist der Bayerhafen-Gruppe. „Als Standort-Architekt eröffnen wir den Unternehmen der Region neue Wege und intensivieren bestehende – für Import und Export. Dabei haben wir immer im Blick, was der Markt braucht und was tragfähige logistische Ketten voranbringt.“ Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin Seaports of Niedersachsen, lud die anwesenden Logistikentscheider ein, die Verbindungen in den Nordwesten zu testen.

Um die Herausforderungen der zunehmenden Schiffsgrößen zu bewältigen, warb JadeWeserPort-Vertriebsleiter Michael Moehlmann für mehr Kooperation unter den Seehäfen. Gemeinsam mit Oliver Bergk vom Vertriebsteam des Terminalbetreibers Eurogate präsentierte er die Vorzüge des JadeWeserPorts mit der vorhandenen Suprastruktur für die Abfertigung von Mega-Carriern, den multimodalen Hinterlandanbindungen und dem Flächenpotenzial im GVZ. Das Container Terminal Wilhelmshaven soll ab 2017 an das neue Zugsystem Albatros-Express von Transfracht angebunden werden, erklärte Christian Süß, Leiter Regionalbereich Süd der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr. 84 Abfahrten wöchentlich von und zu den deutschen Seehäfen sowie hohe Frequenzen zu den einzelnen Terminals sind die zentralen Vorteile des Transfracht-Zugsystems für die bayerische Wirtschaft.

Die nächste Veranstaltung aus der Reihe „Hafen trifft Festland“ findet am 8. November 2016 in Dresden statt. Nähere Infos und Anmeldungen per E-Mail an s.thomas@jadeweserport.de.

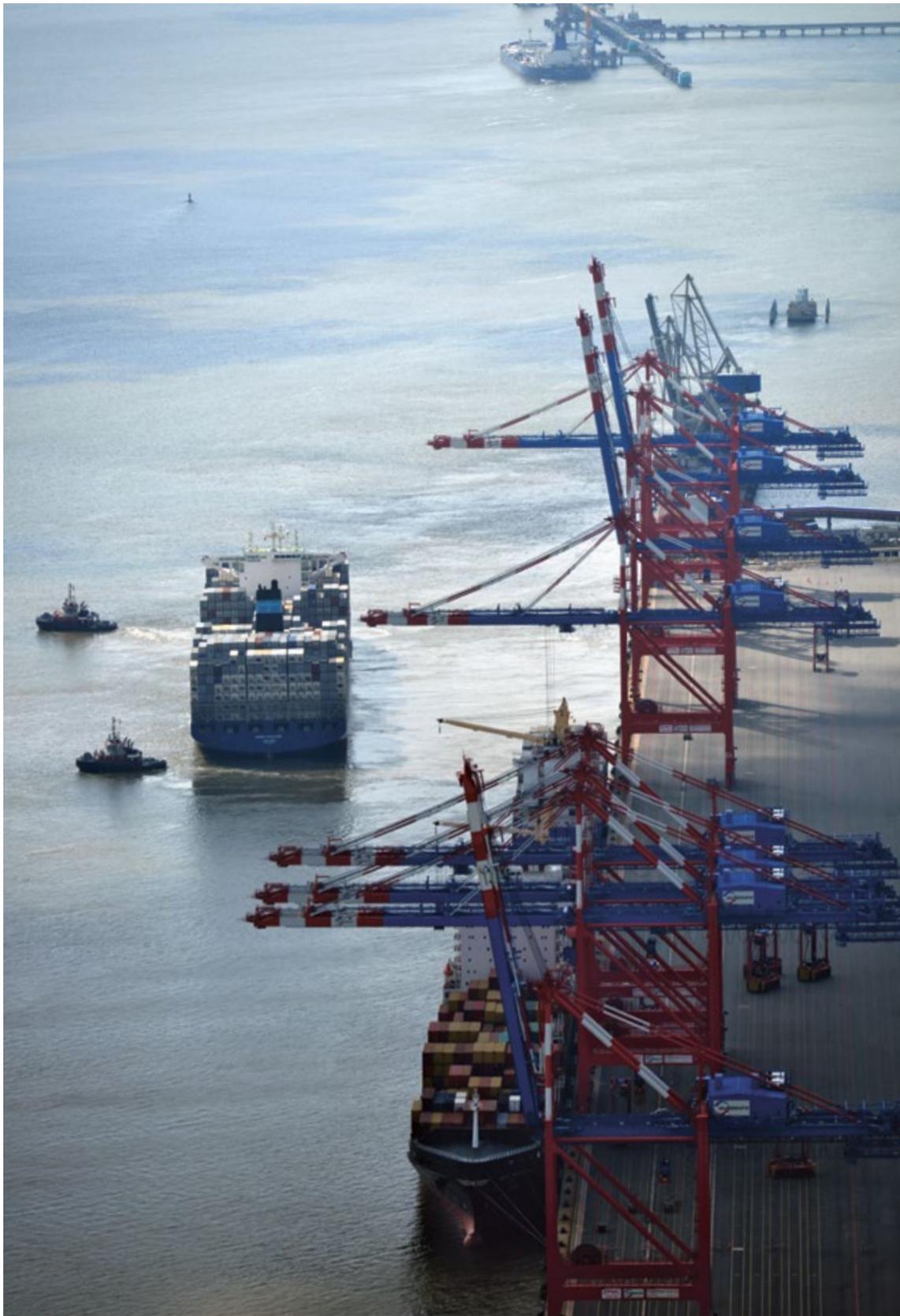


FOTO: KLAUS SCHREIBER

NEUE FAHRPLÄNE MIT SCHNELLEREN DIREKTVERBINDUNGEN

Pünktlich zum Herbstbeginn hat die 2M-Allianz der Reedereien Maersk Line und MSC Mediterranean Shipping Company ihren Winterfahrplan bekannt gegeben. Insgesamt läuft sie mit vier Fernost-Europa-Diensten die deutschen Eurogate-Terminals an der Nordseeküste an: Pro Woche gehen zwei Anläufe nach Wilhelmshaven, vier Anläufe nach Bremerhaven und zwei Anläufe nach Hamburg. In den Diensten der 2M fahren die größten Containerschiffe der Welt (< 19.200 TEU), für die der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven optimale nautische Bedingungen bietet. Gerade in den Wintermonaten führen Schlechtwetterperioden andernorts immer wieder zu Verzögerungen, da tideabhängige Fahrrinnen nicht jederzeit uneingeschränkt befahrbar sind. In Wilhelmshaven ist selbst schlechtes Wetter kein Problem, da die Großcontainerschiffe den Eurogate-Terminal jederzeit tideunabhängig anlaufen können.

Der neue 2M-Fahrplan bringt Wilhelmshaven direkte und schnellere Verbindungen aus Fernost nach Europa. Im AE2/Swan ist Wilhelmshaven erstmals der erste Anlaufhafen in Deutschland und verbindet die größten Häfen Chinas wie Yantian, Shanghai und Ningbo mit dem tiefen Hafen an der Jade. Ladung aus Shanghai kommt in 34 Tagen in Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen an. Importladung kann so freitags schnell gelöscht und mit der Bahn in sämtliche Regionen Europas gefahren werden, sodass sie am Montagmorgen zur Weiterverarbeitung beim Empfänger zur Verfügung steht. Das macht Wilhelmshaven zu einem schnellen Gateway für Importe aus Fernost. Bei Exportladung ist Wilhelmshaven nach wie vor sehr konkurrenzfähig. Mit dem AE5/Albatross braucht ein Container 32 Tage von Wilhelmshaven nach Shanghai. Mit dieser kurzen Transitzeit zeigt sich Wilhelmshaven wettbewerbsfähig mit anderen Nordrange-Häfen, zumal die optimalen nautischen Zufahrtsbedingungen und die staufreien Hinterlandverbindungen einen reibungslosen Transport entlang der gesamten Supply Chain ermöglichen.

AUF ERFOLGSKURS INS GLOBAL-DIGITALE ZEITALTER!

Deutschland ist eine der weltweit größten Schifffahrtsnationen. Unsere Leistungen in der maritimen Wirtschaft sind die Grundlage unserer Erfolge als Mobilitätsland Nr. 1, als Logistikweltmeister und als führende Exportnation.

Der Schlüssel dazu sind und bleiben unsere Häfen. Das zeigt unsere Seeverkehrsprognose: Das Umschlagsvolumen der deutschen Häfen wird bis 2030 jährlich um 2,8 Prozent wachsen – um insgesamt 74 Prozent. Als einziger deutscher Tiefwasserhafen ergänzt der JadeWeserPort in Wilhelmshaven dabei schon heute den Hafenstandort Deutschland optimal und wird auch in Zukunft entscheidend zu unserer Erfolgsgeschichte beitragen. Seit seiner Eröffnung 2012 hat er sich äußerst dynamisch entwickelt und im Jahr 2015 mit 427.000 Containern fünfmal so viele Frachtbehälter umgeschlagen wie 2014. Mit den zunehmenden Schiffsgrößen wird seine Bedeutung weiter steigen.

Wir wollen ihn dabei unterstützen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenstandorte sichern und ausbauen. Deshalb investieren wir jährlich rund 650 Millionen Euro in die Infrastruktur unserer Bundeswasserstraßen. Deshalb stärken wir die Seehafenhinterlandanbindung durch ein Sonderprogramm mit 350 Millionen Euro bis 2020. Deshalb unterstützen wir die Kooperation und Vernetzung der deutschen Seehäfen und beteiligen uns als Bund seit 2008 an der Vermarktungsinitiative „Logistics Alliance Germany“ mit jährlich rund 600.000 Euro. Und deshalb haben wir im Rahmen des Nationalen Hafenkonzepts das Zukunftsprogramm „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) gestartet: Bis 2020 wollen wir damit 64 Millionen Euro in die digitale Vernetzung in unseren See- und Binnenhäfen investieren.

Ich bin überzeugt: Der JadeWeserPort wird seinen Erfolgskurs fortsetzen und auch im global-digitalen Zeitalter einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass wir unsere Wachstums- und Wohlstandschancen durch die maritime Wirtschaft nutzen.



FOTO: BUNDESREGIERUNG/KUGLER

ALEXANDER DOBRINDT, MdB

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

ENGE KONTAKTE INS REICH DER MITTE



Vertreter der Regierung und des Generalkonsulats, Hafengebtreiber und Logistikunternehmen: Im JadeWeserPort geben sich in letzter Zeit hochrangige Repräsentanten der Volksrepublik und interessierte Investoren die Klinke in die Hand. Aussichtsreiche Gespräche finden aber auch in China statt, wo ein Wilhelmshavener Traditionsunternehmen Männermode produziert und für Verschiffungen Deutschlands einzigen Container-Tiefwasserhafen nutzt.

Der chinesische Hafen Qingdao und der JadeWeserPort wollen ihre Zusammenarbeit intensivieren. Eine entsprechende Absichtserklärung (Memorandum of Understanding, MoU) unterzeichneten der Vorstandsvorsitzende der Qingdao Port Group, Zheng Minghui, und der Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Andreas Bullwinkel, im Juli in Wilhelmshaven. Bei der Absichtserklärung geht es unter anderem um die Chancen für die Hafenstädte Wilhelmshaven und Qingdao, die sich im Hinblick auf die Pläne der chinesischen Regierung bei der Seidenstraßen-Initiative mit dem Aufbau neuer Verkehrs- und Transportwege und Handelsbeziehungen zwischen Asien und Europa ergeben. Die Intensivierung der Liniendienste und des Frachtaufkommens ist ebenso Bestandteil der Vereinbarung wie ein ständiger Austausch in den Bereichen Hafentwicklung und -betrieb, der Aufbau intermodaler Transportwege oder auch das Thema „Green Port“. „Mit der Absichtserklärung rücken der JadeWeserPort und der Hafen Qingdao noch näher zusammen“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies. Andreas Bullwinkel betonte: „Wir sind hochofreut über die Bereitschaft unserer Partner aus Qingdao, mit uns in einen dauerhaften Dialog zu treten, und möchten diese Kooperation mit Leben füllen.“

Nachdem sich bereits Ende April eine hochrangige chinesische Regierungsdelegation aus Peking beeindruckt von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen gezeigt hatte, gewannen im Juli zwei führende Vertreter des Generalkonsulats der Volksrepublik China in Deutschland einen Eindruck vom JadeWeserPort mit dem direkt angren-

zenden Güterverkehrszentrum. Begleitet wurden Generalkonsul Sun Congbin und Wirtschaftskonsul Tao Bailiang aus Hamburg dabei von rund 40 Mitgliedern des Vereins zur Förderung chinesischer Unternehmen Niedersachsen (VFCN) und des Ländernetzwerks ASEAN/Greater China der Industrie- und Handelskammer Oldenburg. „Wir sind überzeugt, dass wir gemeinsam mit Eurogate den Gästen aus China die Pluspunkte des Standorts anschaulich darstellen konnten, und freuen uns auf weitere Kontakte zu chinesischen Partnern“, erklärte Bullwinkel. Die Nachhaltigkeit der Bestrebungen dokumentiert auch die Mitgliedschaft in der Chinesischen Handelskammer in Deutschland (CHKD): Der JadeWeserPort ist seit Kurzem in der ersten bundesweit agierenden Interessenvertretung chinesischer Unternehmen in Deutschland und zugleich ersten chinesischen Außenhandelskammer in Europa vertreten.

Global Player entdecken die Vorzüge des JadeWeserPorts

Konkrete Gespräche über die Möglichkeiten einer Ansiedlung im JadeWeserPort wurden im Juli zudem mit dem Hafengebtreiber China Merchants aus Hongkong geführt. China Merchants gehört zu den großen chinesischen Logistikunternehmen und hat Anfang 2016 die Aktivitäten von Sinotrans und CSC Holdings übernommen. „Wir sind sehr froh darüber, dass es gelungen ist, diesen Global Player nach Wilhelmshaven einzuladen und dem verantwortlichen Manager die einzigartigen Vorzüge des Standortes Wilhelmshaven zu präsentieren“, sagte Minister Lies, der die von China-Merchants-Geschäftsführer Bai Jingtao angeführte Delegation gemeinsam mit Eurogate-Grup-



One Belt, One Road: Für Wilhelmshaven und Qingdao (hier im Hafenpanorama) bieten die Pläne der chinesischen Regierung, neue Transportwege und Handelsbeziehungen zwischen Asien

Die Peine GmbH ist vor allem durch die Modemarken Barutti und Masterhand bekannt (oben). Der JadeWeserPort verschafft dem Unternehmen eine immense Zeitersparnis.

Im Memorandum of Understanding mit dem Hafen Qingdao wurde eine Intensivierung der Liniendienste und des Frachtaufkommens vereinbart. Bei der Unterzeichnung waren auch Vertreter der Reedereien China Cosco Europe und Evergreen Shipping anwesend (links).

Über Wilhelmshaven hat die Firma Scholz Maschinenbau tonnenschwere Elemente eines Autoklaven nach Shanghai verschifft (rechts).

FOTOS: JWP, DACHSER, PEINE GMBH



pengeschäftsführer Emanuel Schiffer im Container Terminal Wilhelmshaven begrüßte. Interesse an Investitionen im JadeWeserPort hat darüber hinaus auch die im Bausektor tätige China Communication & Construction Company signalisiert. Bereits unterzeichnet wurde eine Absichtserklärung mit China Logistics in Peking.

Nicht nur in Wilhelmshaven, sondern auch im Reich der Mitte haben vielversprechende Treffen mit Vertretern der Schifffahrtsbranche stattgefunden: Im Juni führten Wirtschaftsminister Lies und Eurogate-Chef Schiffer Gespräche mit der neuen Linienreederei China Cosco Shipping Group in Shanghai, die zu Beginn des Jahres 2016 aus der Fusion der staatseigenen Unternehmen China Ocean Shipping Company (Cosco) und China Shipping Group entstanden ist. Erklärtes Ziel war es, die Reeder von den Vorteilen des JadeWeserPorts zu überzeugen. „Wir hoffen, dass es uns gemeinsam mit Eurogate gelungen ist, bei den Gesprächen mit China Cosco die Stärke von Wilhelmshaven so deutlich zu machen, dass wir in der zweiten Jahreshälfte mit einer guten Entscheidung für Wilhelmshaven rechnen dürfen“, sagte Lies.

Peine GmbH nutzt Tiefwasserhafen für Textilimporte

Ein Traditionsunternehmen aus Wilhelmshaven, das in China Männermode produziert und den JadeWeserPort für Textilimporte nutzt, ist die Peine GmbH. An dem auf Herrenbekleidung spezialisierten Unternehmen ist mit der Shandong-Ruyi-Gruppe aus Jining/China seit Januar 2014 einer der führenden asiatischen Textilkonzerne beteiligt,

der weltweit mehr als 40.000 Mitarbeiter beschäftigt. Ziel der deutsch-chinesischen Partnerschaft ist es, die Stärken Asiens und Europas zu bündeln – etwa durch Kooperationen bei Textilbeschaffung und -produktion sowie den gemeinsamen Ausbau der Marktposition in Europa und Asien. Die Peine GmbH ist im Handel vor allem durch die Marken Barutti und Masterhand bekannt und vertreibt ihre Produkte in etwa 20 Ländern weltweit. „Der JadeWeserPort ist für uns sehr wichtig, denn die kurze Entfernung zwischen Firmensitz und Hafen verschafft uns eine immense Zeitersparnis“, sagt Oliver Wagner, Geschäftsführer der Peine GmbH. „Wir hoffen, dass der Hafen weiterhin an Akzeptanz gewinnt und auf diese Weise auch der ganzen Region positive Impulse für deren weitere Entwicklung gibt.“

Aus dem westfälischen Coesfeld über Wilhelmshaven nach China verschifft wurden kürzlich auch tonnenschwere Einzelteile eines Autoklaven, eines übergroßen Druckbehälters zur thermischen Behandlung von Verbundwerkstoffen. Aufgrund seines Gewichts von 200 Tonnen, seiner 30 Meter Länge und des Durchmessers von 6,80 Metern musste der Autoklav in neun Einzelementen gefertigt und transportiert werden. Den Schwertransport für die Firma Scholz Maschinenbau übernahm der Logistikdienstleister Dachser, der am Containerterminal des JadeWeserPorts besonders den deutschlandweit einmaligen direkten Autobahnanschluss schätzt. Die Transportlösung für die Break-Bulk-Verladung entwickelte Dachser gemeinsam mit Eurogate und der Reederei MSC. Auf der MSC Hamburg, einem 19.000-TEU-Schiff, trat der Autoklav schließlich seine 32-tägige Seereise nach Shanghai an.



und Europa aufzubauen, große Chancen.

FOTO: FOTOLIA HIN255

„WILHELMSHAVEN IST ALS MAIN HUB FÜR CHINA PRÄDESTINIERT“

Im TIEFGANG-Interview erklärt Dr. Martin Makait, warum Mega-Carrier künftig nur noch wenige Häfen anlaufen werden, China eine Schlüsselrolle für Wilhelmshaven einnehmen kann und Hamburg sich an einer zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts beteiligen sollte. Der Branchenexperte ist Geschäftsführer des auf Logistik spezialisierten Beratungsunternehmens MWP, das im Auftrag der Bundesregierung die Seeverkehrsprognose 2030 erstellt hat.



Der Trend zu immer größeren Containerschiffen ist ungebrochen, stellt viele Häfen aber vor große Herausforderungen. Was bedeutet diese Entwicklung für die deutschen Containerseehäfen?

Mit dem zunehmenden Einsatz großer Containerschiffe werden die Reedereien auch die Routen optimieren. Die Economies of Scale dieser großen Schiffe können nur dann genutzt werden, wenn die Schiffe möglichst kurz in den Seehäfen liegen. Eine wesentliche Maßnahme zur Realisierung der Kostenvorteile dieser Schiffe wird sein, dass weniger Seehäfen angelaufen werden. In Europa werden in Zukunft einige wenige Häfen als Main Hubs genutzt werden, von denen aus andere Regionen mit Feederschiffen bedient werden. Als Main Hubs kommen vorrangig Tiefwasserhäfen wie Rotterdam, Antwerpen und Wilhelmshaven infrage. Dies ist eine wesentliche Chance für erhebliche Aufkommenszuwächse in Wilhelmshaven.

Die fortschreitende Konsolidierung in der Containerschiffahrt hat in diesem Jahr zu einer Neuordnung der Reederei-Allianzen geführt. Bieten neue Bündnisse auch neue Chancen für Wilhelmshaven?

Die Konsolidierung wird die Tendenz, den Seeverkehr mit großen Schiffen auf wenige Standorte zu konzentrieren, noch verstärken. Hier kommt es jetzt darauf an, dass Wilhelmshaven rechtzeitig mit den Allianzen in Kontakt tritt und versucht, Liniendienste an sich zu binden. Eine verbesserte Kooperation der Hafenverwaltungen könnte ein Übriges tun, um der erstarkten Reederschaft zum Wohle Norddeutschlands vereint gegenüberzutreten.

Zwischen Niedersachsen und China bestehen intensive Handelsbeziehungen, die weiter vertieft werden sollen. Dabei rückt auch der JadeWeserPort immer mehr in den Fokus. In welchen Bereichen sehen Sie konkrete Ansatzpunkte?

China kann als wesentlicher Handelspartner Europas eine Schlüsselrolle für den JadeWeserPort und damit

auch für Niedersachsen einnehmen. Da im Seeverkehr mit dem asiatischen Raum die großen Containerschiffe mit 18.000 TEU und mehr im Einsatz sind, ist der Tiefseehafen Wilhelmshaven in Deutschland prädestiniert als Main Hub für Im- und Exporte Chinas. Dies gilt sowohl für Transshipment-Aufkommen als auch für das Hinterland. Positive Effekte sehe ich auch im Aufbau von Verteilzentren in Niedersachsen sowie in der Ansiedlung neuer Industrien mit chinesischen Partnern. Mit der Eurogate-Gruppe ist zudem ein Unternehmen in Wilhelmshaven tätig, das in beiden anderen großen deutschen Häfen ebenfalls leistungsfähige Terminals betreibt. Auf der operativen Seite ist die Zusammenarbeit damit bereits realisiert.



FOTO: PRIVAT

DR. MARTIN MAKAIT

Geschäftsführer MWP

Laut der im Februar vorgestellten Machbarkeitsstudie „JadeWeserPort II“ wäre der Bau eines zweiten Containerterminals in Wilhelmshaven technisch realisierbar und auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvoll. Sollten sich Hamburg und Bremerhaven an einer zweiten Ausbaustufe beteiligen?

Eine Beteiligung der HHLA oder anderer öffentlicher Institutionen Hamburgs und Bremerhavens am JadeWeserPort II wäre aus verschiedenen Gründen zu begrüßen. In eine solche gemeinsame Beteiligung könnten alle drei Standorte ihr Know-how und ihre Erfahrungen einbringen. Außerdem könnte dies die großen Nordseehäfen stärken, indem sie gegenüber anderen Regionen wie den ARA-Häfen gemeinsam als deutsche Seehäfen auftreten. Jeder könnte seine Stärken einbringen, und der Hafestandort Deutschland würde hiervon profitieren. Lokales Konkurrenzdenken widerspricht den Anforderungen der globalen Märkte. Daher sind standortübergreifende Strategien wesentlich Erfolg versprechender als die bisherige Vorgehensweise der einzelnen Häfen. Hiervon könnten alle Standorte profitieren.

Die Bedarfsanalyse des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat ergeben, dass der JadeWeserPort spätestens im Jahr 2027 an seine Kapazitätsgrenze stoßen wird. Wie lautet Ihre Einschätzung zur Zukunft des Hafens?

Im Rahmen der Seeverkehrsprognose wurde für Wilhelmshaven ein Umschlagsvolumen von 47,6 Millionen Tonnen und 3,4 Millionen TEU für das Jahr 2030 prognostiziert. Die justierte Umschlagskapazität des JadeWeserPorts beträgt laut ISL circa 3,3 Millionen TEU. Damit ist schon gemäß unserer Prognose die Kapazitätsgrenze erreicht. Wenn man davon ausgeht, dass Wilhelmshaven von den bereits erwähnten Entwicklungstendenzen stärker als bisher erwartet profitieren wird, ist ein weiterer Ausbau erforderlich. Nur so kann Deutschland mit einem entsprechenden Terminalangebot im Wettbewerb mit den ARA-Häfen langfristig Marktanteile gewinnen.



Gut gelagert: Die Ware kommt aus Fernost über den JadeWeserPort nach Deutschland.



Geschäftsführer Uwe Reis demonstriert die Widerstandsfähigkeit eines Wochenmarkt-Beutels, der nur wenige Gramm wiegt, aber bis zu zehn Kilo tragen kann.

FOTOS: AXEL BIEWER

SCHWER TRAGENDE LEICHTGEWICHTE

*Die westfälische Firma Interfol vertreibt Tragetaschen und Beutel aus Plastik.
Im JadeWeserPort kommen jährlich 120 Container mit Ware für das Unternehmen an.*



Sie sind dünn und echte Leichtgewichte, ein ständiger und nützlicher Begleiter im Alltag. Im Speditionslager der Firma Interfol im Nordwesten Deutschlands stapeln sich Tausende von Kartons mit Millionen Plastiktüten und Tragebeuteln aller Art. Geschäftsführer Uwe Reis (60) steht in einem Gang zwischen den Hochregalen, steckt die rechte Hand in einen Klarsichtbeutel und testet dessen Widerstandsfähigkeit. „Dieser Wochenmarkt-Beutel wiegt vielleicht zwei, drei Gramm, kann aber bis zu zehn Kilo tragen. Wegen der Seitenschweißnaht ist er sehr dehnbar und lässt sich gut ziehen“, erklärt der Verpackungsfachmann, der das Unternehmen Interfol vor sechs Jahren übernommen hat. Zusammen mit einem kleinen Team an Mitarbeitern beliefert er etwa 350 Kunden aus dem Lebensmittelhandel und der Landwirtschaft in Deutschland und Österreich.

Die Palette an Taschen- und Beutelprodukten von Interfol ist eigentlich bekannt aus dem ganz normalen Einkaufsalltag. Bei genauerer Betrachtung sieht man allerdings die überraschend detaillierte Vielfalt: Dünne grüne Hemdchen-Tragetaschen für Obst und Gemüse, Abreiß- und Grifflochbeutel, lose oder geblockt, für Oliven oder Peperoni, die dickeren, sogenannten Doppelkrafttragetaschen mit Schlaufen, wie man sie aus dem Supermarkt kennt, dazu längliche Brotschläuche und dunkle Hundekotbeutel. „Wegen des gestiegenen Umweltbewusstseins haben wir inzwischen aber auch mehr Papiertragetaschen im Angebot“, sagt Uwe Reis über die sich ändernden Kundenwünsche.

Die Ware für Interfol wird ausschließlich in fernöstlichen Ländern wie China, Indien und Bangladesch oder Vietnam und Indonesien produziert und kommt per 20-Fuß-Container nach Deutschland. Seit zwei Jahren nutzt Interfol den JadeWeserPort in Wil-

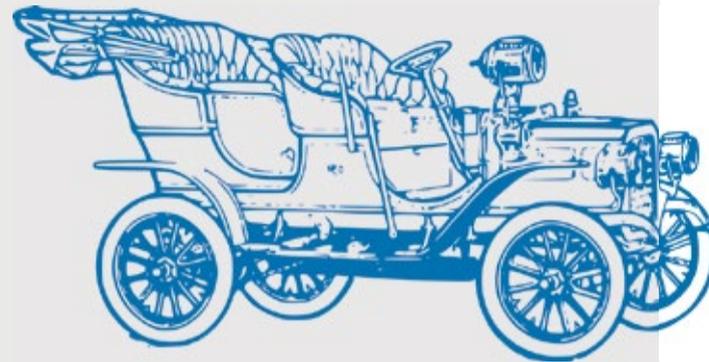
helmshaven für den Import seiner Waren. „Wir haben eine neue komfortable Abwicklung gesucht“, erinnert sich Geschäftsführer Reis, gelernter Lebensmittelkaufmann, an die Anfänge der Zusammenarbeit mit Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen. Mit etwa 120 Containern pro Jahr ist Interfol dort eines der kleineren Unternehmen. 30 Paletten sind in jedem Container, 20 Tonnen Gewicht bringen sie auf die Waage.

Im Anlieferungsbereich des Speditionslagers steht ein gutes Dutzend Paletten, voll bepackt mit braunen und weißen Kartons, teils noch mit Transportfolie umwickelt. Für 900 bis 1.000 Paletten ist hier Platz. „50 Prozent der Produkte sind schon vor der Anlieferung an feste Kunden verkauft. Alles andere ist Standardware, die wir je nach Bedarf ausliefern und die hier auch mal länger lagert“, erzählt Uwe Reis über das schwierige Geschäft mit Folienverpackungen. Etwa zehn Importunternehmen kämpfen in Deutschland um Aufträge, der Preisdruck steigt dabei stetig. „Wir reden von Billigprodukten, die aber immer noch billiger werden sollen“, sagt Reis.

In einem derart heiß umkämpften Markt muss jede Chance, effizienter zu arbeiten, genutzt werden. Ein entscheidender Vorteil des JadeWeserPorts, zum Beispiel gegenüber dem Hamburger Hafen, ist laut Uwe Reis die Möglichkeit, die Waren bereits vor der Ankunft des Schiffes in Wilhelmshaven zu verzollen. „Wenn in Hamburg zum Wochenende der Zoll nicht mehr besetzt ist, können wegen der Wartezeiten schon mal hohe Standgebühren entstehen“, berichtet der Interfol-Firmenchef, der auch die Infrastruktur im JadeWeserPort mit den vielen Speditionsniederlassungen sowie die Verkehrsanbindung an das Hinterland schätzt. Denn Megastaus oder gesperrte Brücken gibt es in und um den JadeWeserPort nicht.

»Die weltweite Nachfrage nach Kraftfahrzeugen wird eine Million nicht überschreiten – allein schon aus Mangel an verfügbaren Chauffeuren.«

Gottlieb Daimler, 1901



Auch Experten können sich irren!



Heute sind weltweit über 1,2 Milliarden Kraftfahrzeuge registriert, und auf den Weltmeeren sind mehr als 5.000 Containerschiffe unterwegs. Immer mehr Mega-Carrier machen regelmäßig auch am JadeWeserPort fest.

CHANCEN DER DIGITALISIERUNG IN DER KRISE NUTZEN

Als im Herbst 2008 – also vor acht Jahren – Weltwirtschaft und Schiffahrtsmärkte einbrachen, hat niemand die lange Durststrecke vorausgesehen. Doch trotz der schwierigen Zeiten dürfen wir positive Entwicklungen nicht ausblenden. Die Kreuzfahrtbranche boomt, und der globale Warenhandel wächst von Jahr zu Jahr. Innovationen im Schiffbau und beim Schiffsbetrieb machen den Seetransport so sicher und effizient wie nie zuvor.



FOTO: HARTMANN AG

KPT. ALFRED HARTMANN

Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR)

Welchen Kurs aber braucht die Seeschifffahrt, um auch in Zukunft von Deutschland aus in der Weltliga mitzuspielen? Unerlässlich dafür ist das nautische und technische Know-how der Seeleute – nicht nur für die Reedereien, sondern auch für viele Bereiche an Land, etwa die Behörden, die Lotsen oder Hafenkaptäne. Um das maritime Expertenwissen zu erhalten, wurde die öffentliche Förderung von einheimischem Bordpersonal jetzt auf europäisches Niveau angehoben – mit ersten positiven Auswirkungen. Neben der seit Jahren erfolgreichen Unterstützung der maritimen Ausbildung durch die Stiftung Schiffahrtsstandort Deutschland gibt es nun Perspektiven für die Beschäftigung deutscher Seeleute unter deutscher Flagge.

Kluge Köpfe braucht die maritime Wirtschaft auch, um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Sensortechnik an Bord, die intelligente Vernetzung ganzer Flotten, Fernwartung von Land – kreative und neue Lösungen sind heute gefragt denn je. So können durch den Datenaustausch zwischen Schiffen und Häfen zum Beispiel die Ankunfts- und Liegezeiten sowie die Stauung von Containern optimiert werden. Selbst autonom fahrende Schiffe gelten mittlerweile als spannende – und ambitionierte – Vision für den globalen Seetransport. So müssen etwa zuverlässige Antriebstechnik und sichere Navigation auch ohne Besatzung gewährleistet sein.

Auf viele Fragen haben wir heute noch keine Antwort. Wichtig ist aber, dass sich die Schifffahrt intensiv mit der Digitalisierung auseinandersetzt. Denn gerade in Krisenzeiten können daraus neue Chancen entstehen, und die gilt es jetzt zu ergreifen.

IMPRESSUM

TIEFGANG#4 | 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: York Schaefer
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

www.mehrcontainerfuerdeutschland.de