

AUSGABE
FEBRUAR
2019

LOGISTICS PILOT

 GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



WELT & WIRTSCHAFT

Themenschwerpunkt: International

Welthandel im Wandel

Wohin führt der Weg in Zeiten zunehmender Handelsbeschränkungen und Sanktionen?

Seite 11

Steuerung aus einer Hand

Von Wilhelmshaven aus koordiniert die Bundeswehr ihre weltweite Logistik

Seite 16

Sicher durchs Eis

Routenempfehlungen auf der Basis von Satellitenbildern

Seite 20



**GUTE GRÜNDE
FÜR BLG LOGISTICS**

BLG  **LOGISTICS**

**EINSTARKER
LOGISTIKPARTNER,
FÜNF GUTE
GRÜNDE.**

Sie suchen einen guten Grund für BLG LOGISTICS? Wir geben Ihnen 5.

Mehr gute Gründe für BLG LOGISTICS unter

 www.blg.de/5gruende

AUSGABE FEBRUAR 2019



Laden Sie sich die LOGISTICS PILOT-Kiosk-App herunter und lesen Sie unser Magazin offline auf Ihrem Smartphone oder Tablet.



Internationaler Warenhandel und maritime Wirtschaft

Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS)

Liebe Leserinnen und Leser,

die deutschen Seehäfen sind Knotenpunkte im internationalen Warenverkehr. Egal, ob groß oder klein – von ihnen aus finden jährlich rund 300 Millionen Tonnen Container, Massengut, Stückgut und vieles mehr ihren Weg in alle Regionen dieser Welt. Deutschland gilt als „Logistikweltmeister“. Daran haben die Seehäfen einen bedeutenden Anteil, sowohl im Import als auch im Export.

An 22 Hafenstandorten von Emden bis Ueckermünde fertigen die Seehafenbetriebe jährlich rund 15 Millionen TEU Container, 24 Millionen Tonnen Getreide, Ölsaaten und Futtermittel, 38 Millionen Tonnen Kohle, Erdgas und Erdöl sowie rund 11 Millionen Passagiere ab. Gemeinsam decken die „German Ports“ an Nordsee und Ostsee in regem Wettbewerb ein vielfältiges Leistungsspektrum ab.

Die deutsche Hafenwirtschaft ist extrem leistungsfähig, innovationsfreudig und vorwärtsgewandt. Zuletzt investierte die Branche Hunderte Millionen Euro in die Hafen- und Verkehrslogistik, in Nachhaltigkeitsprojekte, in digitale Angebote für unsere Kunden und hochinnovative Forschungsprojekte. Der Standort rüstet sich für die Zukunft; die Politik sollte, etwa mit guter Verkehrsinfrastruktur, für die bestmöglichen Rahmenbedingungen sorgen.

Ihr Daniel Hosseus

TITEL: FOTOLIA – YLUCHEUNG

FOTOS: ZDS, RÖHLIG, DVV, PIXABAY, STEFAN HENDRICKS, ZÖBA, BUNDESWEHR – AXEL BIEWER

Impression 4

Internationale Warenströme
(Exporte und Importe in US-Dollar)

Quelle: Eurostat, Statista, Handelsblättchen, ITC, UNCTAD

Main Topic 10

Logistics Story 16

Safety & Security 20

Digitisation 22

Portrait 24

News	6
People	26
Appointments	28
Preview & Imprint	30

Weltweite Verbindungen

Beim Blick auf die internationalen Handelsströme zeigt sich, dass der Warenaustausch hauptsächlich zwischen den Ländern der nördlichen Hemisphäre stattfindet. Die wichtigsten Wirtschaftszentren sind die USA, China, die Europäische Union und Japan. Doch schon jetzt ist absehbar: Die wachsenden Handelskonflikte und Wirtschaftssanktionen werden sich in den Statistiken niederschlagen.

Weltweiter Warenhandel

Um **11 %** ist der Warenhandel im Jahr 2017 gewachsen.

Das größte Wachstum verzeichneten

8,1 %

Asien

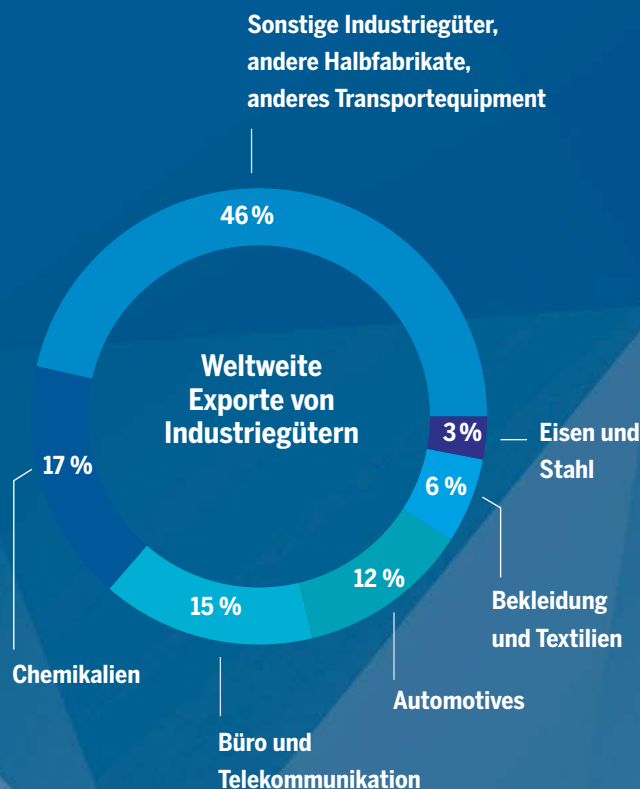
7,8 %

Commonwealth

4,1 %

Nordamerika

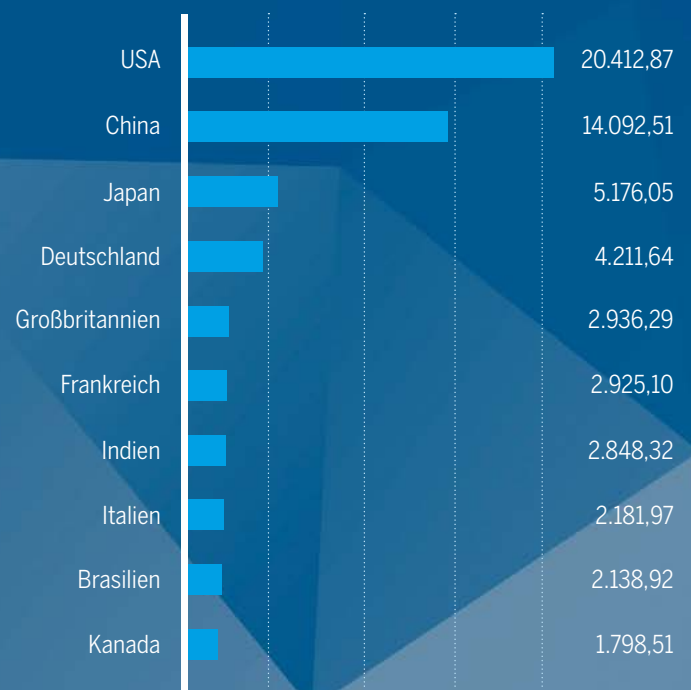
Quelle: World Trade Statistical Review 2018



Quelle: World Trade Statistical Review 2018

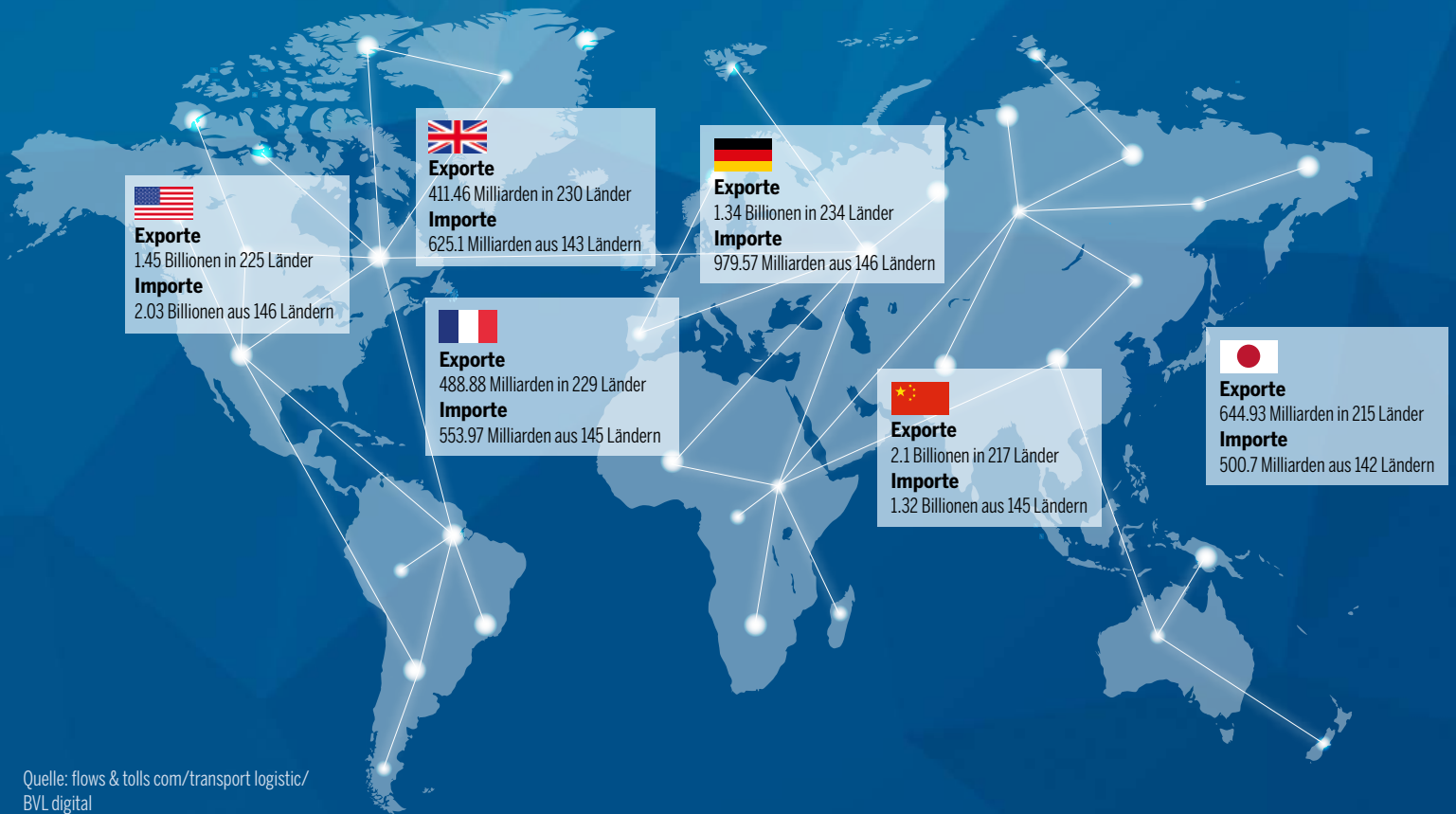
Größte Volkswirtschaften

die Länder mit dem größten BIP im Jahr 2018 (in Milliarden US-Dollar)



Quelle: Statista

Internationale Warenströme (Exporte und Importe in US-Dollar)



Kennzahlen zur Lage der deutschen Wirtschaft (Vergleich 2018 gegenüber Vorjahr)

1,8 %

Anstieg des Bruttoinlandprodukts (BIP)



2,8 %

Anstieg der Exporte



1,7 %

Anstieg der privaten Konsumausgaben



1,4 %

mehr Erwerbstätige



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Stand: August 2018

KOMPAKT

BREMERHAVEN. Um die Energie in den Häfen nachhaltiger zu nutzen, haben die **Hafengesellschaften bremenports und NPorts in einer Pilotstudie verschiedene Leuchtmittel miteinander verglichen.** Die Ergebnisse wurden im November vorgestellt: Bei Neuanlagen sind LED-Leuchten gegenüber anderen Leuchten zu bevorzugen; für die Insektenfreundlichkeit ist warmweißes LED-Licht von Vorteil. Während bremenports-Geschäftsführer Robert Howe resümierte, dass durch die enge Kooperation zwischen den Hafengesellschaften die Emissionen im Bereich der öffentlichen Hafeninfrastruktur bereits um zwei Drittel gesenkt worden sind, hob NPorts-Niederlassungsleiter Harald Ludwig hervor, dass die Studie für konkrete Investitionsentscheidungen entscheidende Hinweise geliefert habe.

HAMBURG. Die deutsche Hafenwirtschaft setzt auf Wachstum. „**Bis Ende 2019 erwarten wir Zuwächse in allen Ladungssegmenten**“, sagte Frank Dreeke, **Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS),** anlässlich der **Jahrespressekonferenz** des Verbands im November in Hamburg. Nach einer Umschlagsleistung von 299,5 Millionen Tonnen in 2017 zeichnete sich damals ab, dass sich der Güterumschlag der deutschen Hafenwirtschaft auch 2018 bei rund 300 Millionen Tonnen einpendeln dürfte.



Mission: Schwachstellen erkennen und Gefahren abwehren

BREMERHAVEN. Am 29. Oktober eröffnete in Bremerhaven das **Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen.** Vor dem Hintergrund von Energiewende, Digitalisierung und globaler Vernetzung hat sich das Institut zur Aufgabe gemacht, Häfen und Offshore-Windparks vor Terrorangriffen, Unfällen und technischen Störungen zu bewahren. Ziel sei es, Schwachstellen zu erkennen und Gefahren abzuwehren, sagte der Gründungsdirektor des Instituts, Dennis Göge. Das Institut verfügt über einen Jahresetat von sechs Millionen Euro und gehört zum Deutschen Zentrum für Luft und

Raumfahrt (DLR). In der neuen Einrichtung sind zunächst 20 Experten tätig, die mit Partnern wie der Bundespolizei, der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, der Universität Bremen und der Hochschule Bremerhaven kooperieren. „Das DLR ist bereits exzellent in der Forschung für Luft- und Raumfahrt, Energie und Verkehr, Sicherheit und Digitalisierung aufgestellt. Mit unserem neuen Institut erschließen wir uns eine weitere Dimension – den Schutz maritimer Infrastrukturen auf und unter Wasser“, so Professor Pascale Ehrenfreund, Vorsitzende des Vorstands des DLR.



Stabiler Güterumschlag auf hohem Niveau

BREMEN/BREMERHAVEN. In den Zwillingshäfen wird für das Jahr **2018 ein seeseitiger Güterumschlag von rund 74 Millionen Tonnen** erwartet. Das teilte Bremens Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen Martin Günthner im Dezember mit. Die Zahlen setzen sich aus dem Umschlag der Hafenanlagen in Bremen-Stadt (11,4 Millionen Tonnen, minus 14,2 Prozent im Vergleich zu 2017) und Bremerhaven (62,7 Millionen Tonnen, plus 2,9 Prozent gegenüber 2017) zusammen. Insgesamt kann man von einem stabilen Ergebnis auf hohem Niveau sprechen, nachdem der Güterumschlag 2017 bei 74,2 Millionen Tonnen lag.



MCN ist neues Mitglied des DMZ

NORDDEUTSCHLAND. Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) ist im November in das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) aufgenommen worden. Das DMZ agiert als Bindeglied zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand sowie als zentraler Ansprechpartner der maritimen Wirtschaft, um auf nationaler und internationaler Ebene zu wirken. „**Wir als MCN sind branchenübergreifend aktiv und werden im DMZ die Interessen unserer Mitglieder einbringen, die aus der gesamten maritimen Wirtschaft stammen**“, so **Knut Gerdes (links)**, der im Vorstand des MCN für die Zusammenarbeit mit den maritimen Verbänden zuständig ist. Rechts: Dr. Wolfgang Sichermann, Geschäftsführer DMZ.



Erster Spatenstich

BREMEN. Am 10. Januar haben Bremens Bürgermeister Carsten Sieling, Verkehrssenator Joachim Lohse und Staatssekretär Enak Ferlemann (Bundesverkehrsministerium) den symbolischen ersten Spatenstich für den Bauabschnitt 4 der Autobahn-Eckverbindung A 281 vorgenommen. Damit soll bis 2024 der Anschluss der A 281 an die A 27 realisiert werden. Herzstück des etwa 4,9 Kilometer langen Trassenabschnitts ist ein **neuer Wesertunnel**. Als Erstes werden nun im Trassenbereich des Bauabschnitts Abbruch- und Rodungsarbeiten durchgeführt und Bodenbelastungen fachgerecht entsorgt.



Zusammenarbeit mit Busan

WILHELMSHAVEN/BUSAN. Anlässlich der „Busan International Port Conference“ im November hat der Vertriebsleiter der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing Gesellschaft, Ingo Meidinger, mit der Busan Port Authority ein **Memorandum of Understanding unterzeichnet**. Vereinbart wurde eine Zusammenarbeit mit dem Ziel des gegenseitigen informellen Austauschs über aktuelle Entwicklungen und der Stärkung der wirtschaftlichen Beziehungen. Das Terminal in Wilhelmshaven ist über die Liniendienste AE5 (Maersk Line) und Albatross (MSC) regelmäßig an Busan angebunden.



Gefragter Schutzraum

CUXHAVEN. 2017 wurde auf einem 42 Fußballfelder großen Gebiet bei Hemmoor eine **Kompensationsfläche für den Bau des Liegeplatzes 4 in Cuxhaven** geschaffen. Dort haben sich inzwischen **50 Vogelarten angesiedelt**, wie eine von NPorts in Auftrag gegebene Bestandserfassung im November zeigte. „Uns ist wichtig, Verantwortung für unsere Baumaßnahmen zu übernehmen und zum Erhalt der Natur beizutragen. Es ist ein toller Erfolg, dass sich ein Jahr nach Ende der Maßnahme so viel entwickelt hat“, erklärt Knut Kokkelink, Leiter der Abteilung Technik von NPorts in Cuxhaven und Stade.

DANZIG

Ab 02.04.2019 / 2x pro Woche
Ab 02.07.2019 / 4x pro Woche

KIEW

Ab 01.03.2019 / 2x pro Woche

SKOPJE

Ab 20.03.2019 / 2x pro Woche

NEU

Ab Bremen Airport

AB
19,99€*

BRE
BREMEN
AIRPORT

bremen-airport.com

*Preis für einfachen Flug, einschließlich Steuern, Bearbeitungs- und andere Pflichtgebühren und ein Stück Handgepäck (max: 40x30x20 cm). Für Rollkoffer und jedes Aufgabegepäckstück werden zusätzliche Gebühren erhoben. Dieser Preis gilt nur für Buchungen auf wizzair.com, über die WIZZ Mobile App oder das Callcenter. Die Anzahl der Sitzplätze zu diesem Preis ist begrenzt.

JETZT BUCHEN AUF

Wizz
wizzair.com



KOMPAKT

BREMERHAVEN. Wie kann die Binnenschifffahrt wettbewerbsfähiger werden? Dieser Fragestellung widmet sich das von der Europäischen Union geförderte **Projekt „#IWTS 2.0.“**, in dessen Rahmen in den kommenden drei Jahren innovative Lösungen für den Güterumschlag mit Binnenschiffen entwickelt werden sollen.

Vorgelegt wird das Projekt auf der Konferenz „Inland Waterway Transport 2.0: Innovation and competence delivered“, die am 8. Mai im T.I.M.E. Port II in Bremerhaven stattfindet. Im Mittelpunkt der vom bremenports und der Maritimen Akademie Harlingen organisierten Veranstaltung, die sich an Entscheider in Unternehmen, Verwaltung und Politik richtet, stehen vier englischsprachige Impulsvorträge rund um das Thema Binnenschifffahrt.

BREMEN. Im November hat EcoVadis erneut das **Nachhaltigkeitsmanagement von Leschaco mit einer Silbermedaille ausgezeichnet.** Nach Informationen des Logistikunternehmens mit Hauptsitz in Bremen umfasste das der Überprüfung zugrunde gelegte Analysesystem 21 Kriterien aus den vier Themenbereichen Umwelt, faire Arbeitspraktiken, Ethik und faire Geschäftspraktiken sowie Beschaffungskette. EcoVadis stellt Unternehmen mittels einer globalen cloudbasierten SaaS-Plattform ganzheitliche Ratings im Bereich Corporate Social Responsibility (CSR) bereit.



Netzwerktreffen für neue NPorts-Beschäftigte

OLDENBURG. Einmal im Jahr findet der „Neu bei NPorts“-Tag statt – und wird, wie zuletzt am 22. November, mit Begeisterung angenommen. Für die neuen Mitarbeiter ist das Get-together eine erste Gelegenheit, sich untereinander auszutauschen. Denn da sie an **15 verschiedenen Standorten in Niedersachsen arbeiten**, sehen sie sich nicht täglich. „Ein gutes Netzwerk ist wichtig. Mit der heutigen Veranstaltung schaffen wir die Basis hierfür“, so Holger Banik, Geschäftsführer NPorts, bei der Begrüßung.



Jade-Dienst investiert 2,5 Millionen Euro

WILHELMSHAVEN. Auf dem 1,25 Hektar großen Grundstück von Jade-Dienst im Güterverkehrszentrum erfolgte am 4. Dezember im Beisein von geladenen Gästen der erste **Spatenstich für das neue Logistikzentrum** des Wilhelmshavener Dienstleisters. Bis September 2019 entstehen dort eine große Halle, Büroräume und rund 11.000 Quadratmeter Verkehrs- und Umschlagsfläche. Zudem wird das Unternehmen neben Versorgung und Festmacherleistungen sein Angebot um ein Containerservicecenter und die Lkw-Abfertigung erweitern. Das Investitionsvolumen beträgt 2,5 Millionen Euro.

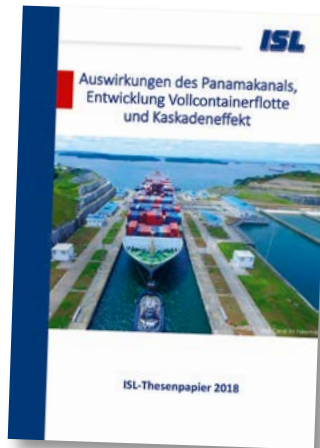


Input aus Cuxhaven gefragt

CUXHAVEN. Regelmäßig besuchen Delegationen aus anderen Ländern den an der Mündung der Elbe in die Nordsee liegenden Standort, um sich über die örtliche Hafeninfrastruktur und die Abwicklung der dortigen Offshore-Windkraftprojekte zu informieren. So hieß der HWG-Vorstandsvorsitzende und Cuxport-Geschäftsführer Hans-Peter Zint im November eine Gruppe **chinesischer Vertreter von China Nuclear Power Engineering** willkommen. Das Unternehmen aus Südchina entwickelt große Offshore-Windenergieprojekte und besuchte Cuxhaven, um Anregungen für die Konzeption eines Offshore-Basishafens zu erlangen. Zuvor waren im September eine **japanische und eine indische Delegationsgruppe vor Ort zu Gast.**

ISL: Ganze Größenklassen werden verschwinden

BREMEN. Im Dezember hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) sein **Thesenpapier „Auswirkungen des Panamakanals, Entwicklung Vollcontainerflotte und Kaskadeneffekt“** vorgestellt. Darin gelangt es unter anderem zu der Erkenntnis, dass die Flotte der Vollcontainerschiffe von heute rund 22 Millionen TEU bis zum Jahr 2030 auf rund 32 Millionen TEU ansteigen wird. Gleichzeitig geht das ISL davon aus, dass verschiedene Größenklassen von Containerschiffen vom Markt verschwinden werden. Das Thesenpapier kann unter www.isl.org/de/thesenpapiere kostenlos angefordert werden.



Umweltpreise für „MSC Anzu“ und Yang Ming

BREMEN/BREMERHAVEN. Kurz vor Weihnachten vergaben die Bremischen Häfen bereits zum fünften Mal den **greenports-Award für das schadstoffärmste Schiff und für die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte**. Ein Preis ging an das Containerschiff „MSC Anzu“ der Mediterranean Shipping Company (MSC), das die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven im Jahr 2017 mehrfach angelaufen hat. Die andere Auszeichnung erhielt die Yang Ming Transport Corp. Damit würdigen die Bremischen Häfen die Anstrengungen der internationalen Schifffahrt, den Ausstoß von Luftschadstoffen (Stick-, Schwefel- und Feinstaub) sowie Kohlenstoffdioxid zu verringern. Die Awards überreichte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe (links).



Standortvorteile in Indien vorgestellt

KANDLA/MUMBAI. Mit zwei Präsentationen konnte die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing Gesellschaft (CTWM) im Dezember in Indien punkten. In Kandla und Mumbai stellten Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer CTWM, und Ingo Meidinger, Vertriebsleiter CTWM, **80 Vertretern der dortigen Hafen- und Logistikwirtschaft** den Seehafen Wilhelmshaven mit seinen Standortvorteilen vor, zu denen auch die Anbindung über den Middle East-Dienst der Allianz ZM gehört. Organisiert hatte die Events Neelam Choudhary, die indische Repräsentantin der CTWM.



Flettner-Rotor übertrifft Erwartungen

LEER. Wie Fehn Ship Management mitteilte, überzeugt die Leistung des auf der „Fehn Pollux“ erprobten Flettner-Rotors auf ganzer Linie. „Die Daten, die wir bisher ausgewertet haben, liegen signifikant über unseren Modellrechnungen“, so Professor Michael Vahs, der an der Fachschule Emden/Leer zum Thema Windantrieb für Seeschiffe forscht: **„Bei optimalen Bedingungen bringt dieser Prototyp mehr Schub als die Hauptmaschine.“** An der Entwicklung und am Bau des Segelsystems waren 15 Unternehmen aus der Region beteiligt. Das Projekt wird von der EU gefördert und vom Mariko in Leer koordiniert.



NPorts: Emissionsfrei und leise unterwegs

CUXHAVEN. Die Niederlassung von NPorts in Cuxhaven hat im Dezember ihre Pkw-Flotte erneuert und teilweise auf Elektroantriebe umgestellt. **Fünf weitere E-Autos sind seitdem im Einsatz und fahren an der Seite zweier bereits seit 2016 genutzter Elektrotransporter.** Darüber hinaus investierte NPorts rund 25.000 Euro in Ladestationen auf dem eigenen Gelände. Dort können die Batterien je nach Fahrzeugtyp mit einer Leistung von maximal 22 Kilowatt Ökostrom aufgeladen werden. Mit dieser Maßnahme will NPorts einen aktiven Beitrag zur Senkung der CO₂-Belastung leisten.

Welthandel im Wandel

Welchen Weg nimmt die weltweite Konjunktur? Wie reagiert Norddeutschland auf die wachsende Zahl der Handelskonflikte? Welche Auswirkungen haben politische Initiativen wie die „Neue Seidenstraße“? Ausgewählte Experten geben ihre Markteinschätzung zur Entwicklung der internationalen Wirtschaft.



Das Tempo der Globalisierung hat sich verlangsamt. Parallel belasten zunehmende Handelsbeschränkungen und Wirtschaftssanktionen den grenzüberschreitenden Warenverkehr. Das bekommen nicht nur führende Wirtschaftsnationen wie die USA, China, Japan und Deutschland zu spüren. Felix Jahn, Geschäftsführer bei der Oldenburgischen IHK und Sprecher des Arbeitskreises Außenwirtschaft der IHK Nord, macht derzeit zwar eine „raue See in den transatlantischen Beziehungen“ aus, sieht in der aktuellen Situation aber auch Perspektiven, um den Wirtschaftsstandort Norddeutschland zu stärken.

„Die globale Handels- und Sanktionspolitik hat im vergangenen Jahr unter anderem durch die Zölle zwischen den USA und der EU, dem Handelskonflikt zwischen Amerika und China und durch den Brexit eine neue Dynamik bekommen. Diese Entwicklung trifft insbesondere exportorientierte Volkswirtschaften wie die unsrige“, resümiert Jahn. Dennoch würden die Umfragen des Deutschen Industrie- und Handelskammertags zeigen, dass beispielsweise der Handel mit dem asiatischen Raum in den vergangenen Jahren zugelegt hat und dass die USA für Norddeutschland weiterhin einer der wichtigsten Handelspartner außerhalb der EU sind. Mit Blick auf die jüngste Historie macht Jahn jedoch deutlich, dass langfristig nur offene Märkte für alle Beteiligten profitabel seien und dass am Ende des derzeitigen Abschottungsprozesses viele Marktteilnehmer „Wohlstandverluste“ erleiden würden. „Die Zahl der Beratungen, mit denen die norddeutschen IHKs die Unternehmen im Umgang mit alten und neuen Hürden unterstützen, liegt derzeit auf Rekordniveau“, so Jahn. Auch daran sei abzulesen, wie ernst die aktuellen Entwicklungen in der Wirtschaft genommen werden. ■■■

Stärken gemeinsam vermitteln

Als richtungweisend für Norddeutschland wertet der Wirtschaftsexperte vor allem, wie sich die Region im Wettbewerb um künftige Schlüsseltechnologien, wie künstliche Intelligenz, fortgeschrittene Energiespeicherung oder dem Internet of Things aufstellen wird. Es gelte dafür geeignete Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zu schaffen. Dazu zählten zum Beispiel eine leistungsfähige digitale Infrastruktur, eine neue Startup-Kultur und eine bessere Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft. Ein weiterer Baustein, um die Weichen auf Erfolg zu stellen, sei das IHK-Nord-Projekt „Zukunft Norddeutschland“. „Die Initiative soll einen Beitrag leisten, dass wir – Politik und Wirtschaft – gemeinsam norddeutsche Stärken noch selbstbewusster kommunizieren“, so Jahn. Denn schließlich habe man nicht nur die erneuerbaren Energien direkt vor der Haustür und Platz für großflächige Ansiedlungen, sondern auch die Seehäfen als Tore zu den Weltmärkten. „Gleichzeitig soll die Initiative als Roadmap dienen und gemeinsame Ziele formulieren, um wichtige Rahmenbedingungen, wie eine leistungsfähige Verkehrs- und Digitalinfrastruktur, als Grundlage für mehr Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung zu verbessern. Ich bin mir sicher: Durch eine noch bessere Zusammenarbeit werden wir auch international als ein norddeutscher Wirtschaftsstandort mit unseren vielen Stärken sichtbar“, zeigt sich Jahn entsprechend optimistisch.



„Deutsche Firmen können von der Initiative ‚One Belt, One Road‘ profitieren.“

Lisa Flatten, China-Expertin von Germany Trade & Invest (GTAI)

Neue Seidenstraße: Fluch oder Segen?

Zu den größten internationalen Herausforderungen der nächsten Jahre dürfte wohl auch das 2013 von China initiierte Infrastrukturprogramm „Neue Seidenstraße“ gehören, ebenfalls bekannt unter dem offiziellen Projektnamen „One Belt, One Road“ (OBOR). Dafür sollen die Wege der historischen Großen Seidenstraße mit zahlreichen Maßnahmen wiederbelebt werden, um den Ausbau der internationalen Handelsbeziehungen zwischen Fernost und Westeuropa voranzutreiben. Während die Befürworter auf ein entsprechendes Wirtschaftswachstum hoffen und dass sich China durch das Projekt schrittweise westlichen Regeln und Gesetzen anpasst, befürchten Skeptiker einer Globalisierung chinesischer Prägung, sprich keine konkreten Rahmenbedingungen, keine Bekenntnisse zu Umwelt- und Sozialstandards und keine öffentlichen Ausschreibungen.

„Deutsche Firmen können auf drei Wegen von der Initiative profitieren“, ist sich Lisa Flatten, China-Expertin von Germany Trade & Invest (GTAI), der Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing der Bundesrepublik Deutschland, sicher. „Erstens durch neue und schnellere Transportrouten, zweitens durch verschiedenste indirekte



„Durch eine noch bessere Zusammenarbeit werden wir auch international als ein norddeutscher Wirtschaftsstandort mit unseren vielen Stärken sichtbar.“

Felix Jahn, Geschäftsführer bei der IHK Oldenburg

Effekte, wie neue Absatzmärkte für deutsche Produkte, und drittens im Rahmen direkter Beteiligungen an Infrastrukturprojekten.“ Gleichzeitig warnt sie aber vor einer großen Intransparenz: „Gerade für mittelständische Firmen ist es schwer, an Informationen zu gelangen. Zudem gehen fast alle Projekte, die von chinesischer Seite finanziert werden, meist ohne richtige Ausschreibungen an chinesische Auftragnehmer.“ Um die deutschen Chancen einer Beteiligung zu erhöhen, rät Flatten zu einer Zusammenarbeit mit geeigneten Partnern aus China oder in den Drittmärkten selbst.

Für das in Osnabrück ansässige und international tätige Transport- und Logistikunternehmen Hellmann Worldwide Logistics, das seine Dienstleistungen sowohl zu Land, als auch zu Wasser und in der Luft anbietet, wird durch die Neue Seidenstraße vor allem der Transportweg Schiene weiter an Bedeutung gewinnen. „Die Eiserne Seidenstraße entwickelt sich zur dritten Säule des transkontinentalen Verkehrs. Die Bahnverbindung nach China ermöglicht es uns, mit einer kurzen Laufzeit und stabilen Transportkosten gezielt Destinationen in Zentralasien und China anzufahren. Somit erschließen wir neue Märkte für den deutschen Mittelstand“, erklärt Chen Si Hellmann, Head of Rail Solutions bei Hellmann Worldwide Logistics. Aus ihrer Sicht werden



„Die Neue Seidenstraße wird ein engeres, flächendeckendes Zusammenwachsen der Wirtschaftsräume Europa/Asien gewährleisten.“

Chen Si Hellmann, Head of Rail Solutions
bei Hellmann Worldwide Logistics

mit der OBOR-Initiative grundlegende Veränderungen der wirtschaftlichen globalen Vernetzung einhergehen. So erwartet sie unter anderem eine verstärkte Einbindung von Transitländern, wie Georgien, Aserbaidschan und dem Iran, an die östliche und westliche Wirtschaft sowie neue Warenumschlagsknoten für Länder, die nicht optimal über den Wasserweg angeschlossen werden können. „Auf jeden Fall wird die Neue Seidenstraße ein engeres, flächendeckendes Zusammenwachsen der Wirtschaftsräume Europa/Asien gewährleisten – insbesondere vor dem Hintergrund der protektionistischen Tendenzen in den USA“, prognostiziert Hellmann. Für diesen Fall ist das Unternehmen gut vorbereitet. Denn seit diesem Jahr verfügt Hellmann Worldwide Logistics über ein Hub in Chongqing im Südwesten Chinas. Dort werden schon jetzt die Waren aus dem gesamten südostasiatischen Raum konsolidiert und auf dem Schienenweg nach Europa gebracht. ■■■

Bildung im europäischen Ausland

Das „Erasmus“-Programm ist ein Förderprogramm der Europäischen Union. Es bietet mehreren Millionen jungen Menschen in Europa die Möglichkeit, im Ausland zu studieren, eine Ausbildung zu absolvieren oder Lernerfahrungen zu sammeln. Dabei können sie ihren Horizont erweitern, entwickeln ein Bewusstsein für Europa und verbessern gleichzeitig ihre Zukunftschancen auf dem Arbeitsmarkt. Seit der Einrichtung 1987 haben über neun Millionen Studierende, Lernende, Auszubildende und Freiwillige daran teilgenommen. Das derzeitige, mit einem Budget von 14,7 Milliarden Euro ausgestattete Programm „Erasmus+“ läuft noch bis 2020. Für den nächsten langfristigen EU-Haushalt 2021 bis 2027 hat die EU-Kommission vorgeschlagen, die Mittel auf 30 Milliarden Euro zu verdoppeln. Damit werden ambitionierte Ziele verfolgt: Künftig sollen nicht nur auch

benachteiligten jungen Menschen Auslandserfahrungen ermöglicht werden, sondern zudem die Zahl der Teilnehmer verdreifacht werden. Auch die Bundesregierung will die Anzahl der Praktika im Ausland von bisher vier Prozent eines Ausbildungsjahrgangs auf zehn Prozent erhöhen. Bisher ist allerdings eine Bewerbung um die Fördermittel zur Programmteilnahme insbesondere für kleine Betriebe und Schulen sowie für Organisationen, die von Ehrenamtlichen getragen werden, sehr umfangreich. Deshalb wird beispielsweise vom Land Bremen eine deutliche Vereinfachung gefordert und eine erhöhte Sichtbarkeit des Programms gewünscht. Oft ist gar nicht bekannt, dass das „Erasmus“-Programm nicht nur für Studierende, sondern auch für die schulische und berufliche Bildung sowie für die nichtformale Bildung und den Sport offensteht.

Schon jetzt ist Cuxhaven ein gefragter Umschlagsplatz für den internationalen Warentransport. Bei der Hafenwirtschaftsgemeinschaft ist man davon überzeugt, dass der Standort auch ein weiterer Endpunkt der „Neuen Seidenstraße“ werden kann.



Cuxhaven ist eine Endpunkt-Option

Mit Blick auf die „Neue Seidenstraße“ hat Cuxhaven bereits Weichenstellung betrieben und über den langjährigen DFDS-Service seit September 2018 eine zusätzliche, regelmäßige Verbindung zwischen Großbritannien und China über Cuxhaven etabliert. Die Reederei, die auch Mitglied der Hafenwirtschaftsgemeinschaft (HWG) Cuxhaven ist, führt den Straßentransport der aus China kommenden Waren vom Bahnterminal in Hamburg zum Cuxport Terminal und anschließend den Seetransport von Cuxhaven nach Immingham durch. Dazu werden die beiden Schiffe „Jutlandia Seaways“ und „Stena Foreteller“ eingesetzt – mit einer Frequenz von fünf bis sechs Abfahrten pro Woche, je nach Ladungsaufkommen. Doch auch in die andere Rich-

tung werden Lieferverkehre von England über Cuxhaven in das Land der Mitte nachgefragt. Dabei handelt es sich derzeit hauptsächlich um Zulieferteile aus der Automobilbranche. „Die Verbindung wird sehr gut angenommen“, so Marcus Braue, Niederlassungsleiter von DFDS Germany in Cuxhaven. Und Peter Zint, Vorstandsvorsitzender der HWG, ergänzt: „Schon heute nutzen immer mehr Spediteure den Bahntransport zwischen Europa und China für Waren, die eine im Vergleich zum Seetransport kürzere Transitzeit benötigen. Cuxhaven als verkehrstechnisch ideal angebundener Brückenkopf auf dem Kontinent kann ein weiterer Endpunkt der ‚Neuen Seidenstraße‘ werden und mit seinen hochfrequenten Liniendiensten auch Großbritannien in solche schnell laufende Versorgungsketten einbinden.“

Support vor Ort

Zu einem wichtigen strategischen Element im weltweiten Handel haben sich für viele Unternehmen neben einem umfassenden Netzwerk längst auch ausländische Vertretungen, Büros und Repräsentanten entwickelt. So verfügt bremenports beispielsweise über eigene Repräsentanzen in Wien und Prag. „Die Repräsentanz von bremenports in Wien ist die erste, die ein internationaler Hafen in Österreich gegründet hat“, berichtet Alfred Wolfram, Repräsentant von bremenports in Österreich. Im Rahmen seiner Tätigkeit unterstützt er die Kunden vor Ort, vor allem beim Verschiffen von Ladung über Bremen und Bremerhaven sowie beim Knüpfen neuer Geschäftskontakte. Aber auch an der jährlichen Ausrichtung des „logistics talks“ in Graz und Wien sowie an Aktionen zur Nachwuchsgewinnung ist er in Kooperation mit den Reedereien MSC, CMA CGM und Hapag-Lloyd beteiligt. Sein Pendant in Prag ist Peter Hrbik. „Die Deutsch-Tschechische Handels- und Industriekammer und bremenports unterstützen deutsche Unternehmen beim Einstieg in Tschechien und beraten tschechische Unternehmen, die auf dem deutschen Markt Fuß fassen wollen. Wir fördern somit aktiv den wirtschaftlichen Austausch zwischen beiden Ländern“, umreißt Hrbik seine Aufgabe. Durch Beratung, Kontaktvermittlung und die Organisation von Matchmakings wolle man zukünftig die Handelsbeziehungen in beide Richtungen noch weiter intensivieren.

Ähnliche Strategien fahren auch die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) und der JadeWeserPort. So ist die WFB unter ihrer internationalen Marke „Bremeninvest“ mit eigenen Büros in China, Vietnam und der Türkei vertreten. Die Mitarbeiter dort werben aktiv für den Standort Bremen und unterstützen Kooperationen mit bremischen Unternehmen. Die Schwerpunkte liegen dabei in den Clustern Maritime Wirtschaft und Logistik, Luft- und Raumfahrt sowie Automotive und erneuerbare Energien. Der JadeWeserPort hat indes seit gut neun Jahren einen Mitarbeiter zur Unterstützung seiner Vertriebsaktivitäten auf dem chinesischen Markt im Einsatz. „Der Kollege Hui Zhang erweitert unser dortiges Netzwerk um neue Kontakte und hält unsere bestehenden Kunden über den Status der Projekte in Wilhelmshaven auf dem Laufenden“, so Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing. Darüber hinaus hat seine Gesellschaft jüngst eine zweite Repräsentanz in Indien aufgebaut, vertreten durch Neelam Choudhary, und in Südkorea eine Kooperation mit dem dortigen Chapter der Bundesvereinigung Logistik (BVL) angestoßen. (bre) ■



Alfred Wolfram

Repräsentant von bremenports in Österreich



Peter Hrbik

Repräsentant von bremenports in Tschechien



Hui Zhang

Repräsentant des JadeWeserPorts in China



Neelam Choudhary

Repräsentantin des JadeWeserPorts in Indien



Steuerung aus einer Hand

Von ihrem Logistikzentrum in Wilhelmshaven aus koordiniert die Bundeswehr die Logistik für alle Teilstreitkräfte und sämtliche Verkehrsträger.



Logistik will gut gesteuert sein. In vielen Fällen bietet es sich daher an, diese Koordinationsaufgabe zu zentralisieren. So verhält es sich auch bei der Bundeswehr: Während bis 2012 alle Teilstreitkräfte für ihre jeweilige Logistikplanung und -steuerung verantwortlich waren, werden die gesamten logistischen Dienstleistungen seitdem von den 1.000 Soldaten und zivilen Beschäftigten aus dem Logistikzentrum (LogZBw) in Wilhelmshaven aus einer Hand angeboten. Das geschieht in den vier logistischen Fachabteilungen Supply Chain Management, Disposition, Instandhaltung und Fertigung sowie Verkehr und Transport. Hinzu kommt der im Zuge der Zentralisierung neu aufgestellte Bereich ortsfeste logistische Einrichtungen mit dem zugehörigen Personal in diversen Dienststellen im In- und Ausland. Unterstellt ist das Logistikzentrum der Bundeswehr, das seit Juni 2018 von Oberst Klaus Frauenhoff geführt wird, dem Logistikkommando der Bundeswehr in Erfurt. Die Bandbreite der in Wilhelmshaven geplanten und von hier gesteuerten Vorhaben ist groß und reicht von Einsätzen in Afghanistan und Afrika über Übungen bis hin zu humanitären Einsätzen. Abgedeckt werden dabei mit Straße, Schiene, See und Luft alle Verkehrsträger. Allerdings unterscheiden sich diese in Bezug auf die zur Verfügung stehenden Transportmittel. Während die Luftwaffe für den strategischen Lufttransport zukünftig über 40 Transportflugzeuge des Typs „Airbus A400M“ bereithält, verfügt die Marine über keine

FOTOS: BUNDESWEHR – AXEL BIEWER

Unter anderem mit der dänischen Reederei DFDS hat die Bundeswehr einen Vertrag für die Bereitstellung von Seetransportkapazitäten geschlossen.



eigenen Transportschiffe. „Unsere Marineschiffe nehmen in der Regel nur Fracht für den Eigenbedarf mit, außer es ist Kapazität frei“, berichtet Oberstleutnant Harald Struzyna. „95 Prozent der Transportleistungen erfolgen hingegen mit zivilen Schiffen.“ 2017 wurden insgesamt 542 TEU, 1.168 Militärfahrzeuge und rund 35.000 Kubikmeter Stückgut auf dem Seeweg transportiert. 2018 sind diese Zahlen allerdings deutlich gestiegen, denn allein insgesamt 8.000 Fahrzeuge und rund 750 Container wurden für die NATO-Großübung „Trident Juncture“, mit der der Bündnisfall geprobt wurde, im Oktober und November nach und von Norwegen bewegt: Als zweitgrößter Truppensteller nach dem Gastgeberland Norwegen benötigte die Bundeswehr mit rund 10.000 teilnehmenden Soldaten dafür 13 Schiffe, sechs Züge und einen Fahrzeugkonvoi. Außerdem wurden von Deutschland aus 50 Flüge durchgeführt. Dabei wurden Alltagsgegenstände wie Klebeband und Computerkabel ebenso verschifft wie 30 Kampfpfanzter „Leopard 2“.

Emden zentraler Umschlagshafen

Bereits Anfang 2018 begannen die Planungen der Bundeswehr für das multinationale Großmanöver. Die besondere Herausforderung neben der enormen Anzahl von Personen, Material und Fahrzeugen: „Wir mussten uns für die Transporte nach Fredrikstad und die Koordination, wann welches Schiff mit welchem Lotsen fährt, an die Vorgaben der NATO halten“, berichtet Kapitänleutnant Sven Fiebelkorn. Zentraler Umschlagsort für den Transport nach Norwegen war Emden. „Der Hafen wurde von uns bewusst als Umschlagshafen gewählt, da er besonders für RoRo-Schiffe geeignet ist und über mehrere Anlegestellen verfügt“, so Fiebelkorn. Dabei wurden sowohl der Südkai als auch der Emskai genutzt. „Das hatte den Vorteil, dass während der Beladung an dem einen Kai bereits Fahrzeuge und Container am anderen angeliefert werden konnten, sodass mehr Material in kürzerer Zeit verschifft werden konnte.“

Insgesamt wurden ab Anfang September von Emden aus über 4.000 Fahrzeuge der Bundeswehr, wie Panzer, Lkw, Anhänger und Kleinfahrzeuge, nach Norwegen verschifft. Allein am Südkai wurden innerhalb von nur sechs Stunden inklusive der vorherigen Tierseuchenprophylaxe über 300 Militärfahrzeuge – darunter schwere Panzer – und etwa 100 Container auf das RoRo-Schiff „Ark Germania“ verladen. Da die Bundesrepublik über keinen eigenen Seetransport verfügt, hat sich die Bundeswehr im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen den Zugriff auf kommerzielle Transportkapazitäten gesichert. In diesem Rahmen ■■■

FAKTEN

Logistikzentrum der Bundeswehr

Standort:
Wilhelmshaven

Gründung: 2012

Beschäftigte: 1.000
(militärisch und zivil)
ohne das Personal der
ortsfesten logistischen
Einrichtungen (oIE)

Fläche:
3 Liegenschaften

Führung: Oberst Klaus
Frauenhoff

Logistische Fach-
abteilungen: Supply
Chain Management,
Disposition, Instand-
haltung und Fertigung,
Verkehr und Transport
sowie ortsfeste logis-
tische Einrichtungen



2017 hat die Bundeswehr 542 TEU verladen. 2018 waren es allein für die NATO-Übung 100 Boxen.

■ stellt die dänische Reederei DFDS Seaways 365 Tage im Jahr Seetransportkapazitäten zur Verfügung, die auch für die NATO-Übung genutzt wurden. Über diesen Vorhaltevertrag erfüllt die Bundesrepublik aber auch dauerhaft ihre Verpflichtungen gegenüber der NATO und der EU. Der Vertrag sieht dabei einen zeitlich gestaffelten Zugang zu insgesamt rund 10.500 Längenmetern mit Bereitstellungszeiten von 15 und 30 Tagen vor. Zu diesem Pool gehören derzeit neben der „Ark Germania“ auch die RoRo-Schiffe „Suecia Seaways“ und „Ark Dania“. Zusätzlich hat die Bundeswehr Zugang zu weiteren Schiffen mit einer Bereitstellungszeit von 60 Tagen und einer Ladekapazität von rund 8.300 Längenmetern aus dem dänischen Schiffspool und dem Spot-Chartermarkt. Sind diese Kapazitäten aus dem Ark-Projekt frei, können Dritte wie andere NATO-Mitglieder sie nutzen, um Einnahmen zur Reduzierung der Charterkosten zu erzielen.

Kooperation mit Logistikdienstleistern

Auch bei den vielen Transporten außerhalb solcher Großübungen setzt die Bundeswehr für den Seeweg auf Partner. Ladungsgüter sind beispielsweise Feldpost, Munition und Ersatzteile. Hinzukommt großvolumige und schwere Ladung wie die „Panzerhaubitze 2.000“ und Kampfhubschrauber. Waffen werden hingegen ebenso wie temperaturpflichtige Medikamente per Luftfracht transportiert, um die dabei erforderliche Sicherheit beziehungsweise Einhaltung der Kühlkette zu gewährleisten. „Die große Bandbreite des zu befördernden Gutes ist der größte Unterschied zwischen militärischen und zivilen Transporten“, sagt Oberstleutnant Struzyna. Für all diese Ladungsgüter muss der jeweils richtige Weg und das richtige Verkehrsmittel gefunden werden. Im



Das Bremer Unternehmen CHS Spezialcontainer – Shelter and Engineering produziert für die Bundeswehr Spezial- und Funktionscontainer.

Fall der Seefracht erfolgt die Vergabe der Dienstleistungen mithilfe von Leistungsausschreibungen und auf der Basis von rund 50 Rahmenverträgen durch zivile Logistikdienstleister. Mit wem die Bundeswehr dabei zusammenarbeitet, ist vom jeweiligen Transportgut abhängig.

Einer der Partner für besondere Boxen und Lösungen ist CHS Spezialcontainer – Shelter and Engineering aus Bremen. Das zur CHS Container Group gehörende Unternehmen konstruiert und produziert eine breite Palette von Funktions- und Spezialcontainern für weltweite land- und seegestützte Einsätze der Bundeswehr. Dazu bestehen entsprechende Rahmenverträge. „Mit unseren Lösungen bieten wir vielfältige Funktionalitäten, die Eignung für extreme Klimabedingungen und hohe Schutzanforderungen“, beschreibt Geschäftsführer Stefan Kanowski das Angebotsspektrum. „Dazu gehört außerdem die umfassende Begleitung und Betreuung von der ersten Idee bis hin zum After Sales Service.“ Die Produktpalette umfasst unter anderem Transportcontainer für das Flugabwehrraketensystem „Patriot“ und geschützte Internetcafés zur Sicherstellung der Betreuungskommunikation der Soldaten im Einsatzland. Darüber hinaus werden auch mobile Werkstattssysteme zur Wartung und Instandsetzung von militärischen Fahrzeugen aller Art, unter anderem Lkws, angeboten. Weitere gelieferte Produkte sind Transportgestelle für die Pioniertruppe der Bundeswehr und Transport- und Lagerbehälter für die Kleinfluggerät-Zielortung (KZO).

FOTOS: BUNDESWEHR – AXEL BIEWER, CHS SPEZIALCONTAINER – SHELTER AND ENGINEERING GMBH




Der Hafen von Emden spielte für die RoRo-Verladung von insgesamt 8.000 Fahrzeugen im Rahmen der NATO-Großübung „Trident Juncture“ die Hauptrolle.

Enge Zusammenarbeit mit deutschen Seehäfen

Derzeit wird im Logistikzentrum der Bundeswehr das taktische Schießen geplant, an dem im Frühjahr 2019 auf der Mittelmeerinsel Kreta deutsche und amerikanische Flugabwehrraketenspezialisten gemeinsam teilnehmen werden. Für diese Übung erfolgt die Verschiffung der Fahrzeuge und Container in Travemünde. Seeverladungen in größerem Umfang werden im Rahmen einer vertraglichen Bindung in der Regel über den Hafen Emden abgewickelt, der auch das erforderliche Equipment wie Mafi-Trailer zur Verfügung stellt. Bei Einzelausschreibungen wird überdies in Bremerhaven umgeschlagen. Auch der Rücktransport des Bundeswehrmaterials von der NATO-Übung aus Norwegen erfolgte zum Teil über den dortigen Kaiserhafen. Die ABC-Insel wurde für „Trident Juncture“ sogar temporär freigeräumt, um Parkraum für die Fahrzeuge bis zur weiteren Verladung per Bahn und Lkw zu schaffen. (cb)

Weitere Informationen:
www.bundeswehr.de
www.chs-containergroup.de

Niedersachsen


Unsere Häfen. Ihre Zukunft.

www.nports.de

Sicherer Schiffsverkehr im Eis

Auch wenn die Anzahl der Schiffe in der Arktis noch übersichtlich ist, dürfte sich das angesichts immer mehr eisfreier Tage langfristig ändern. Unabdingbar ist bereits jetzt eine sichere Navigation.



Lasse Rabenstein,
Mitgründer des Bremer
Start-ups Drift & Noise
Polar Services

Prognosen zufolge könnte der Nordpol schon in den 2040er-Jahren mehrere Wochen im Jahr eisfrei sein. Bereits in den kommenden 15 Jahren wird eine deutliche Zunahme der Anzahl der Schiffe erwartet, da sich für die Reedereien mit den Schiffsrouten durch die Nordostpassage (Nördlicher Seeweg), über zehn Tage kürzere Transitzeiten zwischen Asien und Europa ergeben. Erste Versuchsreisen der großen Containerreedereien gab es bereits. So fuhr beispielsweise das Containerschiff „Venta Maersk“ mit 660 Reefer-Containern an Bord am 28. August vergangenen Jahres in der südkoreanischen Hafenstadt Busan los und erreichte nach mehreren Zwischenstopps am 22. September Bremerhaven. Dabei nutzte das im Juli 2018 ausgelieferte Schiff neben der seit 1967 als internationaler Schifffahrtsweg freigegebenen Nordostpassage auch die Beringstraße. Auf Letzterer wiederum hat die Internationale Schifffahrts-Organisation (IMO) wie auch auf der Beringsee seit dem 1. Dezember 2018 neue Transportrouten genehmigt. Allerdings ist das sichere Navigieren in arktischen Gewässern sehr anspruchsvoll – selbst dann, wenn diese eisfrei sind. Denn eisfrei bedeutet nicht, dass es dort kein Eis gibt, sondern lediglich, dass die Eisdecke dann nicht geschlossen ist. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an das Schiff und die Crew: So müssen Schiffe über eine geeignete Eisklasse verfügen und die Besatzung über spezielles Know-how. Die Maersk-Crew absolvierte beispielsweise zuvor eine besondere Ausbildung und wurde während des gesamten

Transits von für den Nördlichen Seeweg zertifizierten Eis-piloten begleitet. Zudem stand die Reederei in engem Kontakt mit den Eisbrecherunternehmen und der russischen Verwaltung für den Nördlichen Seeweg (NSRA), die für die Navigation auf der Nordostpassage verantwortlich ist. „Die teils kostenpflichtigen Eisinformationen von Behörden sind häufig nicht speziell auf die Kunden zugeschnitten und oftmals weder nach Feierabend noch am Wochenende verfügbar“, verdeutlicht Lasse Rabenstein, Mitgründer des Bremer Start-ups Drift & Noise Polar Services, die Nachteile. „Zudem haben viele Schiffe Probleme mit dem Empfang der umfangreichen Satellitendaten.“

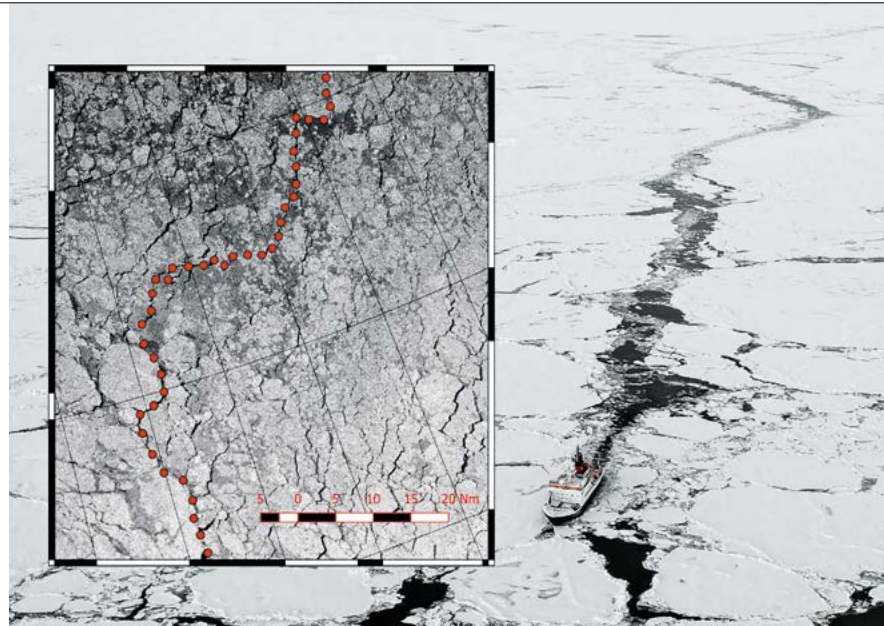
Routenempfehlungen auf Basis von Satellitenbildern

Drift & Noise Polar Services, eine Ausgründung des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven, bietet seinen Kunden daher rund um die Uhr hochauflösende Bilder – unter anderem auf Basis des europäischen Erdbeobachtungsprogramms „Copernicus“, die individuell für den jeweiligen Kunden zusammengestellt sind und auch bei minimaler Bandbreite empfangen werden können. Zudem beinhaltet das Dienstleistungsangebot ein Vorhersagesystem für die bestmögliche Navigation durch das Eis. Derzeit arbeitet das Unternehmen auf der Basis von Wettermodellkarten und Satellitenbildern an animierten

Eisvorhersagen für eine noch genauere Prognose der Eisentwicklung und der entsprechenden Routenempfehlung. Bisher zählen zu den Kunden vor allem Behörden, Institutionen und Kreuzfahrtreedereien wie Hapag-Lloyd Cruises. „Kreuzfahrten in der Arktis und Antarktis werden immer beliebter“, so Rabenstein.

Überzeugen konnte das Start-up mit seinen aufbereiteten Satellitendaten bereits die Crew der „Polarstern“, eines als Eisbrecher ausgelegten Forschungs- und Versorgungsschiffs des AWI. „Das Schiff navigierte nordöstlich von Grönland durch schweres Eis, und nach Einschätzung des sehr erfahrenen Kapitäns betrug die Fahrtzeit vier Tage“, berichtet Rabenstein. „Mithilfe unserer Satellitenbilder konnten wir Rinnen offenen Wassers in der Eisdecke ausmachen, die eine Routenverkürzung auf zwei Tage ermöglichten.“ Bei Betriebskosten von 70.000 Euro pro Tag keine unerhebliche Ersparnis. Ein weiterer Pluspunkt ist das von den Unternehmensgründern am AWI mitentwickelte Gerät zur Messung der Eisdicke. Zudem könnte das Portfolio künftig auch um Routenoptimierungen auf den nichtpolaren Ozeanen erweitert werden.

„Noch ist unser Geschäft ein echter Nischenmarkt“, betont der promovierte Geophysiker Rabenstein. Da es sehr schwer sei, Investoren zu finden, finanziert sich Drift & Noise Polar Services seit der Gründung 2014 selbst. „Zu zwei Drittel sind das Aufträge, zu einem Drittel Forschungsprojekte.“ Die Handelsreedereien habe man zwar bereits angesprochen, noch seien diese aber zurückhaltend. Diese Einschätzung entspricht auch dem Resümee von Maersk: „Derzeit sehen wir den Nördlichen Seeweg nicht als praktikable Alternative zu den bestehenden Ost-West-Routen“, so der Chief Technical Officer Palle Laursen. „Im Allgemeinen planen wir neue



Auf der Basis von Satellitenbildern kann die bestmögliche und schnellste Route durch das Eis vorhergesagt werden.

Dienstleistungen nach Handelsströmen, Bevölkerungszentren und den Anforderungen unserer Kunden.“

Insgesamt habe es 2017 gerade einmal 27 Transits durch die Nordostpassage gegeben, so Rabenstein. Zum Vergleich: 2017 passierten 17.550 Schiffe den Sueskanal. Ohnehin seien einige Schlüsselstellen in der Nordostpassage nur von Schiffen mit wenig Tiefgang bis etwa 8.000 TEU befahrbar. „Ich bin daher etwas skeptisch, dass das Volumen der Transitcontainerschiffahrt schnell ansteigt.“ Und dennoch: „Jetzt ist der Markt zwar noch klein, aber wenn wir einen langen Atem zeigen, haben wir in der Zukunft auf jeden Fall einen enormen Innovationsvorsprung.“

Hafenprojekt auf Island

Ganz ähnlich denkt man auch bei bremenports, das sich mehrheitlich am Bau des neuen Universalhafens am Finna-fjord (FFP) in Islands Nordosten mit potenziell sechs Kilometern Kajenlänge beteiligen möchte. Angesichts der Dimension des Projekts gehen die Vertragspartner davon aus, dass die vollständige Realisierung des FFP 40 Jahre dauern wird. „Das Hafenprojekt auf Island bietet eine konkrete Langzeitperspektive für eine Entwicklung, die sicherlich über mehrere Jahrzehnte gehen wird. Es schafft Voraussetzungen für die nachhaltige Entwicklung der Arktis und trägt dazu bei, sich entwickelnde neue Schifffahrtsrouten sicherer zu machen“, sagt Martin Günthner, Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen. „Zudem bietet das Projekt große Entwicklungschancen für eine strukturschwache Region. Es ist eine Auszeichnung, dass bremenports sich auf Bitten Islands federführend an diesem Projekt beteiligen kann.“ (cb)

FAKTEN

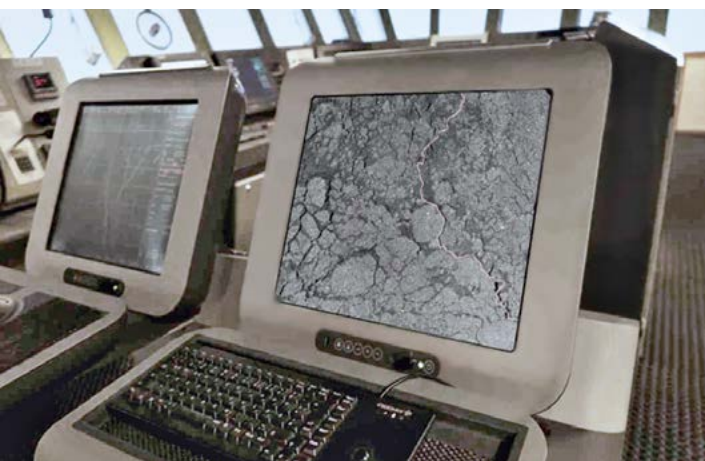
Drift & Noise Polar Services

Gründung: 2014

Standort: Bremen

Mitarbeiter: 6

Geschäftsfelder:
See-Eis-Beratung,
See-Eis-Geophysik
und See-Eis-Karten



Mithilfe von hochauflösenden Satellitenbildern können die Crews Schiffe sicher durch das Eis steuern.

Weitere Informationen:
www.driftnoise.com
www.bremenports.de/finnafjord



19 Angestellte arbeiten bei der ZOBA über 32.000 Transaktionen monatlich ab. Geht man dabei von einem gesunden Mix aus Stückgutsendungen und Containern aus, dürfte die daraus resultierende Menge ausreichen, ein mittelgroßes Containerschiff voll zu beladen.



parametrische Aufteilung in die Bereiche „Unionswaren“, „Steuerlagerwaren“ und „Nichtunionswaren ex Zolllager“ oder „vorübergehender Verwahrung“ erfolgt. Ebenfalls automatisiert werden dazu gleich die passenden Zollanmeldungen generiert und an die Behörde weitergeleitet. „Natürlich werden auch die Zuläufe in die verschiedenen Zollverfahren, beispielsweise bei EMCS-Sendungen, elektronisch unterstützt“, erläutert Gröning.

Das Kundenportal i-TMS® ist das Kernelement der firmeneigenen Digitalisierungsstrategie und wird von der ZOBA bereits seit 2003 angeboten. Der besondere Vorteil dieser Form der Datenerfassung ist die mehrfache Nutzung der eingegebenen oder mittels einer Schnittstelle aus dem Warenwirtschaftssystem übernommenen Daten: von der Auftrags erfassung über den Zahlungsverkehr bis hin zur Zollabwicklung. In den Prozess sind zudem Plausibilitätsprüfungen integriert, sodass Fehler weiter reduziert werden können und weniger Rückfragen seitens der ZOBA-Sachbearbeiter erforderlich sind. Das wiederum führt zu einem beschleunigten Abfertigungsprozess. Ein weiterer Vorteil: Mit der Nutzung des Portals holt sich der Kunde neben dem Know-how der ZOBA auch die Kompetenz von zwei wei-

teren Partnern, die gemeinsam mit der ZOBA den i-TMS®-Verbund bilden, mit ins Boot: Die nwi nordwest international Servicegesellschaft steuert im Rahmen von i-TMS® Beratungs- und Dienstleistungen in allen Bereichen der Import-, Export- und Bankabwicklung bei, während die nordwest Import-Export IT-Service für den ausfallgesicherten 24/7-Betrieb der IT-Infrastruktur, IT-Administration, Support, Software- und Schnittstellenweiterentwicklung zuständig ist.

Digitalisierung bei der Zollabwicklung

„Viele kleine und mittelständische Unternehmen können sich keinen hauseigenen Zollspezialisten leisten. Zum anderen kommen immer öfter Fragen der Compliance auf, wie wirklich alle Anforderungen zu erfüllen sind“, erläutert Merk die aktuelle Marktsituation und die Motivation, warum die Leistungen der ZOBA zunehmend nachgefragt werden. Dabei sieht sie die Digitalisierung im Bereich der Zollabwicklung als sehr weit fortgeschritten an. „Bereits heute laufen die Ein- und Ausfuhrsendungen und Versandverfahren bei fast allen Unternehmen über digitale Systeme wie ATLAS, inklusive NCTS und AES“, so Merk. Es gebe aber immer noch Marktsegmente, in denen die Digitalisierung noch nicht vollzogen sei. So müsse beispielsweise der Zoll erst noch die technischen Möglichkeiten schaffen, damit in den nächsten Jahren wirklich alle Unterlagen zur Prüfung digital hochgeladen werden können. Das System der ZOBA sei bereits seit über fünf Jahren auf diese Entwicklung ausgerichtet – nur der Output der Auswertung liefere momentan noch mittels einer CD statt über eine direkte Datenübertragung. „Insgesamt ist unsere digitale Zollabfertigung hanseatisch, sicher und zeitgemäß“, resümiert Gröning mit einem Augenzwinkern. (bre)

FAKTEN

ZOBA

Gründung: 1995

Firmensitz: Bremen

Mitarbeiter: 19

Portfolio: digitale Zollabfertigung und persönliche Betreuung bei Ein- und Ausfuhrformalitäten und allen weiteren zollrechtlichen Fragen

Besonderheit: ZOBA ist Deutschlands erster zertifizierter AEO (Authorised Economic Operator/ zugelassener Wirtschaftsbeteiligter) – und zwar seit März 2008

Weitere Informationen:
iikeLP@i-tms.de
www.i-tms.de



Die Doppelspitze der ZOBA: die Geschäftsführerinnen Birgit Gröning (links) und Angelika Merk



„Globale Logistik erfordert globale Präsenz“

Röhlig Logistics bietet seine breit gefächerte Dienstleistungspalette mit mehr als 2.200 Mitarbeitern in über 30 Ländern an. Angefangen hat die Erfolgsgeschichte im Jahr 1852 mit einem Tabak-Handelsbetrieb.

Vor 167 Jahren – die Industrialisierung hatte gerade richtig Fahrt aufgenommen, und Dampfschiffe eroberten die Ozeane – legte Carl Röhlig in Bremen den Grundstein für ein Unternehmen, das sich bis heute zu einem globalen Logistikdienstleister für See- und Luftfracht entwickelt hat und das ebenso auf Projekt- und

Kontraktlogistik spezialisiert ist. Die Keimzelle bildeten damals ein Tabak-Handelsvertrieb und eine Agentur für Assekuranz. Die nachfolgenden Generationen trugen ihren Teil dazu bei, dass das Familienunternehmen zu einem wichtigen Partner für Verladeunternehmen und Fabrikanten in ganz Deutschland wurde und dass die Handelsaktivitäten später



Luft- und Seefracht sind das Kerngeschäft von Röhlig Logistics. Mithilfe seines weltweiten Netzwerks unterstützt das Bremer Unternehmen seine Kunden, aber auch in der Projekt- und Kontraktlogistik.

auf Übersee ausgeweitet wurden. Im Zuge dieser Entwicklung folgten bereits in den 1960er- und 1970er-Jahren erste eigene Büros in Südafrika und Australien. Parallel zur Ausweitung der Seefrachttransporte verstärkte Röhlig Logistics auch den Bereich der internationalen Luftfracht. Die folgenden Jahrzehnte waren durch ein dynamisches Wachstum geprägt, in dessen Verlauf die Bremer weitere Niederlassungen in der ganzen Welt eröffneten. Heute gehören zum Röhlig-Netzwerk mehr als 2.200 Mitarbeiter in über 30 Ländern. Die meisten von ihnen sind in Europa (28 Prozent), gefolgt von Südafrika (26 Prozent) und Asien (21 Prozent) im Einsatz.

Amerika und Asien im Visier

„Globale Logistik erfordert globale Präsenz. Um die Nähe zu unseren Kunden zu gewährleisten, haben wir in der jüngsten Vergangenheit nachhaltig in den Ausbau unserer Strukturen investiert“, erläutert Philip W. Herwig, Managing Partner von Röhlig Logistics. Gemeinsam mit seinen Geschäftsführungskollegen Hylton Gray, Hans-Ludger Körner und Ulrike Baum leitet er heute die Geschicke des Konzerns, der seine Struktur seit 2015 auf allen Ebenen von einer länderspezifischen auf eine produktorientierte Organisation umgestellt hat. Schwerpunkte habe man zuletzt vor allem auf die Märkte in Asien und Amerika gelegt. So wurden in China seit 2017 sechs neue Büros in Shanghai, Ningbo, Qingdao, Peking, Dalian und Tianjin eröffnet. Weitere neue Niederlassungen entstanden in Taiwan, Indonesien und Vietnam. In Mexiko hat Röhlig sein Engagement im vergangenen Jahr verstärkt und neben Mexiko-Stadt ein weiteres Büro in Monterrey eröffnet. Darüber hinaus wurden für den Geschäftsbereich Kontraktlogistik jüngst in Südafrika und Neuseeland zusätzliche Lagerflächen geschaffen, um dort noch näher am Kunden zu sein. „Damit sind wir weltweit so stark aufgestellt wie noch nie zuvor in unserer Unternehmensgeschichte“, so Herwig.

Stabilität durch breite Aufstellung

Wie bei anderen Unternehmen gehen die aktuellen Handelskonflikte und -sanktionen auch an Röhlig Logistics nicht spurlos vorbei. „Natürlich hat das Auswirkungen auf unser Geschäft. Während wir Ende 2018 eine gesteigerte Nachfrage nach Frachtraum erlebt haben, können wir uns vorstellen, dass sich diese aufgrund der Sanktionen noch abschwächen werden“, erläutert Herwig. Akute Sorgenfalten treiben ihm diese Entwicklungen aber nicht ins Gesicht: „Wir sind immer wieder von Veränderungen in der Weltwirtschaft und in einzelnen Ländern betroffen. Doch auch wenn es in einem Land mal hakt, ist die Unternehmensstabilität durch unsere breite Aufstellung gesichert.“



Philip W. Herwig, Managing Partner von Röhlig Logistics, sieht in der breiten Aufstellung des Unternehmens in mehrfacher Hinsicht einen Marktvorteil.

Mit „Blue Future“ in die Zukunft

Das in sechster Generation geführte Logistikunternehmen will sich auch in Zukunft dem Thema Digitalisierung widmen. Hier sieht Herwig einen großen Vorteil in der Tatsache, dass man als international ausgerichteter Akteur in Australien und den USA bereits früher mit digitalen Technologien konfrontiert wird, als dies in Europa der Fall ist. Zudem hat Röhlig Logistics bereits in den vergangenen drei Jahren mit Hochdruck das Wachstumsprogramm „Blue Future“ umgesetzt, um das Unternehmen nach eigener Aussage in die digitale Zukunft zu führen. Dazu gehören beispielsweise „Röhlig Real Time“, ein hauseigenes Track-and-Trace-Tool, über das der Kunde den gesamten Vorgang einer Sendung online verfolgen und verwalten kann, und das cloudbasierte Vendor Management System „Sirius.VM“. Dabei handelt es sich um ein digitales Ökosystem, das es den Kunden ermöglicht, in enger Zusammenarbeit mit ihren Lieferanten und Logistikdienstleistern ihre Beschaffungsprozesse zu optimieren.

Trotz der Bestrebungen hin zu einer verstärkten digitalen Vernetzung macht Herwig deutlich: „Der persönliche Kontakt steht für uns immer im Mittelpunkt. Auf dieser Basis entwickeln wir maßgeschneiderte Lösungen, bei denen die Kunden selbst entscheiden, ob sie einen digitalen oder analogen Zugang zu uns haben wollen.“ Das gilt sowohl für die Zustellung einzelner Ersatzteile als auch für die Lieferung ganzer Fabriken, für die Röhlig Logistics jeweils mit einer Vielzahl namhafter Carrier im Seefracht und Luftfrachtsegment zusammenarbeitet – getreu dem Unternehmensmotto: „Creating chains of trust“. (bre)

FAKTEN

Röhlig Logistics

Gründung: 1852

Mitarbeiter: 2.200,
davon rund 150 in
Bremen

Kernkompetenzen:
Luftfracht, Seefracht,
Projektlogistik,
Kontraktlogistik

Konzernumsatz 2017:
871 Millionen Euro

Weitere Informationen:
www.rohlig.com

KOMPAKT

**DUISBURG.**

Auf der Mitgliederversammlung des Vereins für europäische

Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) im November wurde **Patricia Erb-Korn** zur neuen Präsidentin gewählt. Die Juristin, die auch als Leiterin des Karlsruher Hafens fungiert, ist somit die erste Frau an der Spitze des über 140 Jahre alten, traditionsreichen Vereins. Sie hat die Nachfolge von Heinz-Josef Joeris angetreten, der diesmal nur als Stellvertreter der Präsidentin kandidierte.

**BREMEN.**

Uwe Beckmeyer, Senator a. D. und ehemaliges Mitglied des

Deutschen Bundestags, hat auf der Mitgliederversammlung des Wirtschaftsverbands Weser im November Klaus Wedemeier als Vorsitzenden abgelöst. Der ehemalige Bremer Bürgermeister Wedemeier hatte zuvor nach 20 Jahren als Vorsitzender einen Wechsel an der Verbandsspitze vorgeschlagen. Beckmeyer war bis zur Bundestagswahl 2017 auch Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie gleichzeitig Maritimer Koordinator der Bundesregierung.

Führungswechsel am EUROGATE Container Terminal

HAMBURG. Zum 1. Januar hat **Tom Eckelmann** die Geschäftsführung des EUROGATE Container Terminals Hamburg übernommen. Er trat damit die Nachfolge von Wolfgang Schiemann an, der seitdem als Senior Advisor die Gruppengeschäftsführung berät. Eckelmann leitete zuvor seit 2012 die Bereiche Strategie sowie Energie- und Nachhaltigkeitsmanagement im Unternehmen und wirkte so auch an der Entwicklung der EUROGATE Containerterminals in Deutschland mit. „Mit Tom Eckelmann haben wir einen Nachfolger in den eigenen Reihen gefunden, der unsere Anstrengungen zur Steigerung der Auslastung des Terminals Hamburg fortsetzen und darüber hinaus wichtige Zukunftsthemen unserer Unternehmensgruppe am Standort Hamburg vorantreiben wird“, so Michael Blach, Vorsitzender der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung.



Neue Manager für Schenker-Vorstand

ESSEN. Der Aufsichtsrat der Schenker AG hat Ende November drei neue Manager in den Vorstand berufen, um das Unternehmen jünger, internationaler und kundenorientierter aufzustellen. Dabei wurde der Volkswirt **Thorsten Meincke**, der bei der Spedition Kühne + Nagel die weltweite Seefracht leitete, als Chef des Ressorts Luft- und Seefracht in den Vorstand bestellt. Neben ihm komplettieren Xavier Garijo, für die Kontraktlogistik, und Christian Drenthen, für das Ressort Landverkehr, das neue Führungstrio.



Wiebke Clement verstärkt das MCN

HAMBURG. Seit November ist **Wiebke Clement** stellvertretende Geschäftsführerin des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN). Sie unterstützt die Geschäftsführerin Jessica Wegener im zentralen Clustermanagement und vertritt diese während der Elternzeit. Clement kommt aus der PR und hat in leitender Funktion in der Industrie und in Stiftungen gearbeitet. „Ich glaube an die Idee der Vernetzung und freue mich, diese mit dem MCN in der maritimen Branche in Norddeutschland weiter voranzutreiben“, so Clement.

Von Taube übernimmt Zeamarine-Ruder

BREMEN. Zum Jahreswechsel hat **Kai von Taube** die Geschäftsführung von Zeamarine Carrier übernommen, dem Gemeinschaftsunternehmen der Bremer Zeaborn-Gruppe und der US-Reederei Intermarine. Er folgte damit auf Ulrich Ulrichs, in dessen Händen die Leitung der Linien- und Trampdienstes lag und der das Unternehmen Ende 2018 auf eigenen Wunsch und in freundschaftlicher Verbundenheit verlassen hat. Von Taube trägt nun die Ergebnisverantwortung von Zeamarine, zusammen mit Frank Fischer und Nicki Schumacher.





Labahn folgt auf Stehmeier

WILHELMSHAVEN. Seit November ist **Sven Labahn** neuer Geschäftsführer beim Jade-Dienst. Er ist damit der Nachfolger von Lutz Stehmeier, der den Wilhelmshavener Hafendienstleister seit Dezember 2016 geleitet hatte. Labahn ist bereits seit Anfang 2017 als Berater Teil der Geschäftsleitung und hat die aktuelle Ausrichtung des Unternehmens sowie den laufenden Businessplan mitgeprägt. Weiterhin Teil des Managements bleiben Gesellschafter-Geschäftsführer Jan Gijsbertus Koop und Prokurist Thomas van der Laan.



Battermann & Tillery ernennt weiteren Geschäftsführer

BREMEN. Seit Dezember vertritt **Nico Nöldner** Battermann & Tillery als Geschäftsführer. Gemeinsam mit den Geschäftsführenden Gesellschaftern Percy Tillery und Patrick Tillery leitet er die 20 deutschen Niederlassungen des Unternehmens sowie die Schwester- und Tochtergesellschaften im In- und Ausland. Battermann & Tillery hat seinen Hauptsitz in Bremen und beschäftigt sich mit der objektiven Beurteilung von Transport- und Güterschäden aller Art, insbesondere im Auftrag von Versicherungsgesellschaften.



14 neue Logistikbotschafter für den Standort Bremen

BREMEN. Rund 70 Logistics Ambassadors aus 30 Nationen zählt das Land Bremen seit dem 28. November. Denn an diesem Tag erhielten **14 weitere Logistikstudierende der Universität Bremen und Jacobs University** ihre von Wirtschafts- und Hafensenator Martin Günthner unterzeichneten Zertifikate in der Bremer Baumwollbörse. Mit ihrer weltweiten Bedeutung im Rohstoffgeschäft bildete sie den passenden Rahmen für die Urkundenverleihung des von der Bremischen Hafenvertretung durchgeführten internationalen Programms. Neben dem Studium haben sich die Studierenden aus Marokko, China, Indien, Pakistan, dem Iran, Kasachstan, Kirgisistan und der Ukraine ihre Kenntnisse über den Logistikstandort auf diversen Exkursionen erworben.

Die kostenlose App zum Logistik-Fachmagazin deutscher Seehäfen

Schnell und einfach: Laden Sie die LOGISTICS PILOT-App kostenlos aus dem Store.

Jederzeit und überall: Mit Ihrem Smartphone oder Tablet können Sie auf alle Ausgaben zugreifen.

Komfortabel und funktionell: Mit praktischem Textmodus und effizienter Textsuchfunktion über alle geladenen Ausgaben.

Aktuell und umfassend: In jeder Ausgabe finden Sie aktuelle Informationen von den verschiedenen Hafenstandorten unseres Häfen- und Logistik-Fachmagazins.



Im Apple App Store und in Google Play erhältlich.





Save the Date

Hier finden Sie ausgewählte Veranstaltungen aus der maritimen Wirtschaft und Logistik in der Übersicht. Merken Sie sich einfach die Termine vor, die für Sie interessant sind.

Messen

In den kommenden Monaten stehen zahlreiche interessante Messetermine auf dem Programm, bei denen gleich mehrfach der Fokus auf dem Thema Projektladung liegt: Zunächst auf der „Breakbulk Middle East“ in Dubai, dann bei der „Breakbulk Asia“ in Shanghai, und im Mai auf der „Breakbulk Europe“ in Bremen. Zudem präsentieren sich die norddeutschen Küstenländer auf der „Intermodal South America“ in São Paulo mit einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports“.



Auf der „Intermodal South America“ in São Paulo präsentierten sich die Seehäfen aus Bremen und Niedersachsen bereits zum zwölften Mal mit einem Gemeinschaftsstand unter der Dachmarke „German Ports“.

Gemeinschaftlicher Messeauftritt unter der Dachmarke „German Ports“

- | | |
|---|--|
| Breakbulk Middle East
www.breakbulk.com | 11. – 12. 2. 2019
Dubai, VAE |
| Intermodal South America
www.intermodal.com.br/en | 19. – 21. 3. 2019
São Paulo, Brasilien |
| Breakbulk Asia
www.breakbulk.com | 20. – 21. 3. 2019
Shanghai, China |
| Breakbulk Europe
www.breakbulk.com | 21. – 23. 5. 2019
Bremen, Deutschland |
| transport logistic
www.transportlogistic.de | 4. – 7. 6. 2019
München, Deutschland |
| HUSUM Wind
www.husumwind.com | 10. – 13. 9. 2019
Husum, Deutschland |

Kundenevents

Sie wollen uns besser kennenlernen und gemeinsam mit Branchenexperten die neuesten Entwicklungen diskutieren? Hervorragende Gelegenheiten dafür bieten die beiden Veranstaltungsreihen „logistics talk“ und „Hafen trifft Festland“. Der „logistics talk“ kommt demnächst nach Prag, Budapest und Bielefeld, während „Hafen trifft Festland“ in Leipzig, Regensburg und Berlin gastieren wird. Zudem findet im März die Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen in Oldenburg statt.



„Hafen trifft Festland“ informiert über die neuesten Entwicklungen in den niedersächsischen Seehäfen mit dem Container-Tiefwasserhafen Wilhelmshaven.

- | | |
|---|---|
| Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen
www.seaports.de | 4. 3. 2019
Oldenburg, Deutschland |
| Hafen trifft Festland
www.seaports.de , www.jadeweserport.de | 14. 2. 2019
Regensburg, Deutschland |
| | 12. 3. 2019
Leipzig, Deutschland |
| | 28. 3. 2019
Berlin, Deutschland |
| logistics talk
www.bremenports.de/veranstaltungen | 27. 3. 2019
Prag, Tschechien |
| | 28. 3. 2019
Budapest, Ungarn |
| | 9. 5. 2019
Bielefeld, Deutschland |

Weitere Highlights

Mit der Entscheidung für Guangzhou als Ausrichtungsort für die „IAPH World Ports Conference 2019“ tragen die Verantwortlichen der wachsenden internationalen Bedeutung der chinesischen Hafenstadt Rechnung.

- | | |
|--|---|
| IAPH World Ports Conference
www.iaphworldports.org/iaph-conference | 5. – 11. 5. 2019
Guangzhou, China |
|--|---|

Review

In München, Bremen und Berlin wurden in den vergangenen Wochen wichtige Aspekte der maritimen Wirtschaft beleuchtet und diskutiert.

logistics talk

MÜNCHEN. Mit einer Neuerung, nämlich einer moderierten Podiumsdiskussion, wartete am 15. November 2018 die Veranstaltungsreihe „logistics talk“ bei ihrem Gastspiel in München auf. Dabei repräsentierten Experten der sechs Unternehmen Linde, Mund + Bruns Schiffs- und Ladungssachverständige, CHS Container Handel, Ipsen Industrial Packing, Hansa Meyer Global und Friedrich Tiemann die breit gefächerte Leistungsvielfalt der maritimen Wirtschaft in den stadtbremischen Häfen. Kurzweilig und kompetent moderiert wurde die Gesprächsrunde von der Radio-Bremen-Zwei-Redakteurin Hilke Theessen. „Das neue Format kam bei den Gästen in München sehr gut an. Ich bin mir sicher, dass wir das in diesem Jahr in ähnlicher Form auch an anderen Standorten wiederholen werden“, bilanzierte Michael Skiba, Leiter Marketing bremenports, im Anschluss an die Veranstaltung.



Facettenreiches Auswärtsspiel: In München wurden die Leistungsmerkmale der Stadtbremischen Häfen präsentiert.

Fachforum Projektlogistik

BREMEN. Bereits zum fünften Mal traf sich die Projektlogistik-Community Anfang des Jahres in Bremen, um über aktuelle Trends und Entwicklungen der Branche zu fachsimpeln. Neben den Digitalisierungsstrategien der Verlager- und Dienstleisterseite stand am 14. Januar insbesondere das Marktumfeld in der NAFTA-Region auf der Agenda – in Anlehnung an den diesjährigen Fachforumstitel „Die Welt der Projektlogistik mit Kurs Amerika“. Dabei konnte die Bremische Hafenvertretung wieder eine Vielzahl interessanter Experten aus dem In- und Ausland für ihr Event gewinnen. So referierte unter anderem Richard Yoneoka, US-Generalkonsul in Hamburg, über „Die wirtschaftliche und politische Entwicklung in den USA“ und Prof. Dr. Katja Wind, Mitglied der Geschäftsführung der SMS group, über „Logistische Potenziale der Digitalisierung im Anlagenbau“. Insgesamt überzeugte das Fachforum die zahlreichen Gäste mit neun facettenreichen Vorträgen und einer Podiumsdiskussion zur Zukunft der Projektlogistik.



Wie in den Vorjahren begrüßte auch diesmal Klaus Platz (links), Geschäftsführer Bremische Hafenvertretung die internationalen Branchenexperten im Haus der Bürgerschaft in Bremen. Und Dr. Patric Drewes, Vorstand Bremische Hafenvertretung, fand die passenden Schlussworte.

logistics talk-Neujahrsempfang

BERLIN. Auch 2019 läutete bremenports das Jahr wieder mit seinem traditionellen Neujahrsempfang in der Bremischen Landesvertretung in Berlin ein. Mehr als 150 Gäste aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung folgten am 17. Januar der Einladung der Hafenmanagement-Gesellschaft. Sie erlebten nach der Begrüßung durch Robert Howe, Geschäftsführer bremenports, einen stimmungsvollen und informativen Abend. Mitverantwortlich dafür war Markus Hoffmann, Senior First Officer und Flugsicherheitsreferent der Lufthansa. In seinem Vortrag mit dem Thema „In komplexen Situationen zielsicher entscheiden“ entführte er die Gäste in die Welt der Luftfahrt und präsentierte spannendes Know-how aus 10.000 Metern Höhe. Das anschließende Get-together bot beste Gelegenheiten, sich miteinander auszutauschen und zu vernetzen.



Wie im Vorjahr begrüßte auch dieses Mal Robert Howe die geladenen Gäste, ehe sie durch Markus Hoffmann von der Lufthansa in höhere Gefilde geleitet wurden.

AUSGABE APRIL 2019

Themenschwerpunkt Breakbulk

Wenn Flexibilität gefordert ist, dann in der Projektverladung. Dass die Region hierbei vielseitig aufgestellt ist, zeigt nicht nur die Messe „Breakbulk Europe“.



Point of View

Timo A. Schön, Geschäftsführer von Seaports of Niedersachsen,
zur Breakbulk Europe 2019

„Einfach kann jeder“ ... aber Projektverladung sicherlich nicht. Es gibt keine Lösungen von der Stange, alles ist maßgeschneidert und erfordert hoch qualifizierte Spezialisten, modernstes und strapazierfähiges Equipment sowie eine passende Infrastruktur und ein perfektes Timing. Kaum eine Verladung gleicht der anderen, und die Entwicklung bezüglich Abmessung und Gewicht der Transportgüter ist rasant. Was vor vielen Jahren als High and Heavy galt, ist heute teilweise Beipackware. Die Projektspediteure, Schwergutreedereien und Terminals sowie die Hersteller für Umschlags- und Transportgerät sehen sich ständig mit neuen Herausforderungen konfrontiert und müssen stets einen hohen Grad an Flexibilität und Einfallsreichtum beweisen. Die niedersächsischen und bremischen Häfen behaupten regelmäßig ihre Position als Hotspots der Projektlogistik, sei es durch gut angebundene und schwerlasttaugliche Terminals, eine Vielzahl lokal ansässiger High-and-Heavy-Carrier oder kreative, erfahrene Projektspediteure. Umso passender und erfreulicher ist es zum zweiten Mal in Folge die Branchenprimi der globalen Projekttransport-Dienstleister und deren Auftraggeber zum größten Get-together dieser Industrie, der „Breakbulk Europe“ in unserer Region begrüßen zu dürfen. Wie im vergangenen Jahr werden über 10.000 Besucher und mehr als 500 Aussteller die Messe und ihre Konferenzveranstaltungen für einen regen Austausch über Trends und neue Technologien sowie zum Netzwerken nutzen.



FOTO: SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

Herausgeber:

bremenports GmbH & Co. KG
Hafenstraße 49, 28217 Bremen
www.bremenports.de
Michael Skiba
Telefon: +49 421 30901-610
Fax: +49 421 30901-624
E-Mail: marketing@bremenports.de

Projekt- und Anzeigenleitung:

Ronald Schwarze
Telefon: +49 421 30901-612
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1. November 2018
www.bremenports.de/logistics-pilot

Verlag:

DVV Media GmbH
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg
www.dvmedia.com

Projektmanagement:

Karin Kennedy
E-Mail: karin.kennedy@dvmedia.com

Redaktion:

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

Layout:

Gestaltung: Christine Zander
www.artldesign.de

Druck:

müllerditzten^{AG}, Bremerhaven
www.muellerditzten.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch verfügbar. Scannen Sie den QR-Code oder gehen Sie auf www.bremenports.de/logistics-pilot



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

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafenvertretung e. V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

HÖHER

SCHNELLER

WEITER

DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

Wir bieten 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 unmittelbare Nähe zu Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen – mit 18 Meter Wassertiefe und regelmäßigen Liniendiensten durch acht Reedereien. Containerzüge verbinden den Hafen mehrmals wöchentlich mit den wichtigsten Destinationen in Süddeutschland, Österreich und der Schweiz.

www.jadeweserport.de

AB WINTER 2019:
Multi-User-Halle mit individuell
gestaltbaren Lagerflächen für
Projektlogistik und hafennahe
Dienstleistungen

www.atlanticone.de

Investor: Peper & Söhne Projekt GmbH

greenports

Bremen  Bremerhaven 



Wir sparen CO₂
nicht nur im Hafen!



Schon lange setzen wir in den bremischen Häfen bei Stromverbrauch, Wärmeversorgung sowie Betrieb des Fuhrparks und der Schiffsflotte auf Nachhaltigkeit. Nun integrieren wir auch den LOGISTICS PILOT in unsere „greenports“-Strategie: Ab sofort verzichten wir beim Versand des Magazins auf die Kunststoffverpackung – und verbessern so unsere CO₂-Bilanz!

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