

AUSGABE
DEZEMBER
2020

 GERMAN PORTS

LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



Indien – willkommen im Land der Gegensätze!

Von Mundra in die Welt

Der Weg von Adani Ports zum größten privaten Hafenbetreiber Indiens

Seite 16

Vertraut und doch fremd

Die indische Etikette vereint britische und asiatische Einflüsse

Seite 20

Logistik für Tuk-Tuks

Bei BLG Parekh Logistics dreht sich alles um Zwei- und Dreiräder

Seite 22

HÖHER

SCHNELLER

WEITER



DAS GVZ JADEWESERPORT

MEHRWERT DURCH LEISTUNG, SERVICE UND FLÄCHE

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

AB JULI 2021:

Multi-User-Halle mit individuell gestaltbaren Lagerflächen für Projektlogistik und hafennahe Dienstleistungen.



Hier
Baufortschritt
beobachten:



www.jadeweserport.de

www.atlanticone.de

Investor: Peper & Söhne Projekt GmbH



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

„Indien ist nicht gleich Indien“

Willem van der Schalk, CEO & Regional Managing Director Germany,
Eastern and Northern Europe, Middle East & Indian Sub-Continent, a. hartrodt Deutschland



Liebe Leserinnen und Leser,

in einem Land wie Indien, das fast die Größe eines Kontinents hat, ist die Logistik eine enorme Herausforderung. Das gilt insbesondere, wenn zusätzlich ein komplexes und manchmal auch nicht nachzuvollziehendes Steuersystem und überbordende Bürokratie hinzukommen. Dennoch haben in den vergangenen Jahren viele deutsche Logistikfirmen und Spediteure diese Herausforderung jenseits des Mainstreams angenommen und als Architekten neue Transportwege und Möglichkeiten aufgezeigt.

Aus meiner Sicht wird Indien langfristig zu den großen Industriestaaten aufschließen. Allerdings halte ich die Ambitionen des Landes, China bereits in den nächsten zehn Jahren überholt zu haben, für sehr hochgegriffen. Denn in vielen wirtschaftlichen und logistischen Bereichen gibt es in Indien noch viel „Room for improvement“. Das gilt, neben den bereits oben angesprochenen Aspekten, vor allem für die schlechten Straßen, für fehlende Lkw-Stückgutssysteme und für die mangelnde Effizienz in den Häfen. Allein diese Faktoren im Zusammenspiel machen es nicht immer einfach, Indien mit den Augen zu sehen, mit denen man es aufgrund seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung und seiner Position unter den Top-Weltwirtschaftsländern sehen sollte.

Indien ist aber gerade deshalb auch ein Land, in dem besonders Logistiker und Spediteure mit ihrem Wissen, ihrer Kreativität, ihrem Improvisationsvermögen und ihrem internationalen Know-how punkten können. Dabei ist jedoch Vorsicht geboten – denn Indien ist nicht gleich Indien. Das Land muss ähnlich wie China in vielerlei Hinsicht regional betrachtet werden. Deshalb empfiehlt es sich, diesen Markt nicht aus einem einzigen Büro heraus zu betreuen, sondern über verschiedene Niederlassungen – beispielsweise in Mumbai, Delhi, Kolkata, Chennai und gegebenenfalls auch in Pune und Bangalore.

Aus Deutschland heraus, insbesondere über die norddeutschen Häfen, werden seit Jahren Sammelcontainer für und in die indischen Häfen abgefertigt – mit steigenden Frequenzen und Volumen. Selbst während der Corona-Pandemie sind diese Mengen bisher nur geringfügig zurückgegangen. Das lässt auch in diesen schwierigen Zeiten auf positive Entwicklungen zwischen den Handelspartnern Deutschland und Indien hoffen.

Ihr Willem van der Schalk

TITELBILD/MONTAGE: HEIKE MAY; FOTOS: RETO STÖCKL/NASA EARTH OBSERVATORY, ADAMI PORTS; BORIS STROUJKO/SHUTTERSTOCK, PIXABAY (3), UNSPLASH (11); FOTO SEITE 3: HANDELSKAMMER HAMBURG/VOLKER STREY

LOGISTICS PILOT digital!

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



AUSGABE
DEZEMBER
2020

Themenschwerpunkt:
Indien

	4	Impression Zahlen und Fakten rund um Indien
News Meldungen aus der Branche	6	
	10	Main Topic Willkommen im Land der Gegensätze!
Logistics Story Von Mundra in die Welt	16	
	20	Behind the Scenes Vertraut und doch fremd
Portrait Logistik für Tuk-Tuks	22	
	24	Sustainability Grüner Schlüssel zur Energiewende
Appointments Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen	27	
	28	People Meldungen aus der Branche
Preview & Imprint Themenschwerpunkt Baltikum	30	

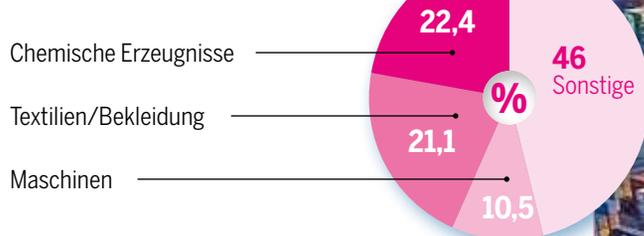
Die Weichen stehen auf Ausbau

Als Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier Anfang des Jahres mit dem indischen Außenminister Subrahmanyam Jaishankar in Berlin zu einem Gespräch über die deutsch-indischen Handels- und Investitionsbeziehungen zusammentraf, machte Altmaier deutlich: „Deutschland ist der Hauptwirtschaftspartner Indiens in der EU, und wir wollen diese Handelsbeziehungen auch in Zukunft stärken und weiter ausbauen. Deutsche Unternehmen können beispielsweise einen wichtigen Beitrag leisten bei der Realisierung zahlreicher indischer Infrastrukturprojekte.“

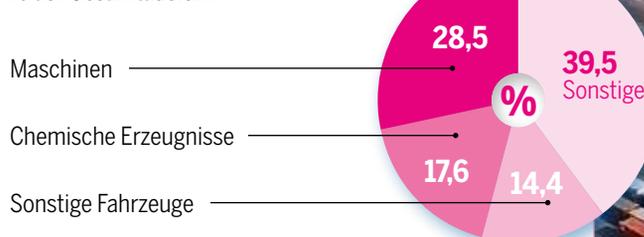


Deutschlands Handel mit Indien

Deutsche Einfuhrgüter aus Indien 2019*
in % der Gesamteinfuhr



Deutsche Ausfuhrgüter nach Indien 2019*
% der Gesamtausfuhr



QUELLE: GERMANY TRADE AND INVEST 2020
*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

Indien

Hauptstadt:	Neu-Delhi	Fläche:	3.287.263 km ²
Einwohner 2019:	1.366,4 Mio.*	BIP/Kopf 2019:	2.172 US-\$*

Die wichtigsten Ausfuhrgüter 2018

in % der Gesamtausfuhr

1. Chemische Erzeugnisse	15,6 %
2. Petrochemie	14,6 %
3. Textilien/Bekleidung	10,7 %

Die wichtigsten Einfuhrgüter 2018

in % der Gesamteinfuhr

1. Erdöl	22,6 %
2. Chemische Erzeugnisse	12,0 %
3. Elektronik	8,9 %

Hauptlieferländer 2018/19**

Anteil in %

1. China	13,2 %
2. USA	6,9 %
3. Vereinigte Arabische Emirate	5,8 %

Hauptabnehmerländer 2018/19**

Anteil in %

1. USA	15,9 %
2. Vereinigte Arabische Emirate	9,1 %
3. China	5,1 %
...	
6. Deutschland	2,7 %

QUELLE: GERMANY TRADE AND INVEST 2020
*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE
** FINANZJAHR 1. APRIL BIS 31. MÄRZ



Häfen in Indien

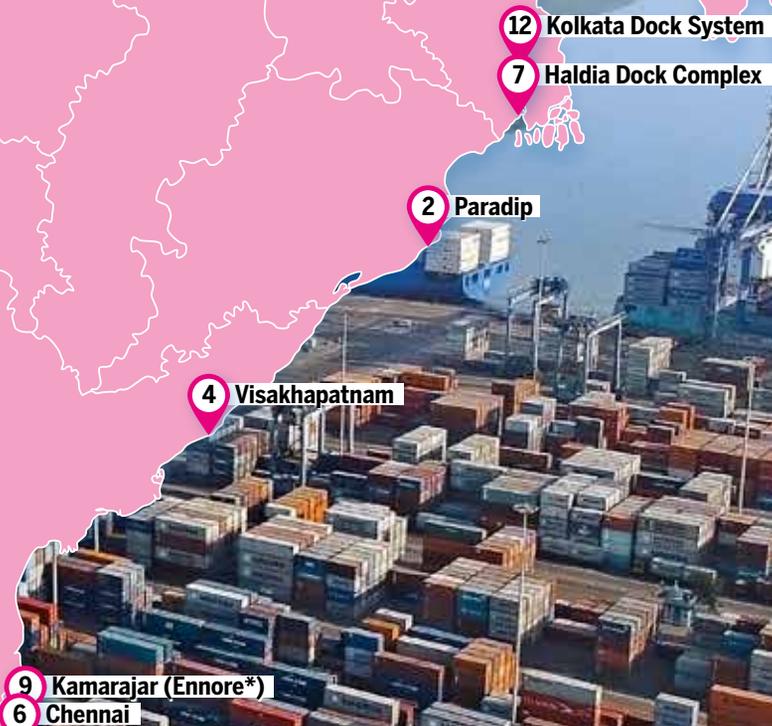
Güterumschlag der indischen Major Ports im Finanzjahr 2019

in Millionen metrischen Tonnen

1. Deendayal (Kandla*)	115,40
2. Paradip	109,30
3. JL Nehru (JNPT, Nhava Sheva*)	70,71
4. Visakhapatnam	65,30
5. Mumbai	60,63
6. Chennai	53,01
7. Haldia Dock Complex	45,21
8. New Mangalore	42,51
9. Kamarajar (Ennore*)	34,50
10. Chidambaranar	34,34
11. Cochin	32,02
12. Kolkata Dock System	18,55
13. Mormugao	17,68

*Je nach Quelle werden die genannten Häfen manchmal mit unterschiedlichen Namen bezeichnet. Hinter den von Statista gewählten Namen finden Sie daher in Klammern weitere Bezeichnungen, die die Ansprechpartner des LOGISTICS PILOT dafür gewählt haben.

QUELLE: STATISTA 2020



KOMPAKT

OLDENBURG. Im September hat **NPorts seine neue App veröffentlicht.** Sie umfasst neben der bisherigen Schiffslisten-App **jetzt auch Informationen zu Hafentflächen und Immobilien, Jobs, Presseinformationen sowie ein Kontaktformular für Foto- und Filmfragen.** „Für unsere Kunden und alle Hafen-Interessierten haben wir mit der App einen Mehrwert geschaffen. Unabhängig vom Standort gibt nun das eigene Smartphone einen Überblick über das aktuelle Geschehen in unseren Seehäfen“, so Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsen Ports.

HANNOVER. Im Oktober hat Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann das gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen erarbeitete **Perspektivpapier „Der Hafen Niedersachsen 2025“ veröffentlicht.** Darin sind die Themen und Fragen festgehalten, die für die Häfen und die Hafenwirtschaft im Fokus stehen. Ziel des Papiers ist es, die mittelfristigen strategischen Ausrichtungen der niedersächsischen Seehäfen und die künftigen Schwerpunkte der Hafenpolitik festzulegen. Dazu Althusmann: „Mir ist es wichtig, eine vorausschauende Hafenpolitik zu betreiben und allen Beteiligten in den Häfen mit dem neuen Perspektivpapier Orientierung und Planungssicherheit zu geben.“



Auszeichnung für vorbildliche Sauberkeit

BREMEN. Auch in diesem Jahr hat bremenports wieder die umweltfreundlichste Flotte und das sauberste Schiff ausgezeichnet. **Den „greenports Award“ für die Reederei mit der umweltfreundlichsten Flotte erhielt die Evergreen-Linie,** die 2019 mit ihren Schiffen „Ever Lucky“ und „Ever Lifting“ insgesamt zehnmal die bremischen Häfen angelaufen hat. Grundlage für die Ermittlung der Gewinner waren die Werte des Environmental Ship Index (ESI) aus dem Jahr 2019. Mit einem ESI-Flottendurchschnitt von 53,8 Punkten erzielten die Evergreen-Schiffe einen sehr guten Flottenwert. bremenports-Geschäftsführer Robert

Howe (2. v. r.) übergab Vertretern der Reederei am 9. Oktober die Urkunde. Den Preis für das umweltfreundlichste Schiff erhielt die „Olympic Orion“, die insgesamt zwölfmal in den bremischen Häfen festgemacht hat. Das Schiff der Reederei Olympic Subsea ASA erzielte mit 71,1 Punkten den besten Wert seit Beginn der Award-Vergabe im Jahr 2013. Die „Olympic Orion“ ist ein 98,3 Meter langes Mehrzweck-Offshore-Schiff mit einem dieselelektrischen Antrieb und geringem Treibstoffverbrauch. Sie wird von der norwegischen Reederei rund um Arbeiten unter dem Meeresspiegel und regenerative Energien eingesetzt.



Erster virtueller „Logistics Talk“

BREMEN. Am 23. September realisierte bremenports seinen ersten virtuellen „Logistics Talk“ und konnte dazu mehr als 100 Teilnehmer begrüßen, die sich digital zugeschaltet hatten. Sie wurden unter anderem Zeugen eines spannenden Vortrags von Dr. Söhnke Maatsch vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zum Thema **„Die neue Hinterlandstudie: Wo die bremischen Häfen besonders punkten“.** Anschließend gab es eine Podiumsdiskussion mit Experten, die aufzeigten, wie die bremischen Häfen vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie durch die vergangenen Monate gekommen sind.

Spitzenposition bei Logistikimmobilien

BREMEN. Der Bremer Immobilienmarkt bleibt auch in Krisenzeiten attraktiv. Das zeigt der jüngst von der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) veröffentlichte **„Immobilienmarkt-Report Bremen 2020“ mit aktuellen Marktdaten.** Im Bereich der Logistikimmobilien nimmt Bremen mit einer niedrigen Leerstandsquote von 2,1 Prozent und einem erstmaligen Anstieg des Flächenbestands auf über drei Millionen Quadratmeter auch im Städtevergleich eine Spitzenposition ein. Die Logistikbranche ist laut Studie ein wesentlicher Motor für Bremens Wirtschaft. Weitere Infos unter www.wfb-bremen.de





260 Tonnen schwere Anlage verschifft

BREMEN. Nach viermonatiger Montage verließ die **BLG LOGISTICS im Oktober einen 260 Tonnen schweren Schiffsbelader für Getreide im Neustädter Hafen** auf das Schiff „Combi Dock 1“. Neben dem hohen Gewicht erschwerte vor allem der ungewöhnlich hohe Schwerpunkt der Anlage die Aktion. Der Schiffsbelader wurde in den Hafen von Rouen gebracht, wo er Getreide aus den Silos auf Schiffe verladen soll. „Was zu groß oder zu schwer für den Transport zum Hafen ist, wird aus Einzelteilen oder Modulen zusammengebaut und verladen“, erklärt Sven Riekers, Geschäftsführer von BLG Cargo.



Niedersächsischer Hafentag als Videobotschaft

EMDEN. Da der 30. Niedersächsische Hafentag aufgrund der Corona-Pandemie **nicht als Live-Event möglich** war, präsentierte die Seaports of Niedersachsen im September ausgewählten Kunden, Partnern und Journalisten einen rund **fünfminütigen Kurzfilm**. Nach einem Grußwort des niedersächsischen Wirtschaftsministers Dr. Bernd Althusmann präsentierten darin Karsten Dirks (Aufsichtsratsvorsitzender der Seaports of Niedersachsen) und André Heim (Geschäftsführer der Seaports of Niedersachsen) spannende Fakten und beeindruckende neue Aufnahmen von den neun Standorten.



Zwei Mammutaufgaben an einem Tag

BREMEN/BREMERHAVEN. Im September wurden die Reservetore der Oslebshäuser Schleuse in Bremen und der Kaiserschleuse in Bremerhaven nach einem Werftaufenthalt am selben Tag ausgedockt und verholt. **Los ging es mit dem Reservetor der Oslebshäuser Schleuse**, an dem bei der Fassmer-Werft in Berne unter anderem die Stauwand für den Hochwasserschutz erhöht worden war. Wenig später stand das gleiche Prozedere für das Tor 2 der Kaiserschleuse, das künftig das Reservetor sein wird, auf dem Programm. Es war bei der Lloyd Werft an das neue Design der Schleuse angepasst worden.

Anker Schifffahrt erhält AEO-Status



EMDEN. Der Seehafenumschlags- und Terminalbetrieb Anker Schifffahrts-Gesellschaft hat im Oktober den Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten – **Authorised Economic Operator (AEO)** – erhalten. Mit diesem Zertifikat wird der 100-prozentigen Tochtergesellschaft des Logistikdienstleisters Leschaco bestätigt, dass sie ein **verlässlicher Geschäftspartner für die Zollabwicklung im internationalen Handel** ist. Die Kunden profitieren durch den AEO-Status von vereinfachten Zoll-Anmeldeverfahren, die es erlauben, die Zollformalitäten zügiger und effizienter zu durchlaufen. Die erfolgreiche Zertifizierung begleiteten **Klaas Ulferts**, Handlungsbevollmächtigter bei Anker Schifffahrt (Foto), und Henrike von Oehsen, Head of Corporate Customs bei Leschaco.



Mosolf Autoterminal offiziell eröffnet

WILHELMSHAVEN. Niedersachsens Wirtschaftsminister **Dr. Bernd Althusmann (r.)** läutete am **2. Oktober gemeinsam mit Dr. Jörg Mosolf (l.), dem Vorstandsvorsitzenden der Mosolf-Gruppe, den Start des Mosolf Auto Terminals Wilhelmshaven ein**. Der Automobillogistiker will am Standort zukünftig Fahrzeuge und andere rollende Ladung umschlagen sowie mittelfristig weitere Geschäftsfelder entwickeln. Mit der Erweiterung der Aktivitäten um den Bereich Seehafenlogistik hat das Unternehmen mit Sitz in Kirchheim unter Teck ein neues Kapitel in seiner 65-jährigen Geschichte aufgeschlagen.

KOMPAKT

BREMEN. Die Hafen- und Logistikbranche in Bremen sorgt sich um die Zukunft des **Gesamthafenbetriebsvereins (GHBV)**.

„Der GHBV hat sich über Jahrzehnte als arbeitsmarkt- und sozialpolitisch bedeutendes Instrument bewährt“, so **Christoph Bruns**, Sprecher des Präsidiums der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) im November. „Die Ankündigung, dass Anfang Dezember die Insolvenz angemeldet werden soll, lässt uns befürchten, dass zahlreiche Arbeitsplätze im Hafen verloren gehen.“ Die BHV appellierte deshalb an alle Beteiligten, die Zeit bis dahin zu nutzen, um ein wirtschaftlich tragfähiges Konzept für eine sichere Zukunft des GHBV zu verabreden.

BREMEN. Wie lassen sich die Perspektiven der Binnenschifffahrt mit neuen, innovativen Ansätzen künftig verbessern? Dieses Thema brachten sechs angehende Wirtschaftsingenieure der Universität Bremen im Oktober mit einer „**Innovation Challenge**“ auf die virtuelle Bühne. Die Veranstaltung war Teil des von der EU geförderten Interreg-Projekts „**#IWTS 2.0**“, dessen Ziel es ist, die Binnenschifffahrt als potenten Verkehrsträger auf die Radarschirme der Logistiker zu bringen. Die von bremenports und dem Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) organisierte Veranstaltung war zugleich Auftakt für zwei weitere Online-Seminare im Winterhalbjahr.



Investitionsoffensive für den Standort

EMDEN. Damit der Standort Emden weiterhin eine multifunktionale Drehscheibe bleibt, plant NPports, bis 2024/25 rund 56,3 Millionen Euro in den Hafen zu investieren. Das teilte die Hafengesellschaft im Oktober mit. Das intensivste Projekt der nächsten Jahre sei **die Sanierung der Großen Seeschleuse bei laufendem Betrieb**. Darüber hinaus stehen die Planung für den Bau eines Großschiffsliegeplatzes und das Forschungsprojekt „NON-STOP“, bei dem die Unterhaltung der Wassertiefen im Emdener Binnenhafen und die Hinterlandentwässerung untersucht werden, auf der Agenda.

Uni Bremen untersucht Markenauftritt

BREMEN. Mit einer umfassenden **wissenschaftlichen Studie** wird in den kommenden Monaten im Auftrag von bremenports die **Markenpositionierung der bremischen Häfen** untersucht. Dazu befragt das markstones Institute of Marketing, Branding & Technology der Universität Bremen bestehende und potenzielle Kunden zu den Services und Dienstleistungen der dortigen Häfen. „Ich erwarte von der Studie fundierte Erkenntnisse, wie das Leistungsspektrum der bremischen Häfen bei den Kunden eingeschätzt wird. Dies soll uns dabei helfen, die Häfen in Bremen und Bremerhaven noch besser am Markt zu positionieren“, so die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. Die Auswertung der Studie soll im Sommer 2021 vorliegen.



Neue ISL-Studie bestätigt Zuwachs im Hinterlandverkehr

BREMEN/BREMERHAVEN. Die bremischen Häfen haben in den vergangenen Jahren im Hinterlandverkehr einen deutlichen Zuwachs erreicht. Das beweist die im September vorgelegte Studie „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“. Im Auftrag von bremenports hatte das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) diese Analyse vorgelegt. **„Die Studie ist ein Beleg dafür, dass die bremischen Häfen sich in der schwierigen Wettbewerbssituation weiterhin auf einem guten Weg befinden und wir auch künftig auf ein stabiles Transportaufkommen mit dem Hinterland setzen können“**, so die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. 2018 wurden zwischen den Containerterminals Bremerhaven und seinem Hinterland 2,6 Millionen TEU per Binnenschiff, Bahn oder Lkw transportiert. Das entspricht einem Plus von 300.000 TEU gegenüber dem Referenzjahr 2013. Ebenfalls gestiegen ist der Lokalanteil der Hinterlandcontainer, die in Bremen vor allem im Güterverkehrszentrum (GVZ) gepackt werden. Die sogenannte Loco-Quote ist um 25 Prozent auf rund 811.000 TEU gestiegen. Damit liegt Bremen im Ranking der Regionen deutlich vor Bayern (387.000 TEU) auf Platz 1 der Hinterlanddestinationen.





Neue Gleise für die Hafенbahn

WILHELMSHAVEN. Etwa 15 Güterzüge mit bis zu 52 Waggonen und einer Gesamtlast von über 2.000 Tonnen nutzen jede Woche die Gleisanlagen von NPorts im Rüstersieler Groden. Daher wurden die dortigen **Gleisabschnitte 1 bis 3 von April bis Ende Juli durch den Hafенbetreiber erneuert.** Die Sanierung beinhaltete unter anderem den Austausch von Holzschwellen durch die sicheren und beständigeren Betonschwellen, den Einbau neuer Gleise sowie die Aufbereitung des Schotterbetts der insgesamt etwa 2,3 Kilometer langen Strecke. Zudem wurden mehrere Weichen erneuert.



Heuer Logistics agiert als „Käse-Hub“

BREMERHAVEN. Hochland bündelt seine Seefrachtlogistik seit Oktober in Bremerhaven. Dort wird die **für Übersee bestimmte Ware bei dem Lagerei- und Umschlagunternehmen Heuer Transport Logistics gelagert, verpackt und versandt.** Die steigenden Absatzzahlen hätten die Einrichtung eines Übersee-Distributionszentrums erforderlich gemacht, heißt es seitens des Käseherstellers. „Das Neugeschäft ist Ausdruck unserer Strategie der Diversifizierung, die wir seit dem Wegfall der wöchentlichen Bananenschiffe ausgebaut haben“, so Jan Zobel, Speditionsleiter bei Heuer Transport Logistics.

Lies setzt auf „Thor“ und Jade-Dienst

WILHELMSHAVEN. Hoher Besuch bei der Jade-Dienst GmbH: **Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies besuchte das Unternehmen im Oktober persönlich zur Zeichnung des Bereederungsvertrages für das Ölbekämpfungsschiff „Thor“.** „Wir fordern weiterhin, dass große Containerschiffe zukünftig – zumindest bei schwierigem Wetter – das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet nutzen. Kommt es dann dennoch zu einer Havarie, bin ich sehr froh, dass wir mit der ‚Thor‘ ein echtes Spezialschiff vor Ort haben“, machte Lies deutlich. Die Bereederung der „Thor“ erfolgt durch die Jade-Dienst GmbH.



Neue Schwerguthalle erhält eigene Bahnanbindung

WILHELMSHAVEN. Im September wurde die neue, 8.000 Quadratmeter große **Schwerguthalle von Nordfrost in Wilhelmshaven eingeweiht.** Parallel zu den Feierlichkeiten startete man mit der Verlegung von Schienen für einen eigenen Bahnanschluss von Nordfrost. Das Gleis wird zukünftig durch die Schwerlasthalle hindurchlaufen, sodass ankommende Komponenten per Bahn direkt bis in die Halle transportiert werden können. Deckenkrane sorgen für die Entladung und das Handling der Güter. Dafür verfügen die drei Hallenschiffe über Krane mit einer Tragkraft von zurzeit bis zu 120 Tonnen.

Willkommen im Land der Gegensätze!

Ein Markt mit fast 1,4 Milliarden Menschen, Wachstumsraten von bis zu acht Prozent jährlich und eine junge, in weiten Teilen konsumfreudige Bevölkerung – Indien bietet ein enormes Geschäftspotenzial. Wer es nutzen will, muss allerdings einige Herausforderungen meistern.



Der wirtschaftliche Aufschwung Indiens weckt vielerorts Erwartungen. Doch zahlreiche Gegensätze im Land haben weiter Bestand, nicht nur der zwischen Arm und Reich.



Die deutsch-indischen Wirtschaftsbeziehungen haben sich in den vergangenen 15 Jahren enorm entwickelt: Nachdem das bilaterale Handelsvolumen zwischen den Partnern 2006 erstmals die Zehn-Milliarden-Euro-Marke überschritten hatte, lag es 2019 bereits bei 21,3 Milliarden Euro (siehe Impression, Seite 4). Damit ist Deutschland der größte Handelspartner Indiens in der Europäischen Union (EU) und rangiert unter den zehn wichtigsten Handelspartnern Indiens weltweit. „Indien ist eine der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt und bietet für deutsche Unternehmen vielfältige Chancen. Heute sind mehr als 1.700 deutsche Unternehmen in Indien aktiv, und die Bundesrepublik ist überdies der siebtgrößte ausländische Direktinvestor hierzulande“, unterstreicht Sonia Prashar, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin der Deutsch-Indischen Handelskammer in Neu-Delhi. Um die Realisierung von Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen in Indien weiter zu erleichtern, habe man, so betont sie, in den vergangenen Jahren verschiedene Programme wie das „Fast-Track System“ oder „Make in India“ aufgelegt. Das Fast-Track-Abkommen, das auch als „Single Window Clearance“ bekannt ist, soll bürokratische Hürden reduzieren und langjährige Genehmigungsverfahren für deutsche Firmen, die in Indien investieren wollen, vereinfachen. Mit „Make in India“ will man vor allem den Mittelstand ansprechen und Anreize für weitere ausländische Direktinvestitionen, mehr Liberalisierung und Infrastrukturentwicklung setzen.

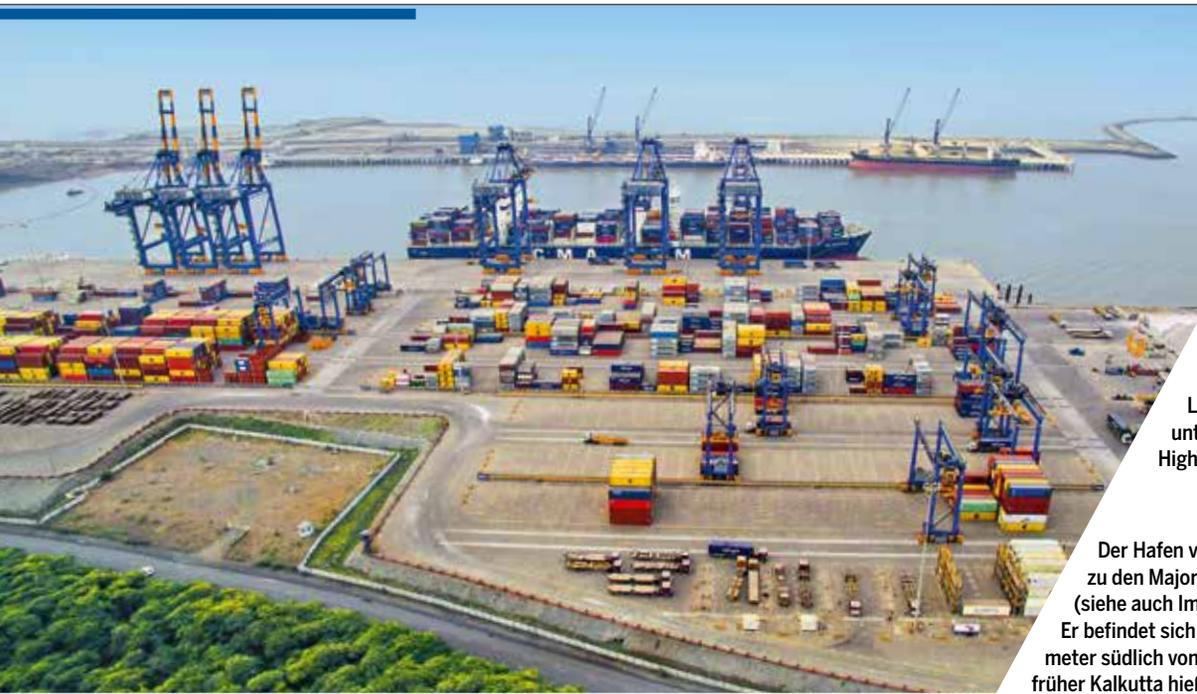
29 Bundesstaaten und viele Unterschiede

Aber auch andere Nationen haben Indien längst für ihre Zwecke entdeckt und in ihre globalen Lieferketten eingebunden. „Inzwischen produzieren zahlreiche internationale Konzerne, unter anderem aus der Kfz- und ■■■

„Mehr als
1.700 deutsche
Unternehmen sind
in Indien aktiv.“

Sonia Prashar, stellvertretende
Hauptgeschäftsführerin der
Deutsch-Indischen Handelskammer
in Neu-Delhi





Die indische Regierung hat in den vergangenen Jahren intensiv in die Infrastruktur des Landes investiert und dabei unter anderem eine Vielzahl neuer Highways und Straßen gebaut.

Der Hafen von Haldira gehört zu den Major Ports Indiens (siehe auch Impression, Seite 5). Er befindet sich etwa 50 Kilometer südlich von Kolkata, das früher Kalkutta hieß.

■ ■ ■ Zulieferindustrie, dem Maschinen- und Anlagenbau, der Chemie- und Pharmabranche oder der Elektronikfertigung, in Indien“, berichtet Boris Alex, Indien-Experte und Director bei der bundeseigenen Wirtschaftsförderungsgesellschaft Germany Trade and Invest (GTAI). Seiner Ansicht nach ist Indien, das seinen marktwirtschaftlichen Kurs unter Premierminister Narendra Modi seit 2014 intensiviert hat, „ein dynamischer, aber keinesfalls einfacher Markt mit hohem Wachstumspotenzial“. Herausfordernd, gerade für den Handel, sei vor allem die geografische Ausdehnung Indiens mit 29 Bundesstaaten und sieben Unionsterritorien, die sich in Sprache, Kultur und Mentalität zum Teil stark unterscheiden. „Darüber hinaus genießen diese Regionen, was die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen betrifft, einen hohen Autonomiegrad. Das macht eine Marktbearbeitung nicht gerade einfacher“, umreißt Alex die Ausgangslage. Hinzu kommt für ihn, dass Indien „ein Land der Gegensätze und Extreme“ ist, dessen Wirtschaft in den vergangenen Jahren zwar einen rasanten Aufschwung ge-

nommen, aber mit erheblichen Gegensätzen zu kämpfen hat: zum Beispiel zwischen Dienstleistungs- und landwirtschaftlicher Orientierung oder zwischen IT-Experten und einem hohen Anteil von Analphabeten. „Gerade die letztgenannten sozialen Unterschiede sind in Großstädten wie Delhi, Mumbai oder Bangalore besonders sichtbar“, so Alex. Für Prashar sind diese Gegensätze allerdings kein Hemmnis, wenn es um eine fruchtbare wirtschaftliche Zusammenarbeit geht: „Indien bietet hoch qualifizierte Arbeitskräfte in verschiedenen Sektoren, insbesondere im IT-Bereich – und Deutschland hat die Möglichkeit, diese Zusammenarbeit zu erkunden. Auch Bundeskanzlerin Merkel hat bei ihrem letzten Besuch in Indien im Jahr 2019 zu mehr Zusammenarbeit in den Bereichen Digitalisierung, Innovation, Gesundheit und Landwirtschaft aufgerufen.“

Achillesferse Infrastruktur

Hört man sich in der maritimen Wirtschaft und in der Logistik um, dann fallen beim Stichwort „Indien“ neben dem zu Anfang angesprochenen Verweis auf hohe bürokratische Hürden und langjährige Genehmigungsverfahren nicht selten – aber oft hinter vorgehaltener Hand – die Begriffe „eklatanter Fachkräftemangel“ oder „ausufernde Korruption“. Wesentlich offensichtlicher und greifbarer sind hingegen die Defizite in der Infrastruktur des Landes. Auch Alex macht deutlich: „Die Infrastruktur ist nach wie vor die Achillesferse der indischen Wirtschaftsentwicklung. Aber auch hier hat sich viel getan.“ So habe die indische Regierung in den vergangenen zehn Jahren die Ausgaben in diesem Sektor kontinuierlich erhöht und damit unter anderem neue

„Indien ist ein dynamischer, aber keinesfalls einfacher Markt.“

Boris Alex, Indien-Experte und Director bei Germany Trade and Invest (GTAI)





Auch in das Schienennetz wird investiert. Das indische Eisenbahnministerium will in den nächsten drei bis fünf Jahren rund 4.000 Eisenbahnprojekte anstoßen.



Highways gebaut, das Schienennetz modernisiert sowie die Flughäfen in Delhi und Mumbai an internationale Standards angepasst. Parallel dazu wurde im Juli 2019 ein Investitionsprogramm mit einem Volumen von 1,4 Billionen Euro bis 2025 aufgelegt, das insgesamt 6.800 Infrastrukturprojekte umfassen soll. Mit Blick auf die maritime Wirtschaft betont Alex überdies die Bedeutung des „Sagarmala“-Programms, in dessen Rahmen seit 2015 die Hafeninfrastuktur des Landes modernisiert und ausgebaut wird – und zwar mit einem

Investitionsvolumen von rund 90 Milliarden US-Dollar. „Ziel dieses Programms ist es, die Umschlagskapazitäten der rund 60 aktiven staatlichen Häfen bis 2025 auf 3,5 Milliarden Tonnen pro Jahr zu verdoppeln. Dabei ist unter anderem der Bau von sechs weiteren Großhäfen geplant – unter anderen in Wadhavan (Maharashtra), Tajpur (Westbengalen) sowie in Enayam und Sirkali (beide Tamil Nadu)“, so Alex.

Im vergangenen Jahr haben die zwölf Main Ports des Landes rund 70 Prozent des gesamten Frachtvolumens ■■■

Bremen und Niedersachsen bestätigen Deutschland-Trend

Der bilaterale Handel zwischen Deutschland und Indien hatte im Jahr 2019 ein Volumen von 21,3 Milliarden Euro. Dabei standen den deutschen Ausfuhren im Wert von 11,9 Milliarden Euro Einfuhren aus Indien im Wert von 9,4 Milliarden Euro gegenüber. Indien belegt damit in der Rangfolge der Außenhandelspartner der Bundesrepublik bei den Exporten Platz 23 und bei den Importen Platz 27 – ein Trend, der auch in Bremen und Niedersachsen widerspiegelt. Er zeigt: Indien ist zwar ein wichtiger Handelspartner, spielt aber noch lange nicht in einer Liga mit den USA, China, Frankreich oder den Niederlanden.

In Bremen reicht es für die Top 40

Zurzeit haben rund 40 Bremer Unternehmen einen Auslandsvertreter oder eine Niederlassung in Indien. Darunter sind viele Speditionen und Logistiker, aber auch produzierende Firmen der Maschinen- und Anlagentechnik sowie der Forschung und Entwicklung. Insgesamt pflegen nach Auskunft der Handelskammer Bremen 114 Unternehmen aus der Hansestadt regelmäßig Import- und Export-Beziehungen mit Indien. Damit steht der Staat in Südasien an der

37. Stelle der wichtigsten Außenhandelspartner des Landes Bremen, wobei die gehandelten Waren 2019 einem Einfuhrwert von rund 103 Millionen Euro und einem Ausfuhrwert von rund 129 Millionen Euro entsprachen. Die wichtigsten Einfuhrgüter aus Indien waren Lebensmittel – Kaffee, Obst, Fische/Krebstiere –, aber auch Textilien (inklusive Schuhe) und diverse Artikel der Fahrzeugbranche. Zu den gefragtesten Ausfuhrgütern zählten Waren für Fahrgestelle und Motoren sowie Mess- und Steuerungstechnik und elektrotechnische Güter.

„Indien ist kein einfacher Markt. Der dortige Binnenmarkt ist sehr groß, daher sind die indischen Unternehmen weniger stark auf ausländische Partner und Produkte angewiesen“, erläutert Anja Markmann, Referentin International bei der Handelskammer Bremen. Zudem sei die Etablierung deutscher Unternehmen in Indien schwierig und scheitert oft an bürokratischen Hürden oder bei der Suche nach einem geeigneten und zuverlässigen Partner vor Ort. Schwierig sei außerdem die hohe Fluktuation bei den Mitarbeitern in Indien.

In Niedersachsen unter den Top 30

Ähnlich wie in Bremen ist Indien auch in Niedersachsen nicht unter den führenden Handelspartnern zu finden. So rangierte das Land nach Informationen des Landesamts für Statistik Niedersachsen von Januar bis Juli 2020 bei den wichtigsten Einfuhrländern auf Rang 27 und bei den Bestimmungsländern auf Rang 35. In diesem Zeitraum hatten die eingeführten Waren einen Wert von 430 Millionen Euro und die exportierten Waren einen Wert von über 203 Millionen Euro.

Im gesamten Kalenderjahr 2019 beliefen sich die vergleichbaren Werte auf 885 Millionen Euro (eingeführte Waren) und 455 Millionen Euro (ausgeführte Waren), womit Indien insgesamt Platz 28 bei den wichtigsten Außenhandelspartnern Niedersachsens belegte. Auf der Importseite dominierten vor allem Kautschukwaren und Schuhe sowie Bekleidung und Mineralölzeugnisse. Im Gegenzug erhielten die Inder aus Niedersachsen insbesondere Maschinen (unter anderem für die Be- und Verarbeitung von Kautschuk), Kunststoffe sowie Fahrgestelle, Karosserien und Motoren. (bre)

■■■ Indiens umgeschlagen. Die größten von ihnen sind Deendayal an der Westküste in Gujarat (mit 115 Millionen Tonnen in 2019) und Paradip an der Ostküste in Odisha (mit 109 Millionen Tonnen in 2019). Die Top 5 der größten Häfen des Landes werden komplettiert von JNPT, Visakhapatnam und Mumbai. „Über sie wird der Großteil des Massen- und Schüttguts sowie des Rohöls umgeschlagen“, erläutert Alex. Der drittgrößte Hafen in diesem Ranking, JNPT, ist zudem gleichzeitig der größte Containerhafen des Landes. Dort wurde 2019 rund die Hälfte des landesweiten Boxenvolumens von zehn Millionen TEU umgeschlagen. Weitere wichtige Containerhäfen sind Chennai sowie der private Hafen von Mundra im Bundesstaat Gujarat (siehe Logistics Story, Seite 16).

Die GST hat viel bewegt

Auch für Anand Devulapalli, Managing Director India, BLG Parekh Logistics, tragen aktuelle Reformen in Indien, insbesondere jene, die auf die logistikbezogene Infrastruktur abzielen, entscheidend zur zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit des Landes bei. BLG Parekh Logistics ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Seehafen- und Logistikdienstleisters BLG LOGISTICS, Deutschland, und der Parekh Group, Indien, und auf Spedition, Distributions-, Lager- und Produktionslogistik spezialisiert (siehe Portrait, Seite 22). „Die Infrastruktur verbessert sich kontinuierlich“, so der Logistikmanager. Vor allem in den Häfen werde sie, unter anderem durch die Unterstützung privater Betreiber, in hohem Tempo ausgebaut. Die Steuerreform „Goods and

Service Tax“ (GST), die zum 1. Juni 2017 eingeführt wurde, bezeichnet er in diesem Zusammenhang als Meilenstein: „Die GST hat die Abgabenverordnung erheblich vereinfacht und damit den Warenverkehr merklich verändert.“ Seit der Reform wird die Ware im ganzen Land einheitlich besteuert. Verzögerungen durch überlastete Zollstellen und überflüssige Schreibearbeit gehören damit der Vergangenheit an. „Jetzt braucht ein Lkw nur noch drei bis vier Tage für die fast 2.100 Kilometer lange Strecke von Chennai nach Delhi statt sechs bis sieben Tage. Damit hat sich die Umschlagszeit für die Lkw-Bewegung um 20 Prozent verkürzt“, zeigt Devulapalli exemplarisch auf.

Darüber hinaus hat er eine Konsolidierung von Lagerhäusern und großen Logistikzentren, insbesondere in den Segmenten Konsumgüter, Elektronik, Auto und Pharmazie, ausgemacht. Hier seien in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Lagerhäuser gebaut worden, deren Baustandards mit denen in Europa vergleichbar seien. Ebenso habe sich auf den Straßen und Autobahnen viel getan. Trotzdem gibt es für ihn noch einige Aspekte, die gezielt angegangen werden müssten. Entwicklungsmöglichkeiten sieht Devulapalli beispielsweise bei den Binnenwasserstraßen: „Sie verfügen über ein hervorragendes Potenzial, das in den nächsten acht bis zehn Jahren sicherlich noch umfassender genutzt werden wird.“

Hoffnung trotz Corona und Verzögerungen

In den nächsten sechs bis zwölf Monaten sieht Alex von GTAI die Corona-Pandemie als die größte Herausforderung für

Die indischen Häfen tragen bereits maßgeblich dazu bei, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Landes steigt. Mit weiteren Reformen will die Regierung diesen Prozess nun zusätzlich beschleunigen.



Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier und der indische Außenminister Subrahmanyam Jaishankar suchten Anfang des Jahres in Berlin nach Wegen, die deutsch-indischen Handelsbeziehungen weiter zu intensivieren.



„Die EU und Indien könnten sich gut ergänzen“

Interview mit Melanie Vogelbach, Bereichsleiterin Internationale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaftsrecht im Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK)



LOGISTICS PILOT: Wie haben sich die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Indien aus Ihrer Sicht in den vergangenen Jahren entwickelt? MELANIE VOGELBACH:

Sie haben deutlich an Dynamik und Intensität gewonnen. Indien gilt heute als eine der am schnellsten wachsenden großen Volkswirtschaften der Welt und bietet deutschen Unternehmen zahlreiche Möglichkeiten. Deutschland ist derzeit Indiens wichtigster Handelspartner in Europa und unter Indiens wichtigsten zehn Handelspartnern. Der bilaterale Handel hatte 2019 ein Volumen von 21,3 Milliarden Euro, gut fünf Prozent mehr als im Vorjahr.

Welchen Stellenwert hat der Standort Indien für deutsche Unternehmen?

In Indien sind rund 630 deutsche Unternehmen mit Niederlassungen vertreten, die 339.000 Mitarbeiter beschäftigen und gemeinsam einen Jahresumsatz von 36,7 Millionen Euro generieren. Laut IWF-Vorhersage wird das indische BIP 2020 um 10,3 Prozent schrumpfen, dafür aber 2021 wieder um 8,8 Prozent wachsen. Damit bleibt Indien für deutsche Unter-

nehmen ein wichtiger und dynamischer Wachstumsmarkt. Für sie relevant sind zudem Fragen des Wissenschaftsaustauschs und der Einwanderung von Fachkräften, bei der Indien in Deutschland führend ist. Der generell positiven Entwicklung zum Trotz berichten deutsche Firmen vor Ort häufig über Investitions- und Handelshemmnisse. Für Indien steht derzeit eine Neupositionierung seiner Handelsstrategie an: Das weltweite Decoupling, also die geoökonomische Entkopplung von Lieferketten, beschleunigt sich durch die Corona-Krise.

Wäre ein Freihandelsabkommen ein guter nächster Schritt?

Ein Freihandelsabkommen der EU mit Indien könnte viele Handelshemmnisse beseitigen und damit Rechtssicherheit für Unternehmen auf beiden Seiten schaffen. Die im Jahr 2007 begonnenen Verhandlungen der EU mit Indien sind allerdings seit 2012 festgefahren. Neue Impulse für den Verhandlungsprozess könnten aus Deutschland kommen: Im September 2020 hat die Bundesregierung das Bekenntnis für ein Handelsabkommen mit Indien in ihre „Indo-Pazifik-Leitlinien“ aufgenommen. Eine verstärkte Kooperation böte vielfältige Chancen. Gerade in Zukunftsbereichen wie der digitalen Ökonomie könnten sich die EU mit ihren hohen Standards für Daten- und Produktsicherheit und Indien mit seiner jungen, technikaffinen Bevölkerung gut ergänzen.

Indien – sowohl gesellschaftlich als auch wirtschaftlich. „Es geht zunächst darum, das Gesundheitssystem aufrechtzuerhalten und zu verhindern, dass Millionen Menschen in Armut abrutschen. Gleichzeitig muss Indien so schnell wie möglich seine Konjunktur wieder zum Laufen bringen“, so Alex. „Ich gehe davon aus, dass sich viele der genannten Infrastrukturprojekte wegen der Corona-Pandemie um mindestens sechs bis zwölf Monate verzögern werden. Aber auch ohne diese Krise war der Ausbau der Häfen und multimodaler Logistikzentren schon durch Verzögerungen gekennzeichnet.“ Als Folge der Pandemie dürften aber viele internationale Konzerne seiner Meinung nach ihre Lieferketten überprüfen und gegebenenfalls zukünftig stärker diversifizieren. „Indien hofft, von diesem Schritt durch mehr lokale Produktion und eine engere Einbindung in globale Lieferketten profitieren oder gar neue Investoren auf den Subkontinent locken zu können“, prognostiziert Alex.

Auch Prashar rührt, trotz oder gerade wegen der Corona-Pandemie, kräftig die Werbetrommel für eine Forcierung der deutsch-indischen Aktivitäten: „Die Weltordnung befindet sich in ständiger Entwicklung. Deshalb sollte die enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern weiter gefördert werden, damit sie die Stärken des jeweils anderen nutzen können. Mit Indien können Deutschland und die Welt in den kommenden Jahren auf einen robusten, stabilen und technologisch ausgerüsteten Partner zählen.“ (bre)



Von Mundra in die Welt

Innerhalb von rund 20 Jahren hat sich Adani Ports zum größten privaten Hafenerbetreiber Indiens entwickelt. Eine Erfolgsgeschichte, deren Wirkung sich inzwischen weit über die Landesgrenzen und sogar bis nach Wilhelmshaven erstreckt.

Obwohl sich Indiens Infrastruktur in den vergangenen 20 Jahren erheblich verbessert hat, mahnen Kritiker immer noch eine höhere Effizienz bei der Warenbeförderung über den See-, Straßen und Schienenverkehr an. So kommt es nicht von ungefähr, dass der Subkontinent im internationalen Ranking des World Economic Forum zur Infrastrukturqualität auf Rang 81 liegt – noch hinter Jamaika und Tunesien. Aber Beispiele wie Indiens größter privater Hafenerbetreiber Adani Ports and Special Economic Zone Limited (Adani Ports) geben Anlass zu Optimismus und zeigen, wie man die maritime Wirtschaft und die Logistik mit gezielten Investitionen ankurbeln kann. Das Unternehmen

hat seinen Betrieb 2001 im Hafen von Mundra aufgenommen und in weniger als 20 Jahren ein beeindruckendes Portfolio an Hafenerinfrastrukturen und Dienstleistungen in ganz Indien aufgebaut. Das Ergebnis sind unter anderem neun Häfen und 18 Terminals in sechs Bundesstaaten des Landes sowie mit Adani Logistics eine Tochtergesellschaft, die maßgeschneiderte landseitige Logistiklösungen anbietet.

Erster Spatenstich erfolgte 1998

Der eigentliche Startschuss für Adani Ports, das Teil der Adani Group und damit eines der größten Infrastrukturkon-

Meilensteine in der Geschichte von Adani Ports 1998 – 2020

Baubeginn im Hafen von Mundra

1998

Mundra Port nimmt Betrieb auf

2001

Mundra avanciert zum größten privaten Hafen Indiens mit einem Umschlag von 4 Mio. Tonnen

2002

Hafen Dahej nimmt Betrieb auf

2003



Fulminante Entwicklung: 2001 hat Adani Ports den Betrieb in Mundra aufgenommen – und Ende dieses Jahres könnte Mundra JNPT als größten Containerhafen Indiens ablösen.

glomerate Indiens ist, fiel bereits 1998 mit dem ersten Spatenstich im Hafen von Mundra. Seitdem ist das Unternehmen an diesem Standort an der Westküste für den Betrieb und die Instandhaltung sowie für die hafenbasierten Infrastruktureinrichtungen und die dortige Sonderwirtschaftszone (SEZ) verantwortlich.

Zuerst konzentrierte sich Adani Ports 2001 nach einer Vereinbarung mit der Indian Oil Corporation (IOC) auf den Umschlag von Rohöl; in den folgenden Jahren weitete man das Leistungsspektrum sukzessive auf weitere Commodities aus. So folgte nur zwei Jahre später ein Subkonzessionsvertrag für ein Containerterminal, mit dem in Mundra die Ära der

Boxen eingeläutet wurde. 2008 schloss man eine Vereinbarung mit Maruti Suzuki India Ltd. über die Abwicklung von Autoexporten aus Mundra ab, ehe dort 2011 das weltweit größte Kohle-Import-Terminal entstand. Weitere Meilensteine folgten 2014 und 2017: zwei weitere Joint-Venture-Containerterminals, mit der Schweizer Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) und dem französischen Schifffahrts- und Logistikunternehmen CMA CGM. Heute ist Mundra der größte private Hafen des Landes und dürfte – nach den Umschlagszahlen aus den Monaten Januar bis September 2020 – Nhava Sheva (JNPT) zum Ende dieses Jahres auch als größten Containerhafen Indiens ablösen.

Expansion über ganz Indien

Neben seinen Aktivitäten in Mundra hat sich Adani Ports immer auch parallel darauf konzentriert, die logistische Infrastruktur des gesamten Landes zu verbessern. So baute man 2003 den Hafen Dahej und 2009, als Alternativlösung für den damals überlasteten Hafen von Nhava Sheva, den Hafen Hazira. Über Letzteren wird heute vor allem das Hinterland von Süd-Gujarat und Nord-Maharashtra abgedeckt. In 2014, als Adani Ports den Hafen Dhamra erwarb, gelang es erstmals in der Unternehmensgeschichte, insgesamt 100 Millionen Tonnen Fracht über die verschiedenen Standorte umzuschlagen. Um dieses Wachstum weiter anzukurbeln und seinen Eintritt in die Märkte an der Südostküste Indiens zu markieren, kaufte Adani Ports 2015 den Hafen Kattupalli, einen wichtigen Gateway-Hafen in Tamil Nadu. Mit dem Ziel, die Überlastung der logistischen Kapazitäten rund um Chennai zu mindern, nahm Adani Ports darüber hinaus 2018 den Betrieb in Ennore auf. Aufgrund dieses Leistungspaketes konnte der Hafenbetreiber 2019 die Verdopplung seines Ladevolumens auf 200 Millionen Tonnen Fracht über die eigenen Häfen feiern. Inzwischen verzeichnet Adani Ports nach eigener Aussage einen Marktanteil von 22 Prozent in Indien. Die Hauptgaranten für diese Erfolgswerte sind die Häfen in Mundra, Dahej, Hazira, Dhamra, Ennore, Kattupalli und Krishnapatnam sowie die Terminals in Mormugao, Visakhapatnam und Kandla (Thunfisch-Tekra). An diesen Standorten wird eine Vielzahl unterschiedlicher Güter umgeschlagen, die Palette reicht inzwischen von Kohle, Rohöl und Containern über Düngemittel, Agrarprodukte und Stahl bis hin zu Projektladung, Speiseöl, Chemikalien und Autos. ■■■

FAKTEN

Adani Ports

Sitz: Ahmedabad (Indien)

Gründung: 1998

Mitarbeiter: 2.200

Häfen: 9 plus Vizhinjam, der gerade gebaut wird

Liegeplätze: 47

Terminals: 18

Umsatz: 1,6 Milliarden US-Dollar (2019)

FOTOS: ADANI PORTS; HEIKE MAY

Hafen Hazira nimmt Betrieb auf

2009

Inbetriebnahme des weltgrößten Kohle-Import-Terminals in Mundra

2011

Adani Ports überschreitet beim Frachtumschlag erstmals die 100-Mio.-Tonnen-Marke

2014

Adani-MSC-Terminal in Mundra nimmt Betrieb auf

Erwerb des Hafens Dhamra und Baubeginn des Terminals in Ennore



In Mundra werden nicht nur Container und Breakbulk umgeschlagen. Teile des Hafens haben überdies den Status einer Sonderwirtschaftszone.

■ ■ ■ Darüber hinaus betreibt Adani Ports seit 2005 das bereits angesprochene Logistikunternehmen Adani Logistics (ALL). Dazu gehören auch fünf Logistikparks, die als wichtige Zentren für die Konsolidierung und Dekonsolidierung der ein- und ausgehenden Waren fungieren. Weitere Eckpfeiler von ALL sind eine Flotte von 51 Güterzügen, die die wichtigsten Nachfragezentren des Landes mit den Häfen verbinden, und 14 Barge, die auf den Binnenwasserstraßen Indiens eingesetzt werden.

Internationale Märkte im Visier

Um seine Reichweite aber auch über die Grenzen Indiens hinaus auszudehnen und sich über neue Hafentechnologien auszutauschen, hat Adani Ports in den vergangenen Jahren Marketingvereinbarungen mit einer Reihe von Häfen in seinen Schlüsselmärkten unterzeichnet. Dazu gehört auch die 2019 gestartete Zusammenarbeit mit dem Container Terminal Wilhelmshaven, die durch ein Memorandum of Understanding (MOU) unterzeichnet wurde. Auf dieser Basis arbeiten die Partner seitdem in verschiedenen Bereichen zusammen, um den Handel und das Containerschiffahrtsgeschäft zwischen den Adani-Häfen und dem Hafen in Wilhelmshaven zu fördern. „Für die Entwicklung unseres Hafens ist es von großer Bedeutung, den größten indischen Hafenbetreiber als Partner gewonnen zu haben. Unser MOU mit Adani Ports erlaubt es uns, tiefe Einblicke in den indischen Logistikmarkt zu gewin-

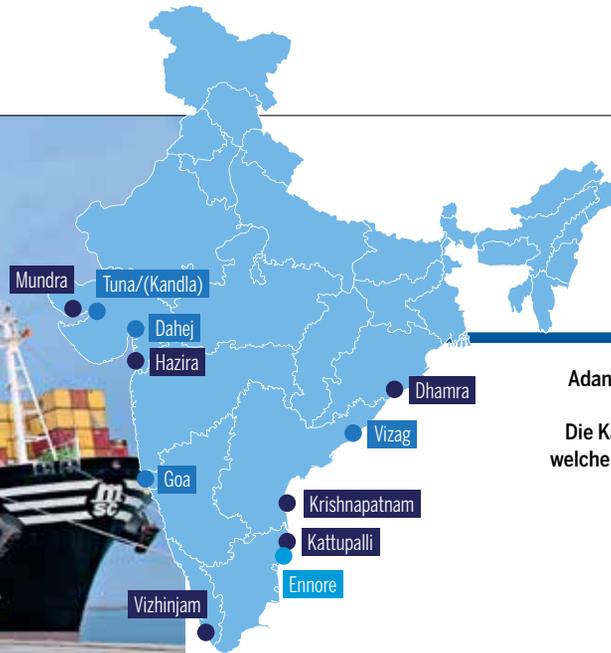
nen und unser Netzwerk zu stärken“, unterstreicht Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Marketing Gesellschaft, diesen Schritt.

Vision: Die 500 Millionen Tonnen „knacken“

Adani Ports selbst blickt, trotz der Corona-Pandemie, mit großen Ambitionen und Expansionsplänen in die Zukunft. Dazu gehören ein organisches und anorganisches Wachstum sowie die Realisierung eines Jahresumschlags von 500 Millionen Tonnen. Letzterer soll, wenn möglich, schon im Jahr 2025 erreicht sein. Und mit Vizhinjam, der vor allem als Transshipment-Hub fungieren soll, ist der nächste Hafen auch schon im Bau: Er soll bis 2022 in Betrieb gehen. Noch davor plant Adani Ports im nächsten Jahr die Fertigstellung eines neuen Terminals in Yangon, das im Nachbarstaat Myanmar liegt. Entsprechend deutliche Konturen haben die Vorstellungen von Kapitän Sandeep Mehta, Präsident von Adani Ports und Leiter des Container Business Developments: „Wir werden weiterhin die besten Containerterminals und Häfen in Indien und Übersee entwickeln und dabei den Reedereien hohe Servicestandards für eine schnellere Abfertigung der Schiffe bieten. Mundra, unser Flaggschiffhafen, wird dabei weiterhin das Epizentrum unserer Logistikaktivitäten sein. Er ermöglicht unseren Kunden komplette Logistiklösungen, einschließlich See-Luft-Logistik.“ (bre)

Viele indische Optionen

Adani Ports betreibt in Indien derzeit neun Häfen und 18 Terminals. Die Karte zeigt, welche Standorte auf welche Commodities spezialisiert sind.



- Bulk & Container Port
- Bulk Port
- Container Port

Weitere Informationen:
www.adaniports.com

Erwerb des Hafens Kattupalli und Baubeginn des Containerterminals in Vizhinjam

2015

Adani-CMA-Containerterminal in Mundra geht in Betrieb

2017

Ennore Container Terminal geht in Betrieb

2018

Adani Ports überschreitet beim Frachturnschlag erstmals die 200-Mio.-Tonnen-Marke

2019

Übernahme des Hafens von Krishnapatnam

2020

FOTOS: ADANI PORTS; HEIKE MAY

Unsere Häfen. Unser Blog.

NPorts-Hafengeschichten von der niedersächsischen Küste gibt's ab sofort im Blog »Hafenpost« unter www.nports.de/blog



Vertraut und doch fremd

Viele Gesten, wenige Worte. Dazu eine von Religion und Höflichkeit geprägte Gesellschaft, in der es gern gesehen ist, mit der Hand zu essen: Wer nach Indien reist, sollte sich auf eine Geschäftskultur einstellen, die sich zum Teil erheblich von der europäischen unterscheidet.

Beim Blick auf die indische Etikette zeigt sich: Sie ist eine interessante Mischung aus britischen und asiatischen Einflüssen. „Dadurch erscheinen einige unserer Gepflogenheiten den Westlern in gewisser Weise vertraut, während andere für sie absolut fremd sind“, weiß Neelam Choudhary. Die gebürtige Inderin ist seit drei Jahren als Repräsentantin des JadeWeserPorts in Indien im Einsatz. Dabei liegt ihr Fokus darauf, das Leistungsspektrum Wilhelmshavens bei Roadshows und anderen Veranstaltungen den relevanten Akteuren in Indien bekannt zu machen und mit ihrer langjährigen Erfahrung in der maritimen Wirtschaft als Ansprechpartnerin vor Ort zu fungieren.

Hoppla, Hochzeit!

Ein gutes Beispiel, das sie für eine uns bekannte, aber doch etwas anders ablaufende Verhaltensweise anführt, ist der Austausch der Visitenkarten. Dafür sollte man in Indien ausschließlich die rechte Hand benutzen, denn die linke gilt dort als unrein. Bei der vorherigen Begrüßung gilt es, im Hinterkopf zu haben, dass in der größten Demokratie der Welt eine hierarchische Unternehmenskultur herrscht.

In Indien wird oft stark über Gesten kommuniziert. Wenn Inder dabei weniger Worte benutzen als Europäer, hat das allerdings nichts mit Unfreundlichkeit zu tun.



„Begrüßen Sie also zuerst die älteste oder ranghöchste Person. Dabei sollten Sie die Anrede ‚Herr‘ oder ‚Frau‘, den Titel wie ‚Dr.‘ oder ‚Professor‘ und den Nachnamen verwenden – es sei denn, die andere Person bittet Sie, sie mit dem Vornamen anzusprechen“, so Choudhary. In Sachen Bekleidung empfiehlt sie Männern, bei Geschäftsterminen möglichst ein weißes Hemd und eine Stoffhose zu tragen. Frauen sollten ein Kostüm oder einen Hosenanzug anziehen und sich nicht zu aufreizend präsentieren. Bei persönlichen oder nicht formellen Treffen sind sowohl für Männer als auch für Frauen Jeans und T-Shirt durchaus angemessen. Im Zuge von geschäftlichen Aktivitäten ist es in Indien keine Seltenheit, dass man nicht nur zu einem Essen, sondern auch zu einer privaten Geburtstagsfeier oder sogar zu einer Hochzeit eingeladen wird. Für diesen Fall sollten Männer versuchen, eine Kurta zu tragen und Frauen einen Sari.

Doch zurück zum Geschäftstermin. Hier gilt es, eine gehörige Portion Geduld mitzubringen – sowohl hinsichtlich des Starttermins als auch hinsichtlich der Gesprächsdauer – und sich stets darüber im Klaren zu sein, dass die persönliche Beziehung zum Geschäftspartner in Indien erheblich wichtiger ist als in Europa. Diese Verbindung muss zunächst behutsam aufgebaut werden. Zum gegenseitigen Kennenlernen eignen sich dann vor allem Fragen rund um die Familie. „Seien Sie jederzeit darauf eingestellt, dass Ihnen manche Fragen irrelevant oder zu persönlich erscheinen, aber versuchen Sie, geduldig zu sein und darauf einzugehen“, empfiehlt Choudhary. Als gute Türöffner im besten Small-Talk-Sinne empfiehlt sie unter anderem die Thematisierung der Reise von Europa nach Südasien, des Essens in Indien – oder einen Austausch über die jeweiligen Hobbys. Aber Vorsicht: Wer mit Indern über deren „Obsession“ Cricket diskutiert, sollte umfangreicheres Hintergrundwissen mitbringen. Als thematische No-Gos sieht Choudhary hingegen politische Themen oder Diskussionen über das Kastensystem in Indien. „Wir Inder sind stolz auf unsere Kultur und unsere Geschichte. Aber wir diskutieren religiöse Einstellungen oder politische Meinungen nicht gerne mit Fremden, da dies Themen sind, zu denen sie starke Gefühle haben“, erläutert Choudhary.

Weniger Worte, mehr Gesten

Für Ausländer, die nicht ins Fettnäpfchen treten wollen, ist es wichtig, dies zu berücksichtigen und Gefühle – wenn sie denn gezeigt werden – zu respektieren. Dazu gehört es auch, zu akzeptieren, dass in Indien stärker über Gestern kommuniziert wird als in unseren Breitengraden. Dabei erlauben es diese Gesten oft, auf Worte zu verzichten, die viele Europäer allerdings für überaus wichtig halten, um ihre Vorstellungen verbal zu unterstreichen. Bedingt durch diese Unterschiede im Kommunikationsstil kann es dazu kommen, dass Inder

„Seien Sie jederzeit darauf eingestellt, dass Ihnen manche Fragen irrelevant oder zu persönlich erscheinen.“

Neelam Choudhary,
Repräsentantin des JadeWeserPorts in Indien



auf Europäer wortkarg wirken oder sogar als unfreundlich empfunden werden. Das ist aber nicht der Fall. „Inder sind im Allgemeinen freundlich und ausdrucksstark. Sie verwenden Körpersprache, um Botschaften zu vermitteln. Deshalb neigen sie auch nicht zu vielen Worten und zu viel Körperkontakt“, so Choudhary. Dennoch gehört das Händeschütteln längst zum Geschäftsalltag. Oft nicken oder verbeugen sich die Menschen in Indien dabei. In nicht urbanen Gebieten kann es auch sein, dass man mit dem Wort „Namaste“ begrüßt wird, was so viel heißt wie „Ich verbeuge mich vor dir“. In diesem Fall gilt es als respektvoll, das Wort zu wiederholen, dabei die Handflächen zusammenzulegen und sich leicht zu verbeugen oder mit dem Kopf zu nicken.

Von der Hand in den Mund

Was die Planung von Geschäftsterminen und -essen betrifft, so wählen viele indische Unternehmer dafür gerne Termine, die als gute oder glücksverheißende Tage angesehen werden. Ebenso ist es üblich, zu Beginn neuer Unternehmungen religiöse Zeremonien durchführen – zum Beispiel bei Einweihungen oder bei der Eröffnung neuer Fabriken. Wenn ein Geschäftspartner nach dem Businesstermin zu einem gemeinsamen Essen eingeladen wird, erhöht dies die Wahrscheinlichkeit, dass beide zu einer Übereinkunft kommen. Gleichzeitig sollte dieses Essen als Möglichkeit gesehen werden, den indischen Gastgebern Respekt zu erweisen und sich für ihre Gastfreundschaft zu bedanken. In Restaurants ist es dabei üblich, mehrere Gerichte zu bestellen, von denen alle probieren. „Lassen Sie den Gastgeber das Essen bestellen und scheuen Sie sich nicht, Ihr Besteck liegen zu lassen und mit der rechten Hand zu essen“, rät Choudhary. Bei cremigen Currys und flüssigen Speisen dürfe man aber selbstverständlich ein Stück Chapati-Fladenbrot oder auch Reis zur Hilfe nehmen. Eine Einladung zum Essen abzulehnen, sollte man sich jedoch gut überlegen. „Das geht nur, wenn Sie einen wirklich triftigen Grund dafür haben. Ansonsten haben Sie für weitere Verhandlungen schlechte Karten“, mahnt Choudhary. (bre)

Logistik für Tuk-Tuks

Der global tätige Logistikdienstleister BLG LOGISTICS ist mit dem Joint Venture BLG Parekh Logistics seit gut einem Jahrzehnt auch auf dem indischen Markt aktiv. Dort dreht sich alles um Zwei- und Dreiräder.

Es sind zwei starke Partner, die sich für das Joint Venture in Indien zusammengefunden haben. Auf der einen Seite ist dies die BLG LOGISTICS GROUP, deren Wurzeln bis in das Jahr 1877 zurückreichen und die mittlerweile in zwölf Ländern aktiv ist. Auf der anderen Seite steht die Parekh Group, die auf 60 Jahre als Konglomerat mit diversifizierten Geschäftsinteressen zurückblicken kann und zu deren Geschäftsfeldern Dienstleistungen rund um die Schifffahrt, das Handling von Großtransporten und die Kontraktlogistik sowie das Gastgewerbe

zählen. Die beiden Mutterunternehmen sind zu je 50 Prozent an BLG Parekh Logistics beteiligt.

Das Joint Venture hat sich seit seiner Gründung 2008 zu einem der führenden Anbieter von kundenspezifischen Kontraktlogistiklösungen entwickelt und ist auf Services rund um Automobile spezialisiert, insbesondere Zweiräder und dreirädrige Fahrzeuge wie Tuk-Tuks. Der Hauptsitz befindet sich in Mumbai, der Hauptstadt des Bundesstaates Maharashtra in Westindien. Die mit rund 23 Millionen Einwohnern dicht besiedelte Metropole ist Finanzzentrum und mit ihren Häfen, Autobahnen, Überlandbusbahnhöfen sowie Hafen-, Luft- und Schienenverbindungen zugleich ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt.

Aurangabad ist eines der Schlüsselzentren der Zweiradindustrie

Darüber hinaus ist das Unternehmen mit insgesamt 1.000 Mitarbeitern an den drei Standorten Aurangabad, Chakan bei Pune und Chennai vertreten. „Der Großteil unseres operativen Geschäfts erfolgt von Aurangabad im westindischen Bundesstaat Maharashtra aus“, berichtet Vijay Raut, der als Key Account Manager bereits seit zehn Jahren für BLG Parekh Logistics tätig ist; er war einer der ersten Mitarbeiter der neuen Organisation. Die Wahl der drei Standorte kommt nicht von ungefähr: Die westindische

BLG Parekh Logistics übernimmt 60 Prozent der Teilmontage für alle weltweit produzierten Tuk-Tuks. Dazu zählen beispielsweise die Montage des Armaturenbretts, der Hälfte des Motors, der Räder, der Dächer und der Sitze.



Weitere Informationen:
www.blg-logistics.com
www.parekhgroup.in

Stadt Aurangabad ist die Heimat bedeutender Unternehmen der Automobil- und Zweiradindustrie. 50 Kilometer von der Distrikthauptstadt Pune entfernt, am Standort in Chakan, liegt ebenfalls ein größeres Industriegebiet mit Fokus auf Automobile. Und in Chennai an der Südostküste befindet sich nicht nur der zweitgrößte indische Hafen – auch viele große Automobilhersteller haben Fabriken in der Hauptstadt des Bundesstaates Tamil Nadu. Darüber hinaus sind knapp 50 Prozent der indischen Automobilzulieferindustrie in der Region angesiedelt.

In den drei Segmenten Lagerlogistik, werksinterne Logistik und Distributionslogistik deckt das Unternehmen eine Vielzahl von Serviceanforderungen ab. Dabei übernimmt BLG Parekh Logistics 60 Prozent der Teilmontage für alle weltweit produzierten Tuk-Tuks. Dazu zählen beispielsweise die Montage des Armaturenbretts, der Hälfte des Motors, der Räder, der Dächer und der Sitze.

„Der zweitgrößte indische Hersteller von Motorrädern ist seit neun Jahren unser Kunde. Wir haben einen langfristigen Vertrag mit ihm“, berichtet Raut. „Für ihn montieren wir die Teile von OEM-Zulieferern.“ Dies geschieht bisher vor allem in Aurangabad auf der insgesamt 60.000 Quadratmeter – mehr als acht Fußballfelder – großen Fläche. Dort gibt es drei verschiedene Set-ups, erläutert Raut: die Lagerlogistik und das Fulfillment für Aftermarket-Ersatzteile, die Verpackung für den Export sowie die Montage von insgesamt 980 Teilen aus 178 Baugruppen. Dazu zählen beispielsweise Motorenluft- und Ölfilter für dreirädrige Fahrzeuge.

60.000 Fahrzeuge pro Monat

„Insgesamt werden im Ersatzteillager pro Monat rund 400.000 Ersatzteile umgeschlagen und 60.000 Fahrzeuge montiert“, hebt Anand Devulapalli hervor. Er ist seit April als Managing Director India bei BLG Parekh Logistics tätig; zuvor hat er bereits 20 Jahre Erfahrung unter anderem bei namhaften Logistikdienstleistern wie DB Schenker, Ceva und Kühne + Nagel sowie einigen indischen Logistikunternehmen gesammelt. „Hinzu kommt die Verpackung für 110.000 Zweiräder.“ Rund 40 Prozent der Fahrzeuge sind für den indischen Markt bestimmt, 60 Prozent werden exportiert. Zu den wichtigsten ausländischen Märkten zählen das südliche Afrika, Asien mit den Ländern Bangladesch, Malaysia und Sri Lanka sowie Iran und Ägypten. „Wir kennen die Planzahlen für jedes Land genau, das ist von Kundenseite sehr transparent“, betont Devulapalli.

„Die Lagerung ist bei uns auf acht Stunden beschränkt, damit die OEMs just in sequence produzieren können“, erklärt Raut. Dafür stehen auf dem Gelände acht Ausgangstore zur Verfügung, von denen aus sich zweistündlich sechs



Seit dem Geschäftsjahr 2019 ist Bajaj Auto aus der indischen Stadt Pune mit 780.000 verkauften Tuk-Tuks der weltweit größte Hersteller des in vielen Ländern der Welt beliebten Verkehrsmittels.

Lkws auf den Weg zu den Kunden machen. Insgesamt wird 16 Stunden im Zweischichtsystem gearbeitet. Zudem gilt in Indien noch eine Sechs-Tage-Woche: „Wir arbeiten fünf Tage und den halben Sonnabend“, so der Key Account Manager.

Zudem sei das Unternehmen gerade dabei in Chakan eine ähnliche Fläche wie in Aurangabad mit 8.000 Quadratmetern aufzubauen, berichtet Raut. Devulapalli ergänzt: „Den Betrieb in Chennai mussten wir aufgrund der Pandemie einstweilen einstellen.“

Flexibilität ist gefragt

Die Zusammenarbeit mit dem Großkunden mit einer Vertragslaufzeit von jeweils drei Jahren ist naturgemäß sehr eng und kooperativ ausgelegt. „Wir erhalten jeden Monat eine Verkaufsprognose“, so der Managing Director, „und müssen dann natürlich sehr flexibel darauf reagieren.“ Die Vorhersagemengen seien aufgrund der Pandemie für die Monate April, Mai und Juni niedriger ausgefallen und während des 21-tägigen Lockdowns im März um etwa 20 Prozent gesunken. „Danach haben bei den Fahrzeugherstellern innerhalb von zwei bis drei Wochen wieder 85 Prozent der Mitarbeiter ihre Arbeit aufgenommen“, berichtet Devulapalli. „Seit Mitte August sind wir bei 100 Prozent – mit viel Dynamik.“ Angesichts steigender Infektionszahlen seien allerdings auch wieder Einschränkungen möglich. „Diese dürften nach meiner Einschätzung aber eher am Wochenende erfolgen, da die indische Regierung alles tun wird, um einen zweiten echten Lockdown zu vermeiden.“

Unabhängig von Corona hat sich das indisch-deutsche Logistikunternehmen ein hohes Ziel gesetzt: Es will zum führenden Anbieter für kundenspezifische Kontraktlogistiklösungen in Indien werden. (cb)

FAKTEN

BLG Parekh Logistics

Gründung: 2008 als 50:50-Joint-Venture zwischen BLG LOGISTICS, Deutschland, und der Parekh Group, Indien

Geschäftsfelder:

Lagerlogistik, werksinterne Logistik und Distributionslogistik

Unternehmenssitz:

Mumbai

Weitere Standorte:

Chakan bei Pune, Aurangabad und Chennai

Lagerfläche: rund 70.000 Quadratmeter

Mitarbeiter:

etwa 1.000

Grüner Schlüssel zur Energiewende

Im Süden Bremerhavens befindet sich die ehemals leistungsstärkste Windturbine der Welt. Mit ihren acht Megawatt dient sie auch zur Energieversorgung des Projekts „Wasserstoff – grünes Gas für Bremerhaven“.

Welche Bedeutung hat Wasserstoff für den Energiewandel in der maritimen Wirtschaft? Für die Seehäfen in Niedersachsen und die bremischen Häfen ist der Energieträger, sofern kohlenstofffrei gewonnen, jedenfalls ein wichtiger Baustein auf dem Weg dahin.

Es ist ein gemeinsamer Kraftakt: Nur mit großer Anstrengung aller Beteiligten sind die Klimaziele zu erreichen. Gefordert ist also auch die maritime Wirtschaft. Zwar werden etwa 70 bis 100 Prozent der Emissionen in den Häfen der Schifffahrt zugeschrieben, während der Betrieb der Hafenanlagen nach Angaben der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) lediglich für etwa 15 Prozent verantwortlich ist. Den Häfen kommt neben der Reduktion ihrer eigenen Emissionen jedoch auch eine weitere wichtige Rolle zu: Sie sind unverzichtbarer Partner für den Umschlag einiger kohlenstofffreier Energieträger und die Versorgung der insbesondere in Hafennähe ansässigen produzierenden Industrie. Künftig können sie zu den Drehscheiben auch der grünen Energieversorgung in Europa werden.

Ein wichtiger Energieträger, der für den Energiewandel steht, ist Wasserstoff. Vereinfacht gesagt, entsteht dieser

dadurch, dass mit Strom mittels Elektrolyse aus Wasser Gas hergestellt wird. Wenn dies mithilfe von Strom aus erneuerbaren Energien geschieht, ist der Wasserstoff kohlenstofffrei. „Grüner Wasserstoff ist ein wesentlicher Schlüssel für den CO₂-neutralen Hafen, entsprechende Transportketten und eine klimaneutrale Schifffahrt“, betont Uwe von Bergen, Direktor für Umwelt- und Nachhaltigkeitsangelegenheiten bei brennports. „Wasserstoff ist die Zukunftstechnologie“, sagt auch Holger Banik, Geschäftsführer von Niedersachsen Ports (NPorts).

Noch sei der für die Elektrolyse benötigte grüne „Überschuss-Strom“ auch ausreichend vorhanden, da der im Norden erzeugte regenerative Strom mangels Netzkapazität nicht vollständig genutzt werden könne und zeitweise abgeregelt werden müsse, berichtet Werner Repenning, Leiter Strategische Unternehmensentwicklung bei NPorts. Ändern werde sich dies in den nächsten Jahren jedoch mit der Fertigstellung neuer Hochspannungstrassen: Dann könne der Strom aus dem Norden ohne Abregelung vollständig genutzt und in die industriellen Zentren im Süden transportiert werden. Eine Wasserstoffwirtschaft im großen Stil sei daher nur sinnvoll, wenn sie mit einem massiven Ausbau der regenerativen Energien einhergehe. Denn für die Wasserstoffproduktion werden aufgrund der hohen Energieverluste enorme Men-

gen von elektrischer Energie benötigt. „Da derzeit nur etwa 42 Prozent des Stroms aus regenerativer Energie gewonnen werden, müsste der über den heutigen Bedarf hinausgehende Strom für die Elektrolyseure, bei gleichzeitiger Abschaltung der Atom- und Kohlekraftwerke und dem Ausbau der Elektromobilität, aus dem Ausland importiert werden. Dieser importierte Strom wäre dann wiederum Kohle- oder Atomstrom. Dem Klima wäre damit nicht gedient“, gibt Repenning zu bedenken.

Machbarkeitsstudie: Projekt „WASh2Emden“

Für die Nutzung in kleineren Elektrolyseuren gibt es ausreichend Überschussstrom, hebt Banik hervor. Auch die Machbarkeitsstudie des im Mai dieses Jahres abgeschlossenen Projekts „WASh2Emden“ für innovative und umweltfreundliche Wasserstoffanwendungen habe gezeigt, dass CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe reduziert werden könnten. Neben NPorts als Leadpartner waren an diesem Projekt abh Ingenieur-Technik, das DBI – Gastechnologisches Institut Freiberg, Mariko und die Tyczka Unternehmensgruppe sowie die Kooperationspartner EPAS (Ems Port Agency Stevedoring) und die Hochschule Emden/Leer beteiligt. „Ziel dieser Studie war es, technisch realisierbare und ökonomisch sinnvolle grüne Wasserstoff-Versorgungsketten für den Hafenstandort zu erfassen“, erläutert Banik.

„Im Seehafen Emden haben wir den Vorteil, Überschussstrom aus den nahegelegenen großen Onshore- und Offshore-Windparks für die Wasserstoffproduktion nutzen zu können“, so Repenning. Dieser könnte dann zum einen für die in Emden ansässige Produktion und zum anderen für Landstromanlagen genutzt werden. Eine weitere wichtige Option ist die Speicherung von Wasserstoff: „Grundsätzlich funktioniert das Speichern jetzt schon, die weitere Entwicklung ist angestoßen“, so Banik. Und auch der Automobilhersteller VW in Emden verfolge ökologische Ziele. „Es gilt nun, einen Business Case für Anwender und Produzenten zu entwickeln.“ Banik und Repenning hoffen, dass die Nutzung bereits mittelfristig, das heißt innerhalb der nächsten fünf Jahre, möglich sein wird.

In Niedersachsen gibt es zudem zwei weitere wichtige Standorte für die Produktion von grünem Wasserstoff: So will sich die Hafenvirtschaft Wilhelmshaven unter dem Schlagwort „Energiedrehscheibe Wilhelmshaven 2.0“ als Hafen der Zukunft positionieren und zum Hub für importierten Wasserstoff entwickeln. Für eine weitere „Kompetenzregion Wasserstoff“ arbeitet zudem in Cuxhaven die Agentur für Wirtschaftsförderung zusammen mit dem Technikanbieter

Hydrogentle an einem Konzept zur Wasserstoffnutzung, das in einen größer angelegten Masterplan „Wasserstoffwirtschaft Cuxhaven“ münden soll.

Sektorübergreifend: Forschungsprojekt „SHARC“

An der Weser ist das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderte Forschungs- und Entwicklungsprojekt „SHARC“ (Smartes Hafen-Applikationskonzept zur Integration erneuerbarer Energien) ein besonders wichtiger Eckpfeiler für die Förderung von grünem Wasserstoff. ■■■

Im Emdener Hafen wird onshore und unweit davon offshore grüner Strom aus Windenergie produziert, der für die Produktion von Wasserstoff genutzt werden kann.

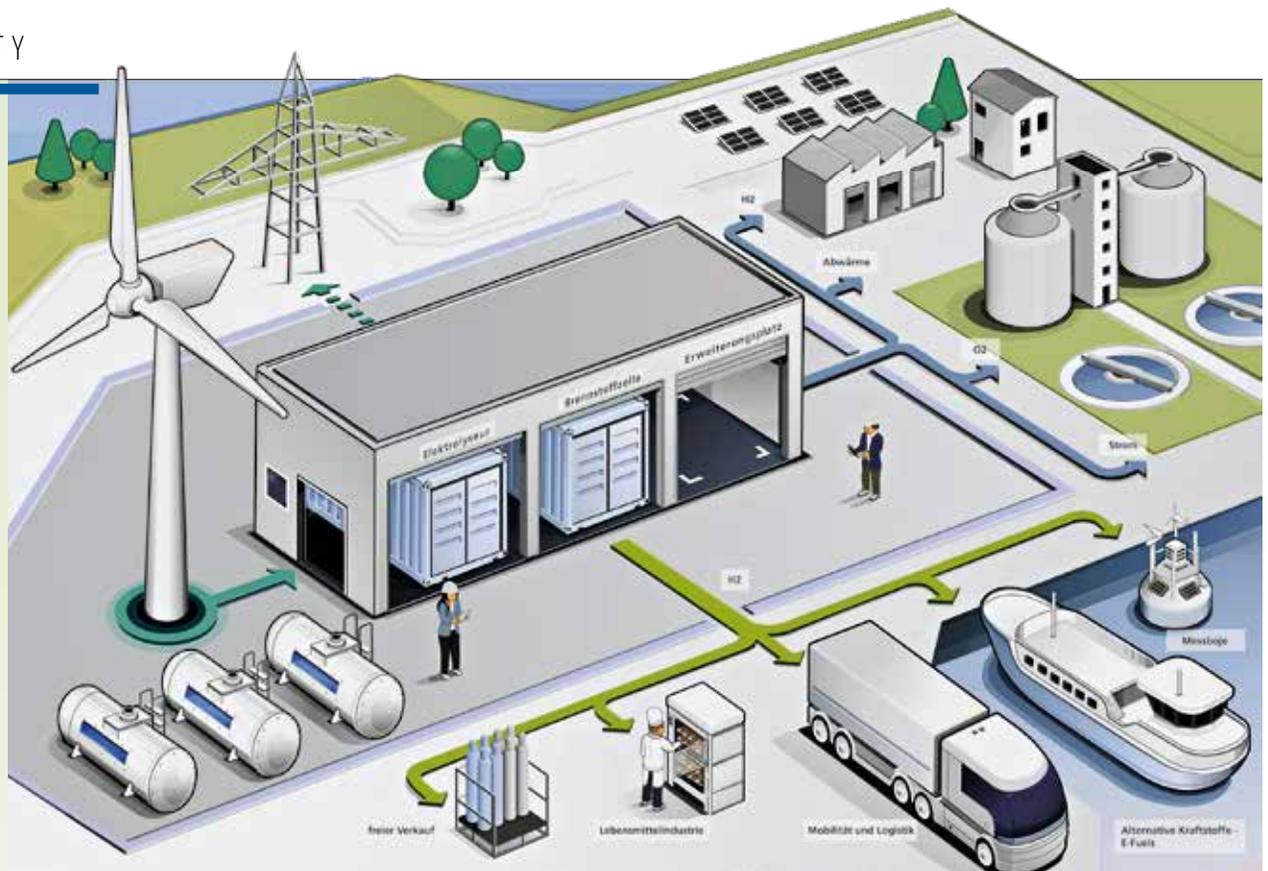


Grüner Wasserstoff

Gas, das mit Strom aus erneuerbaren Quellen mittels Elektrolyse aus Wasser hergestellt wird, ist ein wichtiger Bestandteil der Energiewende: Der farb- und geruchlose Stoff, der durch die Spaltung von Wasser in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff in einem sogenannten Elektrolyseur entsteht, verursacht keine schädlichen Emissionen und lässt sich vielseitig einsetzen. So ist es möglich, Wasserstoff zu CO₂-neutralem Kraftstoff und anderen chemischen Produkten wie synthetischem Methan, Methanol oder Ammoniak weiterzuverarbeiten. Diese Vielseitigkeit hat in Verbindung mit einer Senkung der Produktionskosten dazu geführt, dass das Interesse an Wasserstoff weltweit steigt. Noch wird Wasserstoff allerdings größtenteils mithilfe fossiler Energien abgespalten.

Grünes Gas für Bremerhaven

Im Rahmen des Projekts „Wasserstoff – grünes Gas für Bremerhaven“ baut das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme IWES ein Elektrolyseur-Testfeld auf, das in der ersten Ausbaustufe eine 2-Megawatt-Elektrolyseureinheit umfassen wird. Läuft diese im Volllastbetrieb, kann sie rund eine Tonne Wasserstoff pro Tag produzieren. Die Energie für die Elektrolyse liefert eine 8-Megawatt-Forschungsturbine.



■ ■ ■ Daran arbeiten unter der Leitung von bremenports seit Anfang vergangenen Jahres Siemens, das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI), die TU Berlin und das Institut für Kreislaufwirtschaft an der Hochschule Bremen zusammen. „In diesem Projekt wurden zwischenzeitlich Modelle entwickelt und auch getestet, mit denen sich für das Überseehafengebiet energetische Simulationsberechnungen anstellen lassen“, erläutert Uwe von Bergen. Dazu sei ein ganzer Katalog von Projekten vorgeschlagen worden. Mit ihnen lässt sich der Überseehafen in Bremerhaven zu einem Modell- und Testgebiet für hafenzugehörige Technologien entwickeln, die Klimaneutralität zum Ziel haben und Wasserstoffanwendungen integrieren. „Ein Aspekt dabei sind die positiven Effekte, die durch das Zusammenwirken verschiedener Sektoren entstehen“, so von Bergen. Dabei wird etwa die Nutzung von Wasserstoff als erneuerbare Energie für den Verkehr eine Rolle spielen. Das Konzept soll im Anschluss an das Projekt in einer Demonstrationsphase umgesetzt werden. Dazu werde in den derzeit laufenden Gesprächen mit der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) und dem Projektträger Jülich (PtJ) nach geeigneten Fördermöglichkeiten gesucht.

Das Modellprojekt „Grünes Gas für Bremerhaven“ im Bremerhavener Fischereihafen befindet sich hingegen bereits in Umsetzung und dürfte die weitere Entwicklung von Wasserstofftechnologien unterstützen. Dazu soll der Strom einer 8-Megawatt-Windenergieanlage im südlichen Fischereihafen durch Elektrolyse in Wasserstoff umgewandelt werden. Das Land und die EU haben dafür jeweils zehn Millionen Euro

bereitgestellt. Von den insgesamt 20 Millionen Euro stehen 16 Millionen für die eigentliche Teststruktur rund um die Wasserstoffherstellung und vier Millionen Euro für die Erprobung von verschiedenen Anwendungsfeldern zur Verfügung.

Politischer und rechtlicher Rahmen gefragt

Einig sind sich die Akteure der Hafenwirtschaft in Bremen wie in Niedersachsen, dass seitens der Politik weitere Schritte zur Förderung der Wasserstofftechnologie und zum Klimaschutz notwendig sind. Eine wichtige Voraussetzung ist der Ausbau der Erzeugung erneuerbarer Energie. „Für die Umwandlung in grünen Wasserstoff müssen zudem die technischen Anlagen installiert werden“, sagt Uwe von Bergen. Parallel dazu sei es entscheidend, die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Erzeugung zu verbessern, damit bei eigener Nutzung nicht das Regelungsregime für Energieversorgungsunternehmen Anwendung finde. Außerdem seien neben der Wasserstoffherzeugung auch andere Energiespeicher erforderlich, die Erzeugungsspitzen aufnehmen und die Energie zeitversetzt zur Verfügung stellen können. Benötigt würden darüber hinaus eine weitgehende Elektrifizierung der technischen Anlagen und die Entwicklung von wasserstoffbasierten Fahrzeugen und Fahrzeugnutzungen. „Wasserstoff wird mehr als bisher zu einem Transportgut, das in größeren Mengen auch international und damit auch mit Schiffen transportiert werden dürfte“, resümiert von Bergen. „Die entsprechenden Transportketten sind see- und landseitig zu entwickeln, und auch die Häfen werden sich auf Umschlagsanlagen einstellen müssen.“ (cb)

Weitere Informationen:
www.nports.de
www.bremenports.de



GERMAN PORTS

2021

18.1.2021	■ Fachforum Projektlogistik www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen_digital	Januar
9. – 10.2.2021	■ Breakbulk Middle East www.middleeast.breakbulk.com Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	Februar
tba 2.2021	■ Jahrespressekonferenz der Niedersächsischen Seehäfen Oldenburg, Deutschland	
10. – 12.3.2021	■ Antwerp XL www.antwerpxl.com Antwerpen, Belgien	März
25.3.2021	■ Logistics Talk www.bremenports.de/veranstaltungen Bielefeld, Deutschland	
14.4.2021	■ Logistics Talk www.bremenports.de/veranstaltungen Budapest, Ungarn	April
15.4.2021	■ Logistics Talk www.bremenports.de/veranstaltungen Prag, Tschechische Republik	
4. – 7.5.2021	■ transport logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland	Mai
6.5.2021	■ Bremen-Empfang anl. transport logistic www.bremenports.de/veranstaltungen München, Deutschland	
18. – 20.5.2021	■ Breakbulk Europe www.europe.breakbulk.com Bremen, Deutschland	
18. – 20.5.2021	■ FRUIT LOGISTICA www.fruitlogistica.de Berlin, Deutschland	
26. – 27.5.2021	■ Real Estate Arena www.real-estate-arena.com Hannover, Deutschland	
27. – 28.5.2021	■ ESPO Conference www.espo-conference.com Oslo, Norwegen	

Save the Date

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang wieder Veranstaltungen stattfinden werden. Die hier aufgelisteten Termine für die maritime Wirtschaft und Logistik haben sich in der jüngsten Vergangenheit zum Teil bereits mehrfach verändert – und auch nach unserem Redaktionsschluss im November wird es bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind die nebenstehenden Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen. Vielen Dank für Ihr Verständnis!

- **Messen**
- **Kundenevents**
- **Weitere Highlights**



KOMPAKT



HOLZ-WICKEDE. Zum 1. Januar 2021 wird **Karsten Obert** zum

Mitglied des Rhenus-Vorstands berufen und verantwortet dann die Geschäftsfelder Automotive und Warehousing Solutions. Damit übernimmt er die Tätigkeiten von Michael Brockhaus, der nach annähernd 20 Jahren seine Vorstandstätigkeit zum 31. März 2021 beenden wird. „Ich bin mir sicher, dass Herr Obert den Rhenus-Vorstand sehr gut verstärken wird und in seiner Führungsfunktion für die Geschäftsfelder Automotive und Warehousing Solutions wichtige neue Impulse setzen kann“, so Dr. Marco Schröter, Vorsitzender des Rhenus-Aufsichtsrats.



CUXHAVEN. Auf der 47. Mitgliederversammlung der Hafengewerkschaft

Cuxhaven (HWG) wurde Anfang November der 15-köpfige Vorstand für die nächsten zwei Jahre im Amt bestätigt. Der HWG-Vorstandsvorsitzende Hans-Peter Zint hieß dabei ein neues Vorstandsmitglied willkommen: „Wir freuen uns, dass die enge Zusammenarbeit zwischen Hafengewerkschaft und der Stadt Cuxhaven durch das Engagement von **Marc Itgen** fortgesetzt wird.“ Itgen (Foto) ist Leiter der Agentur für Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven.

Wista Germany mit neuem Vorstandsteam

HAMBURG. Die Gruppenleiterin Port State Control bei der Klassifikationsgesellschaft DNV GL, **Claudia Ohlmeier** **1**, ist Anfang Oktober erneut zur 1. Vorsitzenden von Wista Germany (Women's International Shipping & Trading Association) gewählt worden. Die 2. Vorsitzende von Wista Germany, Kapitänin **Nicole Langosch** **2**, nautische Terminal-Koordinatorin im Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), setzt ihr zweites Jahr im Amt fort. Neu im Wista-Vorstand sind **Franziska Eckhoff** **3**, Geschäftsführerin der Reederei Eckhoff, als Eventmanagerin und **Nadine Kornblum** **4**, unabhängige Surveyorin für Marine und Cargo, als Kontaktperson. **Dr. Phanthian Zuesongdham** **5**, Head of Digital and Business Transformation der Hamburg Port Authority (HPA), zeichnet bei Wista Germany weiterhin für den Bereich Presse und Kommunikation verantwortlich. **Martina Heinsen** **6**, geschäftsführende Gesellschafterin der Certis GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, wurde derweil als Schatzmeisterin wiedergewählt. **Eva-Maria Braje** **7**, Rechtsanwältin bei Ince & Co Germany LLP, verantwortet ab sofort den neu geschaffenen Vorstandsbereich Compliance.

Mindel wird Geschäftsführer

BERLIN. Mit Wirkung vom 1. Oktober ist **Jürgen Mindel**, seit 2007 im Verband der Automobilindustrie (VDA) tätig, zum vierten Geschäftsführer der Gewerbeorganisation berufen worden. Er verantwortet seitdem den neuen Geschäftsbereich „Kommunikation & IAA“, zu dem die komplette Kommunikation des VDA sowie die konzeptionelle und organisatorische Umsetzung der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) zählen. Vor seiner Berufung führte Mindel die Abteilung Grundsatzfragen, Koordinierung und strategische Planung.



DB Schenker setzt auf Rath

ESSEN. Der Aufsichtsrat der Schenker AG hat **Katharina Rath** mit Wirkung zum 1. Dezember zum neuen Personalvorstand bestellt. Rath war fast 20 Jahre lang in verschiedenen Positionen für Continental Automotive Technologies tätig, zuletzt als Senior Vice President Human Relations und als Mitglied des Automotive Boards. Die Diplom-Psychologin folgt auf Thomas Schulz, der nach acht Jahren als Personalvorstand und Ablauf seines regulären Beststellungszeitraums sein Mandat bei DB Schenker zum 31. Oktober beendet hat.

Hein löst Bieniek als BLG-CFO ab

BREMEN. Zum 1. November hat **Jens Bieniek** (l.) sein Amt als Finanzvorstand bei BLG LOGISTICS an **Christine Hein** (r.) übergeben. Hein bringt als leitende Führungskraft fundierte Kenntnisse und Erfahrung in den Bereichen Finanzen/Rechnungswesen, Risk Management und M&A mit. Nach Andrea Eck, die den BLG-Geschäftsbereich Automobile verantwortet, und Arbeitsdirektorin Ulrike Riedel ist Hein die dritte Frau in dem sechsköpfigen Vorstand. Damit rückt die BLG AG in die Spitzengruppe der börsennotierten Unternehmen in Deutschland nach dem Frauenanteil in Vorstands- und Aufsichtsratspositionen auf.



Hellmann holt Thielemann-Hald

OSNABRÜCK. Im September vermeldete Hellmann Worldwide Logistics, dass man **Monika Thielemann-Hald** für die Position als Global Head of Automotive Logistics gewonnen habe. Sie folgt auf Martin Wehner, der die Funktion des Chief Commercial Officers Europe bei Hellmann übernommen hat. Thielemann-Hald verfügt über langjährige internationale Erfahrungen in der Automobillogistik. Nach fast 20 Jahren bei Schenker wechselte sie 2014 zu Panalpina, wo sie den Bereich Automotive Logistics Solutions in Europa aufbaute.



Dombrovskis steuert EU-Handelspolitik

BRÜSSEL. Das Europäische Parlament (EP) folgte im Oktober der Entscheidung von Präsidentin Ursula von der Leyen, die Verantwortung für die Handelspolitik dem Exekutiv-Vizepräsidenten **Valdis Dombrovskis** zu übertragen. Zuvor war der frühere Handelskommissar Phil Hogan wegen Verstößen gegen die irischen Corona-Auflagen zurückgetreten. In einer Anhörung im EP-Handelsausschuss kündigte Dombrovskis an, sich für eine nachhaltigere Handelspolitik und gegen unfaire Handelspraktiken von Drittstaaten einzusetzen.

Personalwechsel bei Schiffsmaklern

BREMEN. Die Bremer Schiffsmakler-Vereinigung für Küsten- und Seeschiffsbefrachter e. V. hat auf ihrer Jahreshauptversammlung im Oktober einen neuen Vorstand gewählt. Die langjährigen Vorsitzenden Uwe Meisner und Detlef Böse hatten zuvor ihre Posten aus Altersgründen zur Verfügung gestellt. Zu ihren Nachfolgern wurden **Thorsten Fischer** (1. Vorsitzender, links) und **Peter Langbein** (2. Vorsitzender) einstimmig gewählt, ebenso wie Frank Roelfs als Schriftführer. Ulrike Rust bleibt als Kassenschatlerin für die Vereinigung tätig.



DP World Deutschland mit neuer Doppelspitze

STUTTGART. Seit Oktober ist **Jens Langer** (r.) neuer CEO von DP World in Deutschland. Langer folgte auf Martin Neese, der das Unternehmen inzwischen verlassen hat. Als CEO hat Langer die Geschäftsführung der gesamtdeutschen Organisation von DP World übernommen. Neben ihm wurde der Netzwerk-Experte **Toon Pauwels** (l.) als CCO Inland & Intermodal Co-Geschäftsführer der deutschen Inland-Terminals. Mit der Benennung der neuen Doppelspitze behält DP World Inland das Prinzip der gemeinschaftlichen Geschäftsführung bei.



LOGISTICS PILOT – jetzt auch mit eigener Website!

Ausgewählte Inhalte unseres Magazins finden Sie seit August zusätzlich zur Printausgabe und der digitalen Fassung auch online.

Mit unserer neuen Rubrik „Logistics World“ laden wir Sie ein, neue Perspektiven in den verschiedensten Regionen der Welt zu entdecken. Die Website reagiert nicht nur vollständig responsiv und mobile-optimiert auf alle Endgeräte, sondern steigert auch den Spaß beim Lesen durch Zoom- und 3-D-Effekte.

Besuchen Sie uns auf www.logistics-pilot.com



AUSGABE FEBRUAR 2021

Themenschwerpunkt Baltikum

2004 sind die drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen der Europäischen Union beigetreten. Seitdem haben sie einen fulminanten Wirtschaftsaufschwung vollzogen, den wir genauer unter die Lupe nehmen werden.

Point of View

Lutz H. Peper, Honorarkonsul der Republik Lettland in Bremen und Niedersachsen
zum Themenschwerpunkt Baltikum

„ Um wettbewerbsfähig zu bleiben und ihr wirtschaftliches und politisches Gewicht in der Welt zu erhöhen, muss die EU weiter Grenzen abbauen, die Konnektivität zwischen den verschiedenen Regionen verbessern und noch mehr in Innovation und Digitalisierung investieren. Die baltischen Staaten können hierzu entscheidend beitragen. Es ist kein Geheimnis, dass Lettland, Litauen und Estland mit ihren digitalaffinen Gesellschaften und den agilen und technologieoffenen Unternehmen Vorreiter der Digitalisierung in Europa sind.

So forscht die Technische Universität in Riga an Zukunftstechnologien für die Automobilindustrie, obwohl Lettland selbst keine Autos produziert. In Zusammenarbeit mit der Daimler AG wurde ein neues Gleichstromsystem für die Produktion entwickelt und umgesetzt, das eine Energieersparnis von bis zu 15 Prozent ermöglicht. Ähnliche Entwicklungen können wir auch bei den industriellen 5G-Technologien beobachten. Zudem gilt Lettland in Bereichen wie Mechatronik, Aeronavigation, Verkehrsnavigation oder auch Telemedizin als Front Runner und arbeitet hierbei eng mit europäischen Partnern zusammen, zum Beispiel beim Projekt „Dynamic slot booking in smart hubs – Logistikmanagement für Hafenterminals“.

Als Zentrum des Baltikums profitiert Lettland von einer hervorragenden logistischen Lage. Mehrere internationale Logistikunternehmen – darunter DHL, Schenker, Kühne + Nagel und Maersk – sind hier tätig und bieten ihre Dienstleistungen an. Dafür besitzt Lettland drei große eisfreie Häfen – Riga, Liepaja und Ventspils – und sieben kleinere Häfen, die über Schienen und Straßen eng mit der Infrastruktur des Landes verbunden sind. Mit dem Flughafen Riga und der nationalen Fluggesellschaft airBaltic verfügt Lettland zudem über das wichtigste Luftfahrttransport-Hub der Region.

Natürlich können auch Litauen und Estland mit vergleichbaren Argumenten punkten. Sie gelten überdies als wichtige Standorte für verarbeitende Betriebe wie Möbelproduzenten, für den Maschinenbau sowie für die Chemie- und Textilindustrie. Zudem spielt Estland eine wichtige internationale Rolle in den Bereichen Landwirtschaft, Viehzucht und Schiffbau.



FOTOS: LAYERACE/FREEPK, CLIKER-FREE-VECTOR-IMAGES/PIXABAY, HONORARKONSULAT DER REPUBLIK LETTLAND IN BREMEN UND 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 17. Januar 2020
www.bremenports.de/logistics-pilot

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

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

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

LAYOUT:
Heike May, www.heikemay.design

Druck:
müllerdtitzen, Bremerhaven
www.muellerdtitzen.de

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Alle Ausgaben sind auch als PDF-Datei auf Deutsch und Englisch auf www.bremenports.de/logistics-pilot verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf www.logistics-pilot.com. Eine eigene kostenlose App mit allen Ausgaben ist im App Store und bei Google Play erhältlich.



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

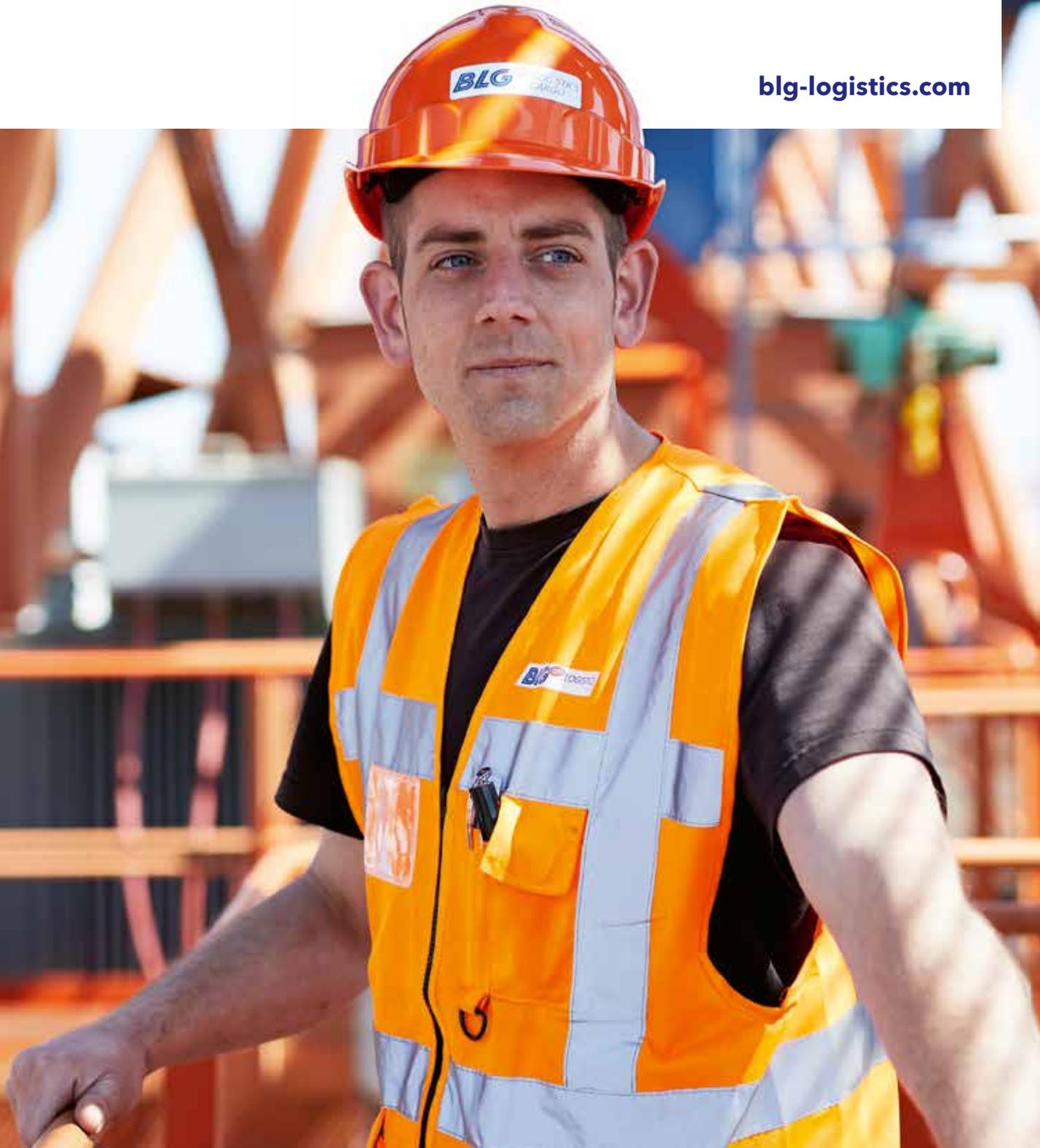
Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

- bremenports GmbH & Co. KG
- Bremische Hafen- und Logistikvertretung e.V.
- JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG
- Seaports of Niedersachsen GmbH

WAS WIR TUN, NENNT MAN LOGISTIK. WIE WIR ES TUN, LEIDENSCHAFT.

Unser stärkster Antrieb ist dabei immer, für Sie die beste Logistiklösung zu finden.

blg-logistics.com





Wir steuern die bremischen Häfen sicher durch die Krise!

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports, geben alles, um die bremischen Häfen voll funktionsfähig zu halten. Das gilt ganz besonders auch in diesen schwierigen Zeiten. Trotz der Corona-bedingten Beschränkungen gewährleisten wir, dass der laufende Betrieb ohne Störung durchgeführt werden kann. So kann bremenports schnelle, zuverlässige und umfassende Dienstleistungen für seine Kunden und Partner garantieren.

Welthafen + in guten Händen

* *Wir wünschen den Kunden und Partnern der bremischen Häfen besinnliche Weihnachten!*

bremenports

Bremen  Bremerhaven

#diehafenmannschaft
#gemeinsamfuerunserehaefen
#gemeinsamstark

www.bremenports.de