

AUSGABE  
DEZEMBER  
2021

 GERMAN PORTS

# LOGISTICS PILOT

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik



## Singapur – der Hype um den Hub

### **Bauchpinseln gehört dazu**

Spagat zwischen souveränem und höflichem Businessauftritt gefragt

**Seite 16**

### **Arbeitsalltag in Coronazeiten**

Falk Schulte von Harren & Partner berichtet aus Singapur

**Seite 18**

### **Roboter auf den Kopf gestellt**

Cellumation punktet mit zellenbasierter Fördertechnik

**Seite 24**

# CON TAIN NER



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

Mehr als 4,8 Millionen Standardcontainer schlagen die Terminals in Bremerhaven jährlich um. Fünf Kilometer Kaje, 14 Liegeplätze für Großcontainerschiffe und leistungsfähige Umschlagsbetriebe machen die Seestadt zu einer weltweit führenden Drehscheibe für intermodale Verkehre.

[www.bremenports.de](http://www.bremenports.de)

# Singapurs Lebensader – der Hafen in Pandemiezeiten

Dr. Norbert Riedel, deutscher Botschafter in Singapur



**Liebe Leserinnen und Leser,**

Häfen sind ein Tor zur Welt. Covid hat uns schmerzlich vor Augen geführt, was es bedeutet, wenn diese Tore plötzlich verschlossen sind. Die Pandemie hat uns auch gezeigt, warum Seehäfen zu den kritischen Infrastrukturen gehören. Denn hakt es bei der Abfertigung in Häfen, kommen ganze Lieferketten ins Stocken. Bilder von an der Perlenschnur aufgereihten

Frachtschiffen oder von Containerbergen und Lkw-Staus vor Seehäfen zeugen von der Aktualität dieses Problems.

Für den Stadtstaat Singapur ist der Seehafen die Lebensader. Nach Shanghai der zweitgrößte Hafen der Welt, bestehen von hier aus Anbindungen zu 600 Häfen in mehr als 120 Ländern. Strategisch an der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt gelegen, fertigt der Hafen im Jahr durchschnittlich 130.000 Schiffe ab, schlägt 30 Millionen Container um und dazu die Hälfte des weltweiten jährlichen Rohölbedarfs.

Auch eine Pandemie darf dessen Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigen. Und das ist Singapur eindrucksvoll gelungen. Im vergangenen Jahr – trotz zweimonatigen Lockdowns – hat der Hafen nur minimale Ausfälle bei der Abfertigung von Schiffen zu verzeichnen gehabt. Hierbei helfen neuartige Instrumente: Crewwechsel über sogenannte Bubble-Wrap-Ansätze, kontaktfreie Versorgung mittels Drohnen oder Reparaturen über Ferndiagnose und -anleitung. In der aktuellen Krise zeigt sich der Hafen von seiner modernsten und technologisch fortgeschrittenen Seite. Von diesen Erfahrungen können andere Hafenstandorte profitieren.

Das gilt insbesondere mit Blick auf die deutsch-singapurischen Handelsbeziehungen. Diese entwickeln sich nicht zuletzt dank des seit 2019 bestehenden Freihandelsabkommens zwischen der Europäischen Union und Singapur erfreulich. Damit die bilateralen Handelsbeziehungen in Krisenzeiten ihr volles Potenzial entwickeln können, bedarf es einer Stärkung der Resilienz von Transport- und Lieferketten. In diese Betrachtung müssen Häfen einbezogen werden. Die Seehäfen in Niedersachsen und Bremen können hier einen wertvollen Beitrag leisten.

Ihr Dr. Norbert Riedel

**LOGISTICS PILOT digital!**

Sie finden uns auch im Internet unter [www.logistics-pilot.com](http://www.logistics-pilot.com)



AUSGABE  
**DEZEMBER**  
**2021**

**Themenschwerpunkt:**  
**Singapur**

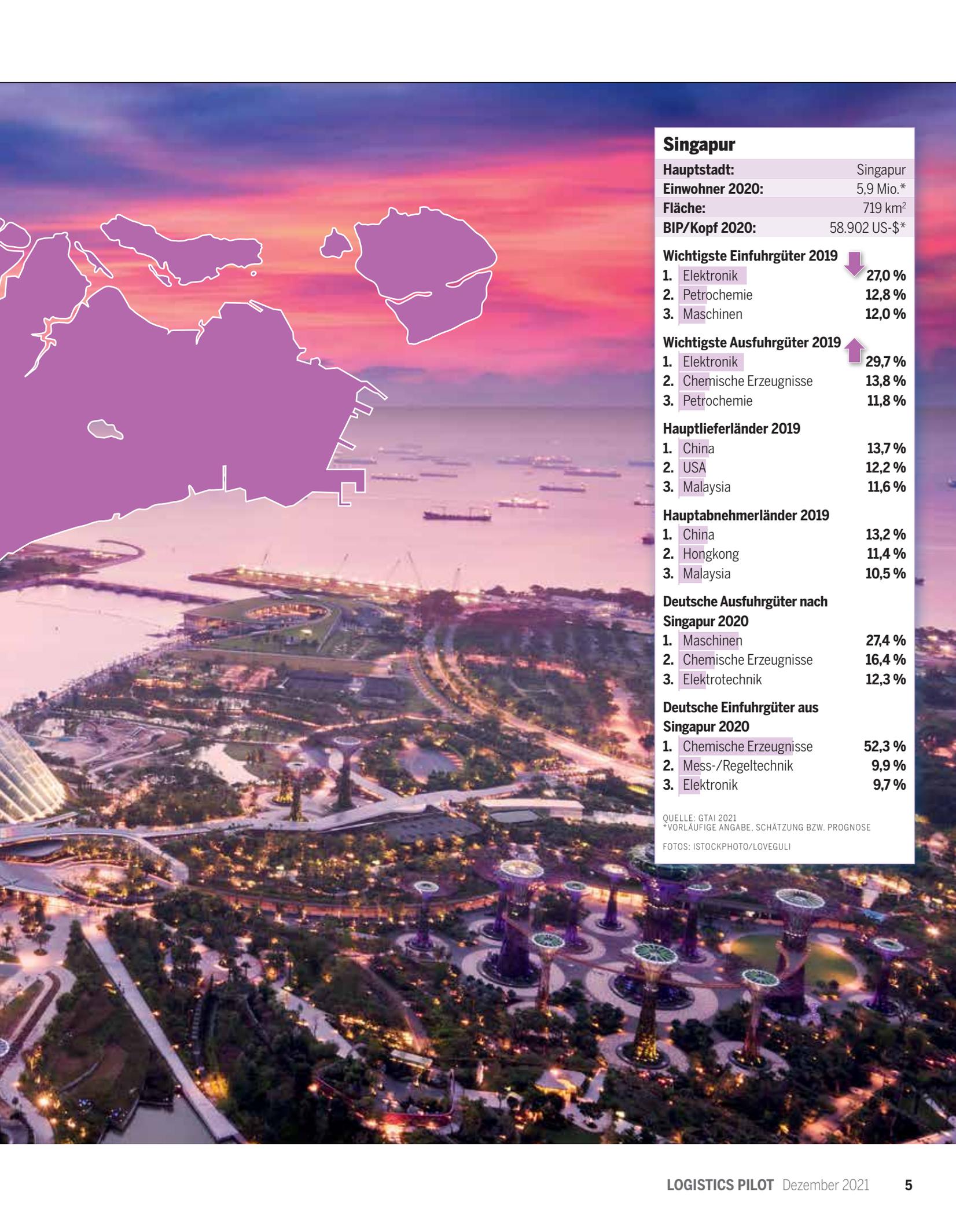
	<b>4</b>	<b>Impression</b> Zahlen und Fakten rund um Singapur
<b>News</b> Meldungen aus der Branche	<b>6</b>	
	<b>10</b>	<b>Main Topic</b> Der Hype um den Hub
<b>Behind the Scenes</b> Ein bisschen Bauchpinseln gehört dazu	<b>16</b>	
	<b>18</b>	<b>Portrait</b> Quarantäne – nicht nur eine freundliche Empfehlung
<b>Logistics Story</b> Der, der den Hafen fährt	<b>20</b>	
	<b>24</b>	<b>Digitisation</b> Logistik auf den Kopf gestellt
<b>Appointments</b> Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen	<b>26</b>	
	<b>28</b>	<b>People</b> Meldungen aus der Branche
<b>Preview &amp; Imprint</b> Themenschwerpunkt Vereinigte Arabische Emirate und Dubai	<b>30</b>	



Singapur

# 1.000 Facetten auf 700 km<sup>2</sup>

**S**ingapur ist von der Fläche her der kleinste Staat Südasiens. Mit einer Hauptinsel, drei größeren und 58 kleinen vorgelagerten Inseln bringt es der Stadtstaat vor der Malaiischen Halbinsel gerade einmal auf 719 Quadratkilometer Fläche. Dennoch gilt er als Metropole mit 1.000 Facetten – sei es als Schmelztiegel asiatischer Kulturen, als bedeutendes Drehkreuz, wenn es um globale Warenströme geht, oder als wichtiges Finanzzentrum, das als einziges Land in Asien ein AAA-Kreditrating aufweist. Vor diesem Hintergrund ist Singapur für viele nicht nur ein beliebtes Shoppingparadies, sondern auch ein Sinnbild für Fortschritt, hohe Lebensqualität und Sicherheit. Das Land gilt aber ebenso als einer der Staaten mit der weltweit strengsten Rechtsprechung.



## Singapur

<b>Hauptstadt:</b>	Singapur
<b>Einwohner 2020:</b>	5,9 Mio.*
<b>Fläche:</b>	719 km <sup>2</sup>
<b>BIP/Kopf 2020:</b>	58.902 US-\$*

<b>Wichtigste Einfuhrgüter 2019</b>	↓
1. Elektronik	27,0 %
2. Petrochemie	12,8 %
3. Maschinen	12,0 %

<b>Wichtigste Ausfuhrsgüter 2019</b>	↑
1. Elektronik	29,7 %
2. Chemische Erzeugnisse	13,8 %
3. Petrochemie	11,8 %

<b>Hauptlieferländer 2019</b>	
1. China	13,7 %
2. USA	12,2 %
3. Malaysia	11,6 %

<b>Hauptabnehmerländer 2019</b>	
1. China	13,2 %
2. Hongkong	11,4 %
3. Malaysia	10,5 %

<b>Deutsche Ausfuhrsgüter nach Singapur 2020</b>	
1. Maschinen	27,4 %
2. Chemische Erzeugnisse	16,4 %
3. Elektrotechnik	12,3 %

<b>Deutsche Einfuhrgüter aus Singapur 2020</b>	
1. Chemische Erzeugnisse	52,3 %
2. Mess-/Regeltechnik	9,9 %
3. Elektronik	9,7 %

QUELLE: GTAI 2021  
\*VORLÄUFIGE ANGABE, SCHÄTZUNG BZW. PROGNOSE

FOTOS: ISTOCKPHOTO/LOVEGULI

## KOMPAKT

**LEER.** Das zur Leeraner EMS-Fehn-Group gehörende **Unternehmen Fehn Ship Management hat im Oktober die Zusammenarbeit mit der lettischen Schifffahrtsverwaltung intensiviert** und sein Serviceangebot erweitert. „Wir sind stolz darauf, von der Behörde zu einem offiziellen Ansprechpartner der lettischen Flagge in Deutschland ernannt worden zu sein“, so Matthias Hesse, Geschäftsführer Fehn Ship Management. Nun könne man Eigner und Managements noch besser beim Registrieren von Schiffen unter der Flagge des EU-Landes unterstützen.

**BREMEN.** Im September hat die **Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS)** im Rahmen des „15. Bremer Schifffahrtkongresses“, **die Auszeichnungen „Exzellenter Ausbildungsbetrieb“, „Exzellenter Ausbilder“ und erstmals auch „Exzellente Lehrkraft“ vergeben.** Der Preis für den besten Ausbildungsbetrieb ging an die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, die Ehrung für herausragende Leistungen in der Ausbildung an deren Ausbilder Steffen Nöckel. Die Auszeichnung für Lehrkräfte an berufsbildenden Schulen und Fachschulen in der Seefahrt erhielt Oliver Baum von der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule in Travemünde.



## Klares Signal: Hafenallianz ist sinnvoll

**HAMBURG/BREMEN.** Das Thema **Norddeutsche Hafenallianz**, im Wesentlichen getragen durch die Häfen in Hamburg und Bremen sowie die Hafendienstleister HHLA und BLG/EUROGATE, nimmt auch auf politischer Ebene weiter Fahrt auf. **In einer gemeinsamen Erklärung teilten die vier Senatorinnen und Senatoren** Claudia Schilling, Ressort Wissenschaft und Häfen in Bremen, Michael Westhagemann, verantwortlich für Wirtschaft und Hafen in Hamburg, sowie die für Finanzen zuständigen Senatoren Andreas Dressel

(Hamburg) und Dietmar Strehl (Bremen) mit, dass sie davon überzeugt seien. **„dass ein Verbund sinnvoll ist“.** Er werde „perspektivisch zu einer Stärkung der maritimen Standorte in der Deutschen Bucht“ führen. Das Quartett ermutigte zudem die beiden großen Hafenlogistiker von Weser und Elbe dazu, ihre Bemühungen mit dem Ziel fortzusetzen, „zu einer für alle Seiten interessengerechten Lösung zu kommen“. Zugleich sagten sie seitens der Politik eine „enge und konstruktive Begleitung“ des Prozesses zu.



## „Amisia“ baggert hoch automatisiert

**OLDENBURG.** Im September übergab Staatssekretär Enak Ferlemann dem NPorts-Aufsichtsratsvorsitzenden Bernd Althuisman **den Förderbescheid für „Amisia“.** Dabei handelt es sich um **ein Forschungsprojekt zur Entwicklung eines hoch automatisierten Baggerschiffs**, das künftig das Sedimentmanagement im Emdener Hafen produktiver und umweltfreundlicher gestalten soll. Das Volumen von „Amisia“ beläuft sich auf 3,23 Millionen Euro und wird zu 73 Prozent vom BMVI über das IHATEC-Förderprogramm unterstützt. Die Laufzeit beträgt drei Jahre, Projektträger ist TÜV Rheinland Consulting.



## BLG LOGISTICS feiert mit Hyundai

**BREMEN/DODENDORF.** Die **BLG-Gruppe hat ihren Automobillogistikstandort Dodendorf in der Magdeburger Börde vergrößert.** Mit einer zusätzlichen Fläche von 95.000 Quadratmetern stehen dem Inlandterminal, das exklusiv von Hyundai Motor Deutschland für das wachsende Gebrauchtwagengeschäft genutzt wird, nun insgesamt 230.000 Quadratmeter für etwa 11.000 Neu- und Gebrauchtfahrzeuge zur Verfügung. Andrea Eck (r.), BLG-Vorstand Automobile, und Wang Chul Shin, Präsident Hyundai Motor Deutschland, zerschnitten bei der Einweihung im September symbolträchtig das rot-weiße Band.



## UECC setzt auf Cuxhaven

**CUXHAVEN.** Die norwegische Reederei **UECC** hat **Cuxhaven** seit **Oktober** in ihren **Baltic Service** aufgenommen. Am Standort werden diverse Importe aus Russland und Finnland kommend gelöscht und ins europäische Hinterland verladen. Hinzu kommen regelmäßige UECC-Verkehre von Cuxhaven ins Vereinigte Königreich sowie in weitere Netzwerkhäfen der Reederei. Im wöchentlichen Wechsel werden die beiden LNG-betriebenen **RoRo-Carrier** „Auto Energy“ und „Auto Eco“ eingesetzt, deren Anläufe die beiden Mitglieder der Hafengewerkschaft Cuxhaven (HWG), BREB und Cuxport, betreuen.



## Baustart für eine „Kaje der Superlative“

**BREMERHAVEN.** Mit dem **ersten Rammschlag** haben im November die Arbeiten für **den Bau der neuen Columbuskaje** in Bremerhaven begonnen. Bereits in zwei Jahren, im Herbst 2023, soll der Bau zu einem großen Teil fertiggestellt sein. 620 Meter Kaje werden bis dahin in den Weserschlick gerammt, die Zwischenräume mit Sand aufgefüllt, befestigt und neue Passagierbrücken montiert. Im Anschluss wird der letzte Abschnitt des insgesamt 800 Meter langen Neubaus fertiggestellt. bremenports spricht von einer „Kaje der Superlative“ mit 259 Tragbohlen, 258 Füllbohlen und 245 Schrägpfählen.



## Bremische Häfen auf Zukunftskurs

**BREMEN.** Im Auftrag der Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Claudia Schilling, **arbeitet bremenports derzeit an einer Fortschreibung des bremischen Hafenkonzepts.** Das Konzept soll unter Beteiligung der Hafenwirtschaft und anderer Interessengruppen bis zum Sommer des kommenden Jahres abgeschlossen werden. **Im Rahmen des Beteiligungsprozesses fanden bereits drei Stakeholder-Workshops statt** – am 6. Oktober sowie am 4. und 25. November. „Mit der Fortschreibung des Bremischen Hafenkonzepts wollen wir unsere **Häfen fit machen** für die vielfältigen Herausforderungen der kommenden Jahre. Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen stärken und die Grundlage für neues Wachstum schaffen. Genau diesem Ziel folgt der nun begonnene Prozess zur Weiterentwicklung des Bremischen Hafenkonzepts“, so die Hafensenatorin.



## Grundsteinlegung für C3 in Bremen

**BREMEN.** Im größten deutschen Güterverkehrszentrum, dem **GVZ Bremen**, fand im Oktober die **Grundsteinlegung für ein neues Logistikzentrum statt**, das laut **BLG LOGISTICS** „Maßstäbe in puncto Kundennutzen, Umweltschutz und Erfüllung von Mitarbeitendenbedürfnissen setzt“. Ab Herbst 2022 will **BLG LOGISTICS** im dortigen C3 die Produktionsversorgung der internationalen Montagewerke eines deutschen Automobilherstellers bündeln. Die Abkürzung C3 steht für die Anfangsbuchstaben der Worte Customer, Climate und Comfort – und damit für die drei genannten Leistungsmerkmale der Immobilie.

## KOMPAKT

**BREMEN.** Zum achten Mal hat **bremenports** in diesem Jahr die „greenports-Awards“ verliehen. Sowohl in der Kategorie „Umweltfreundlichstes Schiff“ als auch in der Kategorie „Umweltfreundlichste Flotte“ ging der Preis an die niederländische Reederei **Holwerda Shipmanagement**. Ihr Schiff „MV Freya“ hatte mit einem Environmental Ship Index von jeweils 56,11 Punkten in beiden Kategorien die Nase vorn. „Die ‚MV Freya‘ hat insbesondere durch technische Lösungen im Bereich der Vermeidung von Stickoxiden überzeugt“, so bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. Gleichzeitig merkte er an, dass die Zahl der Schiffe gestiegen sei, die deutlich bessere Umweltwerte aufweisen, als der Gesetzgeber es fordere. Der Weg zum Klimaschutz müsse „aber noch schneller gegangen werden“.

**BREMERHAVEN.** Auf der Senator-Borttscheller-Straße im Überseehafengebiet laufen seit Oktober umfangreiche Arbeiten zur Straßensanierung. Dort wird die Fahrbahndecke zwischen der Einfahrt Eurogate Container Terminal/Container Freight Station bis zur Kreuzung Amerikaring erneuert und die verkehrliche Erreichbarkeit des Autoterminals verbessert. 10.000 Quadratmeter Straßenfläche sollen dabei erneuert und ausgebaut werden.



## Offshore-Ausbau für Wasserstoffproduktion

**HANNOVER.** Die Stiftung Offshore-Windenergie hat im September erstmals eine **Bedarfs- und Potenzialanalyse zur Erzeugung von grünem Wasserstoff durch Windenergie auf See in Deutschland** veröffentlicht. Der Studie zufolge sind über 60 Gigawatt installierbare Offshore-Leistung auf Basis des neuen Raumordnungsplans erreichbar, wenn alle verfügbaren Möglichkeiten genutzt werden. Laut der vom Beratungsunternehmen Deutsche

WindGuard erstellten Analyse ließen sich damit jährlich mehr als 1,2 Millionen Tonnen grünen Wasserstoffs erzeugen. Für **Niedersachsens Umwelt- und Energieminister Olaf Lies** (SPD, r.) zeigt die Studie, dass Offshore-Windenergie der Schlüsselfaktor zur Erreichung der Klimaziele ist. „Ohne Offshore-Ausbau werden wir weder Klimaneutralität noch die dafür nötigen Strom- und Wasserstoffmengen erreichen können“, so Lies.



## Hafen- und Naturentwicklung Hand in Hand

**BREMEN.** Zahlreiche Besucher folgten im September der Einladung von bremenports zum „**Fahrradtag auf der Luneplate**“ und nutzten die Gelegenheit, sich über die Besonderheiten dieses Gebietes zu informieren, das im Zuge von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen entstanden ist. Auch die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling (l.), trat im **größten Naturschutzgebiet des Landes Bremen** in die Pedale. „Der Fahrradtag ist besonders geeignet, um zu zeigen, dass bauliche Entwicklung im Hafen und Naturentwicklung Hand in Hand gehen können“, so Schilling.

## Noch mehr Kühlkompetenz bei Nordfrost

**SCHORTENS.** Mit Wirkung zum 1. November hat **Nordfrost** den Betrieb der **RS Reefer Service GmbH in Bremen übernommen** und führt die Geschäfte des Spezialisten für Reefer-Containerservices seitdem unter dem eigenen Namen weiter. „Der Komplettservice für Reefer-Container passt hundertprozentig in unsere Hafenstrategie und erweitert unser Leistungsspektrum, indem wir neben dem PTI-Check nun auch die Reparatur der Kühlaggregate durchführen. Das neu gewonnene Team stellt eine absolute Bereicherung für uns dar“, resümiert Nordfrost-Geschäftsführerin Britta Bartels.





## Hellmann kann auf 150 Jahre zurückblicken

**OSNABRÜCK.** In diesem Jahr feiert Hellmann Worldwide Logistics sein 150. Firmenjubiläum. Das 1871 in Osnabrück mit einem einzigen Pferdefuhrwerk von Carl Heinrich Hellmann ins Leben gerufene Familienunternehmen hat sich über vier Generationen zu einem der großen internationalen Logistikanbieter entwickelt. Heute ist Hellmann mit 263 Niederlassungen in 59 Ländern vertreten und zählt weltweit rund 11.000 Mitarbeiter\*innen zur Hellmann-Familie, die nach Aussage des Unternehmens auf ein globales Partnernetzwerk mit knapp 500 Büros in 173 Ländern zurückgreifen kann.



## Anker Schifffahrt hat doppelten Grund zum Feiern

**EMDEN.** Mit rund 40 Kunden und Partnern feierte die Anker Schifffahrts-Gesellschaft im Oktober die offizielle Einweihung ihres erweiterten LKW-Verladeplatzes und den Bau ihres neuen LKW-Abfertigungsgebäudes in Emden. Seit der Erweiterung können nach Angaben von Autoport monatlich mehr als 2.000 Autotransporter über den neuen Platz abgefertigt werden. In seiner Rede betonte Jörg Conrad, Inhaber und CEO der Leschaco Gruppe sowie Geschäftsführer der Anker Schifffahrts-Gesellschaft, die Bedeutung Emdens als Hafenstandort und dessen positive wirtschaftliche Aussichten.

## Die BBS-Devise lautet „Meer machen“

**BREMEN.** In ihrem im Oktober veröffentlichten Jahresbericht 2020 geht die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) intensiv auf die Folgen der Coronapandemie ein und mahnt, mehr für die maritime Ausbildung in Deutschland zu tun. Zwar sei bei den Neuanfängerzahlen in der Schiffsmechanikerausbildung ein eher positiver Trend zu beobachten, doch bei den Zahlen der Offiziersassistenten zeigten sich die Pandemieauswirkungen deutlich. Die BBS hofft, unter anderem mit ihrer neuen Website [www.machmeer.de](http://www.machmeer.de) mehr Aufmerksamkeit für die maritime Branche als Karrierefeld zu schaffen.



## Neuste Trends in der Projektlogistik

**BREMEN.** Im September hatte die Bremische Hafen- und Logistikvertretung (BHV) zum achten Mal zum virtuellen „Fachforum Projektlogistik“ eingeladen, um mit Branchenvertretern über die aktuelle Marktsituation zu sprechen. Dabei wurden auch die Ergebnisse des jüngsten BHV-Projektlogistik-Monitors präsentiert, an dem mehr als 60 Unternehmen teilnahmen. Die Befragung ergab unter anderem, dass für 2022 weiter steigende Mengen erwartet werden und dass der Projektlogistikstandort Bremen/Bremerhaven durch die Qualität und Bandbreite seiner logistischen Dienstleistungen überzeugt.



## Soziales Engagement begleitet Jubiläum

**BREMEN.** Unter dem Motto „200 Jahre, 200 Stunden“ hat J. MÜLLER seine Auszubildenden zum 200. Firmenjubiläum für zahlreiche gemeinnützige Tätigkeiten in Brake und Bremen freigestellt. Der erste Einsatz fand im September am „Day of Caring“ im Apfelkulturparadies in Bremen statt. Dort wurde unter anderem Unkraut entfernt, das Baumhaus winterfest gemacht und der Baumlehrpfad gereinigt. Bei weiteren Aktionen strichen die Auszubildenden beispielsweise Wände in einem Obdachlosenheim, bauten Klettergerüste auf Spielplätzen oder unternahmen Ausflüge mit Pflegeheimbewohnern.



# Der Hype um den Hub

Singapur bedeutet so viel wie Löwenstadt. Ebenso gehört die Metropole zu den vier sogenannten Tigerstaaten, die sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch ein enormes Wirtschaftswachstum auszeichneten. Da überrascht es kaum, dass der Stadtstaat heute als großes Tier gilt – vor allem, wenn es um Finanzen und weltumspannenden Warenhandel geht.

**M**it einem Netzwerk von 26 bilateralen und regionalen Freihandelsabkommen ist Singapur fest in die Weltwirtschaft integriert. Darüber hinaus zählt das Land für deutsche Unternehmen zu den wichtigsten Handelspartnern in Asien. „Singapur ist Deutschlands größtes Exportziel in Südostasien. Der bilaterale Warenhandel bezifferte sich im Jahr 2020 auf rund 11 Milliarden Euro“, bilanziert Laurence Bay, Botschafter der Republik Singapur in Berlin. Laut Auswärtigem Amt beliefen sich die singapurischen Exporte in 2020 dabei auf rund 4,7 Milliarden Euro und die deutschen Exporte nach Singapur auf rund 6,1 Milliarden Euro. Parallel zu diesen Zahlen verweist Laurence Bay auf die guten Standortbedingungen in dem Stadtstaat

und auf die mehr als 2.000 deutschen Unternehmen, die dort tätig sind. Einen maßgeblichen Garanten für den wirtschaftlichen Erfolg des südostasiatischen Landes sieht er – neben der Bedeutung als drittgrößtem Petrochemie-Raffineur der Welt – im Hafen von Singapur: „Mit seinen Verbindungen zu 600 Häfen in über 120 Ländern ist er nicht nur der zweitgrößte Hafen der Welt (nach Shanghai, Anm. d. Red.), sondern auch ein wichtiger Knotenpunkt in der globalen Versorgungskette und ein entscheidender Teil unserer internationalen Konnektivität. Da wir nur über begrenztes Land und keine natürlichen Ressourcen verfügen, ist unser Status als globales maritimes Drehkreuz eine schiere Notwendigkeit für unser wirtschaftliches Überleben“, erläutert der Botschafter. ■■■

FOTOS: ISTOCKPHOTO/BAGINA



## Singapurs „Hafen der nächsten Generation“

Der neue Tuas Megaport in Singapur ist in vier Bauphasen unterteilt und soll nach seiner kompletten Fertigstellung ab dem Jahr 2040 mit einer Gesamtkapazität von bis zu 65 Millionen TEU zum größten Containerterminal der Welt werden. Neben dem physischen Hafen wird Tuas Megaport auch ein digitaler und automatisierter Hafen sein: Die Rede ist dabei unter anderem von über 1.000 batteriebetriebenen fahrerlosen Fahrzeugen und einer Flotte von fast 1.000 automatisierten Kranen. Im Zuge der Fertigstellung des Megaprojekts ist geplant, den Hafenbetrieb im Stadtgebiet sukzessive zu reduzieren und später ganz einzustellen.

„Die singapurische Regierung investiert in die Zukunft, um der wachsende Nachfrage nach Containerumschlagsplätzen gerecht zu werden und den Bedarf der Mega-Allianzen im Zuge der Konsolidierung der Branche zu decken“, so Er Tham Wai Wah, Chefsingenieur und Senior Director Engineering & Project Management der Maritime and Port Authority of Singapore (MPA). „Unser 2012 erstmals angekündigter Plan sieht vor, den Betrieb des Containerhafens nach Tuas im Westen Singapurs zu verlegen und zu konsolidieren. Die Vision ist der Bau eines intelligenten Hafens der nächsten Generation, der die Produktivität erhöht, die Flächennutzung optimiert, die Sicherheit verbessert und die Nachhaltigkeit steigert.“ Laut MPA soll die erste Anlegestelle des Tuas Megaports bereits Ende 2021 in Betrieb gehen und damit die erste Phase des Projekts abgeschlossen sein. (bre)



„Singapur ist Deutschlands größtes Exportziel in Südostasien.“

Laurence Bay, Botschafter der Republik Singapur in Berlin

■■■ Um seine maritime Vormachtstellung zu sichern, plant Singapur langfristig. Dazu gehört auch der Tuas Megaport, an dem bereits seit 2015 gearbeitet wird. „Nach seiner Fertigstellung in den 2040er-Jahren wird der gesamte Containerhafenbetrieb an einem einzigen Standort lokalisiert sein und Singapur bis zu 65 Millionen TEU pro Jahr umschlagen können – fast das Doppelte unserer derzeitigen Containerkapazität. Die Zusammenführung aller Anlagen in Tuas wird die Transporte zwischen den heute noch über die Insel verteilten Terminals und damit auch die Treibhausgasemissionen erheblich reduzieren“, ist sich Bay sicher. Einen weiteren Schub wird seiner Meinung nach auch das im November 2019 zwischen der EU und dem Stadtstaat in Kraft getretene Freihandelsabkommen EUSFTA (EU-Singapore Free Trade Agreement) bringen. Es ist das erste Abkommen seiner Art mit einem Mitglied aus dem Verband Südostasiatischer Nationen (ASEAN) und



„Pandemiebedingte  
Wartezeiten in den  
Häfen reduzieren.“

Sebastian von Hayn, Head of  
Network & Market Europe/Asia bei Maersk



regelt unter anderem Themen wie die Aufhebung von Importzöllen und Steuern oder den vereinfachten Marktzugang für Dienstleistungsverkehr.

## Strategisch günstig gelegen

Doch wie reagieren die Handelspartner außerhalb Singapurs auf die Leistungsangebote des Inselstaats, insbesondere im maritimen Bereich? Und mit welchen Herausforderungen haben sie dabei zu kämpfen? Zu diesen Fragen hat sich der LOGISTICS PILOT einmal im Markt umgehört. Das Ergebnis ist durchweg positiv und deckt sich mit den Aussagen, die Laurence Bay vor Kurzem bei einem Treffen mit Spitzenmanagern mehrerer großer und mittlerer Schifffahrtsunternehmen in Hamburg gesammelt hat: „Sie alle nennen Singapurs globale See- und Luftverkehrsanbindung, die Infrastruktur von Weltrang, die politische Stabilität und die Geschäftsfreundlichkeit als Hauptgründe, warum das Land für sie das führende Drehkreuz in einer der dynamischsten Regionen der Welt ist“, sagt der Botschafter.

So läuft die größte Reederei der Welt, A.P. Møller-Maersk, die Häfen in Tanjung Pelepas und Singapur nach eigenen Angaben mit derzeit mehr als 40 Main-Liner-Diensten an und nutzt dabei insbesondere die strategisch günstige Lage Singapurs an der Kreuzung wichtiger Handelswege – sowohl für das regionale als auch für das globale Geschäft. „Vor allem

die Marktnachfrage von Asien nach Europa ist hoch und wird sich mit Blick auf Weihnachten und das chinesische Neujahrsfest weiter erhöhen. Die größte Herausforderung besteht derzeit darin, die pandemiebedingten langen Wartezeiten in den überlasteten Häfen zu reduzieren“, erklärt Sebastian von Hayn, Head of Network & Market Europe/Asia bei Maersk. Vor diesem Hintergrund sieht er das breite End-to-End-Container-Logistiknetzwerk seiner Reederei als einen großen Vorteil, wenn es darum geht, weltweit Ladung über andere Routen und andere Häfen zu verschiffen, um so dafür zu sorgen, dass die Waren ihren Bestimmungsort mit geringerer Verspätung erreichen, als das gegenwärtig oftmals der Fall sei. Über die Besonderheiten Singapurs sagt von Hayn: „Die Infrastruktur und der Betrieb im dortigen Hafen sind weltweit führend. Zudem ist die Produktivität hoch, weil regelmäßig in die Erneuerung der land- und wasserseitigen Infrastruktur investiert wird. Das wiederum verringert Leerlaufzeiten und steigert die Effizienz.“ ■■■



## Größter Bunkerhafen der Welt

Das sieht die drittgrößte Reederei der Welt, CMA CGM, ähnlich. Sie operiert gegenwärtig fünf Liniendienste aus Deutschland, zwei davon über den JadeWeserPort in Wilhelmshaven, nach Singapur. Parallel dazu besitzt das CMA CGM-PSA Lion Terminal im dortigen Hafen nach Unternehmensangaben eine jährliche Betriebskapazität von 3,1 Millionen TEU und wickelt durchschnittlich 28 Schiffsanläufe der CMA-CGM-Gruppe pro Woche ab. Dazu erklärt Stéphane Courquin, Chief Executive Officer von CMA CGM Asia-Pacific: „Singapur bietet eine hoch entwickelte Infrastruktur und ein günstiges Geschäftsumfeld für Carrier an“. Ebenso stehe Singapurs kontinuierliches Streben nach technologischem Fortschritt und Dekarbonisierung für ihn im Einklang mit dem Engagement von CMA CGM für den Fortschritt in der digitalen und nachhaltigen Schifffahrt. In diesem Zusammenhang verweist Courquin auch auf die Rolle Singapurs als größtem Bunkerhafen der Welt und auf ein Event, das dort im März dieses Jahres an Bord der „CMA CGM Scandola“ stattgefunden hat – die erste LNG-Versorgung von Schiff zu Schiff in Asien. Und sein Kollege Peter Wolf, Geschäftsführer von CMA CGM Deutschland, nutzt

„Singapur bietet eine hoch entwickelte Infrastruktur.“

Stéphane Courquin, Chief Executive Officer von CMA CGM Asia-Pacific

Peter Wolf, Geschäftsführer von CMA CGM Deutschland

„Ein exzellenter Logistikpartner.“

Martin Breuer, Head of Logistics Procurement bei Symrise

das Thema postwendend, um eine Brücke nach Niedersachsen zu schlagen: „Wilhelmshaven, als einziger Tiefwasserhafen in Deutschland, bietet der CMA-CGM-Gruppe eine zusätzliche Möglichkeit, ihre größten und modernsten Schiffe der LNG-Klasse zu bedienen.“

## Hohe Durchsatzgeschwindigkeit und effiziente Zollabwicklung

Für das Unternehmen Symrise ist in diesem Jahr die Logistikverbindung nach Singapur volljährig geworden: Bereits seit 2003 transportiert der Anbieter von Duft- und Geschmacksstoffen sowie von kosmetischen Grund- und Wirkstoffen seine Produkte von Bremerhaven in den Stadtstaat. „Inzwischen verschiffen wir mit Unterstützung der Spedition Leschaco zwei bis drei TEU pro Kalenderwoche auf dieser Strecke. Die Container sind für unsere Tochtergesellschaft in Singapur bestimmt und enthalten bis zu 80 Einzelpositionen mit Rohwaren, Vormischungen oder fertigen Produkten“, so Martin Breuer, Head of Logistics Procurement bei Symrise. An seinen beiden Standorten in Singapur hat das Unternehmen mit Hauptsitz in Holzminden im vergangenen Jahr fast 22.000 Tonnen für lokale und regionale Abnehmer produziert – diese kommen beispielsweise in Produkten wie Duschgel, Zahnpasta oder in Eiscreme zum Einsatz.

„Singapur ist ein exzellenter Logistikpartner für Symrise. Der Hafen zeichnet sich beim Handling unserer Warenströme insbesondere durch hohe Durchsatzgeschwindigkeit, professionelle und effiziente Zollabwicklung sowie durch kurze Abwicklungszeiten aus“, lobt Breuer. Bis alles so rund lief, wie es heute der Fall ist, musste Symrise an einigen Stell-schrauben drehen, vor allem, als es darum ging, die Anzahl seiner Seefracht-Stückgutsendungen (LCL) sukzessive zu reduzieren und so weit wie möglich durch FCL-Ladungen zu ersetzen. „Am Anfang wurden alle Lieferungen nach Asien, die von der Menge her nicht einer kompletten Containerladung entsprachen, als LCL-Sendungen verladen. Dies hatte neben kostenintensiven Einzelabrechnungen auch zeitaufwendige Einzelabwicklungen beim Import im Empfangsland zur Folge“, erläutert Breuer. Nach intensiven Überprüfungen der Ladungsströme sind es heute deshalb nur noch geringe Mengen – zum Beispiel Materialien, die nicht mit anderen verladenen Stoffen zusammen in einen Container gestaut werden dürfen – die Symrise als LCL-Ladung verschickt.





„Wir konnten auf diese Weise signifikante Einsparungen bei den Frachtkosten erreichen, die Quote bei Transportschäden deutlich senken und für unsere Tochtergesellschaft in Singapur eine zeitlich besser kalkulierbare, sauber getaktete Versorgung gewährleisten,“ so Breuer. Die so optimierte Lieferkette dient inzwischen auch als Vorlage für die Versorgung der Symrise-Betriebe in China, USA, Südafrika und Brasilien.

## Wirtschaftliche Vorteile durch EUSFTA

Auch für Nippon Express Global Logistics spielt Singapur eine wichtige Rolle im Rahmen seines weltweiten Logistiknetzwerks. So verfügt das japanische Unternehmen, das neben Transportdienstleistungen zu Land, zu Wasser und in der Luft unter anderem auch Lagerhaltung und Verzollung anbietet, seit 1973 über ein eigenes Tochterunternehmen in Singapur. Ebenso hat man an diesem Standort, der seit 2012 als regionales Headquarter fungiert, 2018 die Global Sales Strategy Division / Global Key Account Sales (GKAS) gegründet. „Mit diesen Schritten haben wir sowohl unsere globale Ausrichtung jenseits Japans als auch unsere Präsenz im so wichtigen Intra-Asien-Geschäft weiter gestärkt“, erläutert Bipin Chinnappa, APAC Business Development Director bei Nippon Express Global Logistics und stellvertretender Sprecher des Chapter Singapur der Bundesvereinigung Logistik (BLV). Für ihn ist Singapur eine der wichtigsten Schaltzentralen für den globalen Handel: „Singapur fungiert als Tor zu Asien. Auf der einen Seite exportiert das Land vor allem Elektronik, chemische Erzeugnisse und Maschinen, auf der anderen Seite wird fast alles importiert, vor allem Elektronik, Pharmaprodukte und Lebensmittel. Dabei kommen vor allem die Verkehrsträger Schiff, Flugzeug und Lkw zum Einsatz. Die Bahn spielt hier kaum eine Rolle.“

Seiner Ansicht nach gibt es eine ganze Reihe von Faktoren, die den Inselstaat für die Ansiedlung ausländischer Investoren besonders interessant machen. Dazu gehörten, neben den niedrigen Unternehmenssteuern und dem sicheren Umfeld auch die niedrige Kriminalitätsrate und die hohe Lebensqualität. Als ein zusätzliches, starkes Argument für deutsche Unternehmen, mit Singapur Handel zu trei-

„Die Stadt hat die Pandemie besonders stark zu spüren bekommen.“

Bipin Chinnappa, APAC Business Development Director bei Nippon Express Global Logistics und stellvertretender Sprecher des Chapter Singapur der Bundesvereinigung Logistik (BLV)

ben, sieht er das bereits angesprochene Handelsabkommen EUSFTA. „Damit wurden die Zölle auf 84 Prozent aller Produkte aus Singapur, die in die EU eingeführt werden, bereits gestrichen. Das Gleiche soll innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre auch für die restlichen 16 Prozent passieren“, so Chinnappa. Aus der speziellen Rolle Singapurs im globalen Handel erwächst für ihn aber auch ein besonderes Gefährdungspotenzial, nämlich dann wenn aus unvorhersehbaren Gründen die internationalen Lieferketten ins Stocken geraten: „Als weltoffene Metropole hat die Stadt die Coronapandemie besonders stark zu spüren bekommen. Viele Branchen, darunter der Bausektor, der Groß- und Einzelhandel sowie das Hotel- und Gaststättengewerbe verzeichneten hohe Umsatzrückgänge im zweistelligen Bereich“, so Chinnappa. Laut Germany Trade and Invest (GTAI) ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Singapur 2020 real um 5,4 Prozent zurückgegangen.

## Gestärkt aus der Pandemie hervorgehen

Trotz dieser temporären Rückschläge blickt der Botschafter der Republik Singapur in Berlin verhalten optimistisch in die Zukunft seines Landes. „Vor Corona hatten wir ehrgeizige Pläne in Angriff genommen, um beispielsweise die erste ‚Smart Nation‘ der Welt zu werden, einen neuen Megahafen zu bauen und um die Entwicklung autonomer Fahrzeuge voranzutreiben. Die Pandemie hat diese Pläne nur verzögert, nicht aber die Richtung verändert, in die wir uns bewegen. Wir streben an, in einer neuen Normalität aus der Pandemie gestärkt hervorzugehen. Daher bin ich relativ zuversichtlich, dass wir in diesen und anderen Bereichen eine Entwicklung erleben werden“, so Laurence Bay. (bre)



# „Ein bisschen Bauchpinseln gehört dazu“

Wer beruflich nach Singapur reist, den erwartet nicht nur eine internationale, hochmoderne Geschäftswelt, sondern auch eine spannende Mischung aus verschiedenen Nationalitäten. Diese Vielfalt macht es besonders schwer, eine Erfolgsformel für den richtigen Umgang mit Geschäftspartnern zu finden. Man sollte aber vor allem versuchen, dort den Spagat zwischen souveränem und höflichem Auftreten zu meistern.

Im chinesisch dominierten Singapur muss der europäische Gast darauf gefasst sein, dass er es mit Gesprächspartnern zu tun hat, die eine für ihn scheinbar undurchsichtige und vage Verhandlungsstrategie fahren und die die Marschroute „Zeit ist Geld“ ihrerseits als unhöflich empfinden. „Für die Menschen dort ist es vielmehr elementar, bei geschäftlichen Besprechungen stets die Harmonie und die Einheit zwischen den Partnern zu betonen. Dazu gehört es auch, kritische Anmerkungen möglichst zu vermeiden und das Wort ‚nein‘ so weit wie möglich aus dem Sprachschatz zu streichen“, sagt die gebürtige Sino-Malaysierin Molly Ng, die als interkulturelle Trainerin und Beraterin über langjährige Expertise in der deutsch-asiatischen Zusammenarbeit verfügt und bereits zahlreiche internationale Unternehmen durch interkulturelle Wissenstransfer-Trainings unterstützt hat. Mit diesem

reichhaltigen Erfahrungsschatz in der Hinterhand rät sie: „Bitte verlieren Sie nie die Fassung, unabhängig davon, wie schwierig die Situation auch erscheinen mag. Agieren Sie stets souverän, denn alles andere wird Ihnen als Unsicherheit und fehlende Kompetenz ausgelegt.“ Das Wichtigste sei dabei, die Balance zwischen einem selbstsicheren und konsequenten Auftreten sowie einer höflichen, zurückhaltenden Haltung zu bewahren. „Nur so gelingt es, sein eigenes Gesicht, und das der Anderen zu wahren, um die geschäftliche Beziehung auf solide Beine zu stellen“, so Ng.

## Visitenkarte in Mandarin kein Muss

Für eine gute zwischenmenschliche Chemie sollten sich Europäer zudem in Geduld üben und den Gesprächen ge-



nügend Zeit einräumen, um ein entsprechendes Vertrauensverhältnis aufzubauen. „In der Kennenlernphase kann es nicht schaden, auch mal die leckeren Speisen und den Fortschritt in Singapur zu loben oder seine Bewunderung in anderer Weise zum Ausdruck zu bringen. Denn ein bisschen Bauchpinseln gehört immer dazu“, bilanziert Ng mit einem Augenzwinkern. Weniger geschickt sei es hingegen, die Menschen in Singapur von den vermeintlichen Vorteilen der Demokratie überzeugen zu wollen oder andere politische oder religiöse Grundsatzdiskussionen zu führen. Hilfreich könne es jedoch sein, wenn die erste Kontaktaufnahme über eine gemeinsame Kontaktperson erfolgen könne, die im besten Fall in der Lage ist, Positives über beide Seiten zu berichten und auf mögliche Schnittmengen hinzuweisen.

Unerlässlich für eine erfolgreiche Kommunikation seien überdies gute englische Sprachkenntnisse und die Fähigkeit, auch nonverbale Signale des Gegenübers wie Schweigen und Lächeln entsprechend interpretieren zu können. Dafür ist es natürlich hilfreich, wenn man sich bereits vor der Reise mit den Einstellungen, Werten und der Mentalität der Singapurer vertraut macht. Ebenso empfiehlt Ng, auch eine Visitenkarte mit der Nennung des jeweiligen Titels in englischer Sprache zu nutzen. Dem in einigen Businessguides genannten Tipp, die Rückseite der Visitenkarte auf Mandarin und in goldener Schrift zu bedrucken, steht sie eher skeptisch gegenüber. „Das ist meiner Meinung nach überzogen“, so Ng. Dafür rät sie aber, die Visitenkarte mit beiden Händen zu übergeben und entgegenzunehmen und die Karte stets für den Empfänger in lesbare Richtung zu halten. Gleichzeitig weist sie darauf, dass der geschäftliche Händedruck bei der Begrüßung in Singapur längst nicht so fest ausfällt wie in Deutschland.

„Das sollten die Europäer nicht bemängeln, sondern vielmehr als einen Ausdruck der Zurückhaltung und des Respekts interpretieren“, gibt Ng zu bedenken. Im Gegenzug kann der Gast seine Wertschätzung dadurch erweisen, dass er pünktlich und mit angemessener Bekleidung zu den angesetzten Terminen erscheint. „Sowohl Business smart als auch Business casual sind dabei gern gesehen. Bei Frauen bedeutet das, dass Röcke und Kostüme über die Knie reichen sollten, bei Männern, dass sie Jeans, Shorts und Polohemden besser für Freizeitermine aufheben“, erklärt Ng.

### Rückendeckung für Frauen

Beim Thema Frauen und Männer wird dem europäischen Gast in Singapur schnell die erfreulich hohe Zahl an Frauen in Führungspositionen auffallen. „Das hat viele Gründe“, so Ng. „Unter anderem ist diese Entwicklung darauf zurückzuführen, dass die Großfamilie dort sehr geschätzt wird und dass sich Oma und Opa entsprechend häufig anbieten, um auf den Nachwuchs aufzupassen. Dadurch können sich die Eltern – und speziell die Mütter – stärker als hierzulande auf ihre Arbeit konzentrieren.“ Ebenso sei das Angebot an privaten und staatlichen Kitas in Singapur sehr groß und werde oftmals in Zeitfenstern zwischen 6 und 19 Uhr angeboten. „Das wäre doch auch eine Option, über die man in Deutschland nachdenken könnte, oder?“, gibt sie uns als Anregung mit auf den Weg – um dann noch kurz auf das Thema Hierarchien zu sprechen zu kommen. „Sie spielen in Singapur eine wichtige Rolle. Deshalb sollte man immer darauf achten, möglichst mit Personen der gleichen Hierarchieebene zu verhandeln. Dabei gilt es, die Ranghöheren zuerst zu begrüßen und ihnen auch bei Tisch den Vortritt zu gewähren.“ Und wem im Angesicht so vieler unterschiedlicher Herausforderungen jetzt der Angstschweiß ausbrechen sollte, dem sei gesagt: Singapur ist aber immerhin der europäischste Ort in ganz Asien. (bre)

„Hierarchien spielen in Singapur eine wichtige Rolle.“

Molly Ng, interkulturelle Trainerin und Beraterin





# „Hier bedeutet Quarantäne nicht nur eine freundliche Empfehlung“

Für Falk Schulte ist Singapur ein Hub mit einer einzigartigen Dichte an Akteuren rund um die Schifffahrt. Aus dem Stadtstaat in Südostasien berichtet der Experte von Harren & Partner über den Arbeitsalltag seit Corona, das Zukunftsthema Dekarbonisierung und seine berufliche Bestimmung.



Falk Schulte, Representative Asia/Pacific und Senior Technical Superintendent bei Harren & Partner

Seit Juni 2017 ist Falk Schulte für Harren & Partner (H&P) als Representative Asia/Pacific und Senior Technical Superintendent in Singapur tätig. Von seinem dortigen Büro aus steuert er nicht nur das technische Management der reedereieigenen Schiffe, sondern auch das von fremden Reedereien, die das Wohl ihrer Schiffe in die Hände von H&P gelegt haben. So betreut Schulte derzeit auch einige Bulkcarrier von Oldendorff Carriers. Das heißt, er kümmert sich mit Ausnahme des Crewings, um fast alles, was nötig ist, um die Ozeanriesen in Fahrt zu halten – von den Klassezertifikaten über die Ersatzteilversorgung bis hin zu regelmäßigen Services, zum Beispiel für die Sicherheitsausrüstung. Auch bei kleineren und größeren technischen Problemen an den Schiffen ist er zur Stelle. Dann hilft er entweder selbst mit Rat und Tat, oder er sorgt dafür, dass die richtigen Hersteller oder Spezialunternehmen die Angelegenheit schnell beheben, damit die Schiffe zeitnah wieder einsatzfähig sind.

Seit gut 20 Monaten hat sich der Arbeitsalltag des 40-jährigen jedoch erheblich verändert. „In den Jahren vor der Co-

ronakrise lag das Verhältnis von Büro- zu Bordtätigkeiten bei rund 70 zu 30. Mit der Pandemie hat sich diese Relation deutlich zuungunsten der Bordtätigkeit verschoben“, berichtet Schulte. Zudem sei die Arbeit im Büro seit dem Ausbruch der Pandemie eher die Ausnahme als die Regel, da er inzwischen überwiegend aus dem Homeoffice heraus agiere. Denn in Singapur gilt die Regel, dass alle Tätigkeiten, die von zu Hause aus bearbeitet werden können, nach Möglichkeit auch dort erledigt werden. Parallel dazu ist Schultes Reisetätigkeit, zum Beispiel zu Inspektionen nach Malaysia, Thailand oder China, durch die Pandemie komplett zum Erliegen gekommen. „Das Reisen innerhalb Asiens ist nach wie vor hoch restriktiv, insbesondere die Rückreise nach Singapur ist fast immer mit einer 10- bis 14-tägigen Quarantäne verbunden. Und hier bedeutet Quarantäne nicht nur eine freundliche Empfehlung des Gesundheitsamts, sondern man verbringt die Zeit isoliert in einem Hotelzimmer, darf dieses nicht verlassen und bekommt nur dreimal am Tag Essen vor die Tür gestellt“, beschreibt Schulte die Situation. Insgesamt habe er in den



Mit Spezialschiffen wie der „Svenja“ ist Harren & Partner weltweit im Einsatz. Falk Schulte (Bild Mitte l.) sorgt mit seiner Arbeit als Technical Superintendent dafür, die Ozeanriesen in Fahrt zu halten – seit 2017 von Singapur aus.

vergangenen zwölf Monaten nach Geschäftsreisen mehr als sieben Wochen in Hotelquarantäne in Singapur verbracht. „Diese Quarantäne ist zwar nicht direkt Urlaub, aber auch kein ‚Knast‘. Denn Annehmlichkeiten wie Zimmerservice oder Ähnliches funktionierten auch in den Quarantänehotels wie gewohnt.“ Insgesamt habe er sich seit dem Ausbruch der Pandemie in Singapur deutlich sicherer gefühlt als bei seinen Kurzaufenthalten in Deutschland. Der Stadtstaat in Südostasien habe viele Maßnahmen frühzeitig ergriffen, diese dann gut organisiert und konsequent umgesetzt und so die Fallzahlen über weite Strecken der Pandemie sehr niedrig halten können.

### „Genau der richtige Schritt“

Auch aus beruflicher Sicht sei der Weg nach Singapur für ihn „genau der richtige Schritt gewesen“, nachdem er von 2008 bis 2017 bereits in Bremen als technischer Inspektor bei H&P tätig war. Dabei attestiert er seinem neuen Domizil den Status eines echten „Shipping Hubs“. Denn nirgends auf der Welt gäbe es eine vergleichbare Dichte an Schiffseignern, Finanzinstitutionen, Befrachtern, Maklern, Agenten, Werften und Reparaturbetrieben. Dann erläutert er: „Die wesentlichen Vorteile meiner Präsenz am Standort Singapur liegen darin, dass ich schneller auf Probleme reagieren kann, die sich auf Schiffen in der östlichen Hemisphäre ereignen, und dass ich diese ohne längere Reisezeiten besuchen kann.“ So seien es von Singapur bis nach Nordchina oder Westaustralien zwar rund sechs Stunden Flugzeit, aber das bedeute mindestens einen Tag Zeitgewinn im Vergleich zu einer Anreise aus Deutschland. „Außerdem kommt man schneller in das besagte Netzwerk und die asiatische Firmenkultur hinein als aus Europa – zumindest war es vor Corona so“, sagt Schulte.

### Langsamer fahren und Licht aus reicht nicht

Beim Blick nach vorn führt für ihn kein Weg am Thema Dekarbonisierung vorbei. „Das wird die technische Entwicklung der Schifffahrt in den nächsten 10 bis 20 Jahren vermutlich in einem ähnlichen Umfang beeinflussen wie seinerzeit die Umstellung von Segelschiffen auf Dampf- und später auf Motorschiffe“, ist er sich sicher. Dementsprechend deutlich stellt er fest: „Das von der IMO ausgegebene Ziel, die gesamten Treibhausgasemissionen aus der Schifffahrt bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent zu reduzieren, wird nicht zu erreichen sein, indem man Schiffe etwas langsamer fahren lässt und den Besatzungen beibringt, das Licht auszuschalten, wenn sie den Raum verlassen. Vielmehr werden grundlegende Technologiefortschritte notwendig sein, von denen der Einsatz von LNG wohl ein eher kleiner Schritt sein wird.“ Ob das Rennen am Ende dann von Wasserstoff oder Ammoniak als Hauptbrennstoff gemacht wird oder ob es zu einer Vielzahl von parallelen Lösungen für jeweils spezielle Einsatzgebiete kommen wird, ist seiner Meinung nach offen. „Spannend wird es für einen Ingenieur aber auf jeden Fall“, lautet seine Devise.

Dass er Ingenieur wurde, habe sich übrigens schon frühzeitig abgezeichnet. „Als Kind wollte ich eigentlich Kapitän werden. Aber schon zu Schulzeiten nahm das Interesse an der Technik überhand, sodass ich nach dem Abitur und dem Wehrdienst bei der Marine ein Studium der Schiffsbetriebstechnik absolviert habe“, so Schulte. Nach einigen Jahren Fahrzeit als Schiffingenieur auf Containerschiffen einer namhaften Hamburger Reederei verschlug es ihn 2008 an Land und als Inspektor zu H&P in Bremen – von wo aus es ihn 2017 nach Singapur zog. (bre)

## FAKTEN

### Harren & Partner

**Hauptgeschäftsfelder:** Schwerguttransporte und Engineering-Lösungen, industrielle Logistikprojekte, Shipowning- und Shipmanagement-Dienstleistungen, Offshore- und Bergungsservices, Logistik für erneuerbare Energien

**Gründung:** 1989

**Sitz:** Bremen

**Mitarbeiter:** 3.170 (ca. 2.900 Seeleute, ca. 270 Angestellte an Land)

**Flotte:** 84 Einheiten – bestehend aus Schwergutschiffen, Bulkern, Tankern, Dockschiffen, Container-Feedern, Schleppern, Barges und Offshore-Errichterschiffen

Weitere Informationen:  
[www.harren-partner.de](http://www.harren-partner.de)



# Der, der den Ha

Statt als Kapitän bei Hapag-Lloyd Containerschiffe zu steuern, lenkt Stephan Berger seit Mai dieses Jahres die Geschicke der Häfen in Bremen und Bremerhaven. Als Leiter des Hansestadt Bremischen Hafenamts ist er der Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Andreas Mai.

**G**anz schön bürokratisch klingt die Tätigkeitsbeschreibung in der Amtssprache: „Der Hafenkaptän kümmert sich um die Schiffslenkung im Hafenbereich, die Hafensicherheit und die Zulassung von Serviceanbietern zu sicherheitsrelevanten Dienstleistungen.“ Bei Stephan Berger ist die Sorge vor zu viel Behördendeutsch allerdings unbegründet. Schließlich war das Berufsleben des neuen Hafenkaptäns und Leiters des Hansestadt Bremischen Hafenamts (HBH) bisher überwiegend durch nautische Aufgaben geprägt, und das ist ihm auch durchaus bewusst. „In die Verwaltungsthemen arbeite ich mich immer noch weiter ein“, schmunzelt der 40-Jährige.

Das wiederum ist natürlich untertrieben: Der ehemalige Kapitän bei der Reederei Hapag-Lloyd hat sich nach den ersten Monaten nicht nur in die verwaltungsrechtlichen Aspekte schnell eingearbeitet, sondern kann auch, ohne ins Stocken zu geraten, die vielen Aufgabenbereiche und Kompetenzen seines Jobs strukturiert und verständlich darstellen. Wobei die Bezeichnung „der“ Job eigentlich nicht ganz korrekt ist. Genau genommen habe er nämlich vier: nautischer Referent,

Amtsleiter des Hafenamts sowie Hafenkaptän für Bremerhaven und Bremen. Das klinge aber komplizierter, als es ist, und sei auch nicht immer hundertprozentig genau zu trennen. „Vereinfacht gesagt, koordiniere und organisiere ich den Betrieb der bremischen Häfen“, beschreibt Berger seinen Job selbst. Im Wesentlichen sind es drei Unterbereiche, für die er verantwortlich ist: den Hafenbetrieb, die Hafensicherheit und Verwaltungsaufgaben.

## Hafenbetrieb

Eine der Hauptaufgaben ist die Sicherstellung des Hafenbetriebs: „Ich bin verantwortlich für die Herstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in den Häfen“, erläutert der Hafenkaptän. Hierzu zähle die Erstellung des Verkehrsablaufplans für die Schleusen sowie deren Planung und Überwachung, wofür das HBH eng mit bremenports zusammenarbeitet. „Hier haben wir mit der Umsetzung der digitalen Steuerung der Schleusen, die die Schleusenwärter bei ihrer Arbeit unterstützt, bereits einen großen Schritt gemacht“, freut sich Berger. ■■■



fen fährt



Abwechslung garantiert: Ob im Industriehafen, im Holzhafen, im Neustädter Hafen oder in Bremerhaven – Hafenskapitän Berger hat die vielen

■ ■ ■ Ein weiterer Schwerpunkt seiner Arbeit ist die Überwachung der Schiffsbewegungen wie die Vergabe von Liegeplätzen, bei der insbesondere der Tiefgang beachtet werden muss. „Mit dem Projekt ‚digitale Weser‘ wollen wir ähnlich wie das Hamburg Vessel Coordination Center auch in Bremen und in Bremerhaven künftig das Konzept von Just-in-time-Arrivals, kurz JIT, umsetzen“, berichtet der Hafenskapitän. Dabei entscheide die Terminalverfügbarkeit darüber, welche die für das Schiff optimale Betriebsgeschwindigkeit bis zum Lotseneinstiegsort ist. Zudem werde derzeit ein neues Hafenenwicklungskonzept für die bremischen Häfen erarbeitet, das die Grundlagen für die künftige Hafenenwicklung legen soll. Auch hieran ist Berger beteiligt.

Bereits umgesetzt hat der neue Hafenskapitän ein erstes IT-Projekt: die Optimierung der Bereitstellung der AIS-Daten von Schiffen. Anhand des Automatic Identification Systems (AIS) erfolgt der Austausch von Navigations- und anderer für die Sicherheit und Lenkung des Schiffsverkehrs relevanter Daten per Funk. „Früher haben wir diese Schiffsdaten in Rohform erhalten, sodass sie für uns letztlich nicht nutzbar waren“, so Berger. „Jetzt bekommen wir die Daten rund um die Uhr aktualisiert und visualisiert auf Seekarten, was uns einen schnellen Überblick über den Schiffsverkehr in und um die bremischen Häfen ermöglicht.“

Nicht zuletzt gehören zum Hafenbetrieb auch die Schlepper und die Lotsen. Für die Zulassung der Seeschiffahrtsassistentenunternehmen, wie sie wirtschaftsverwaltungsrechtlich korrekt bezeichnet werden, ist in Bremerhaven wie Bremen ebenfalls das HBH als neutrale Behörde zuständig. Zudem ist sie als Landesbehörde auch die Aufsichtsbehörde für die Hafenslotsen – im Unterschied zu den Weserlotsen, die im Bremer Hafen, auf der Weser, der Jade und für das vorgelagerte Seegebiet zuständig sind und dem Bund unterstehen. „Werden neue Hafenslotsen bestellt, also zugelassen, bin ich einer der Prüfer“, erzählt Berger.

Mit der von bremenports gecharterten Barkasse „Hafenamt I“ ist der Hafenskapitän im Bremer Hafengebiet im Einsatz.



## Hafensicherheit

Wie in allen Seehäfen weltweit gilt seit den Terroranschlägen in den USA vom 11. September 2001 auch in Bremen und Bremerhaven der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code), dessen Einhaltung dem HBH obliegt. „Wir kümmern uns um die Auditierung der Hafenenunternehmen und schreiben den Gefahrenabwehrplan für



Facetten der bremischen Häfen mit ihren unterschiedlichen Anforderungen, Herausforderungen und ihrem Potenzial stets im Blick.

den Gesamthafen, wobei wir wiederum von der Küstenwache auditiert werden“, erläutert der Hafenkaptän.

Zudem muss das HBH zu jeder Zeit auskunftsfähig sein, welches Gefahrgut sich wo und in welcher Menge im Hafen befindet. „Von den Terminalbetreibern erhalten wir dazu über das Hafeninformationssystem ‚BrePos‘ die Containernummern und die Gefahrenklasse“, erläutert Berger. „Stichprobenartig kontrollieren wir dann, ob die Container sicher gepackt und korrekt gekennzeichnet werden.“ Auch, wenn dem Zoll bei seiner Arbeit etwas auffällt, wird das Hafenamt sofort informiert.

Weitere wichtige Verantwortungsbereiche von Berger sind Arbeitssicherheit und Umweltschutz. „Wir sind auch auf den Terminals inklusive der Schuppen, zum Beispiel im Holzhafen, Industriehafen und Neustädter Hafen, zuständig und kontrollieren unter anderem die sicheren Zugänge zum Schiff“, erläutert Berger. „In Verdachtsfällen nehmen wir mit Blick auf die Einhaltung des Schwefellimits Kraftstoffproben und haben dafür in Bremerhaven ein Testgerät.“ Die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG-Verkehr) und die Wasserschutzpolizei bringen daher ihre Proben ebenfalls zum Testgerät des HBH.

## Verwaltungsaufgaben

Als dritten Aufgabenbereich kümmert sich der Hafenkaptän um die Verwaltung. Wichtige Schwerpunkte in den kommenden Jahren werden hier für Berger neben der Digitalisierung auch der Umwelt- und Klimaschutz sein. „Das Containerterminal in Bremerhaven soll bis 2030 klimaneutral betrieben werden, das ist natürlich eine spannende Zeit gerade“, betont er.

Dabei steht beim Hafenkaptän beispielsweise die Versorgung von Schiffen mit Landstrom im Rahmen der Greenports-Initiative ganz oben auf der Agenda: „Sechs Landstromanlagen für Binnenschiffe gibt es bereits“, betont er, „und es sollen bald mehr werden.“ An welchen Standorten und für welche Schiffstypen – das stimmt Berger gegenwärtig mit bremenports-Geschäftsführer Robert Howe ab: „Die ersten Anlagen werden am Containerterminal errichtet. Dann Thema Kreuzfahrt kann mit dem Bau der Columbuskaje angegangen werden“, sagt der Hafenkaptän. Und auch das HBH selbst will grüner werden. So ist etwa geplant, die von bremenports gecharterten Barkassen im ersten Schritt auf den alternativen synthetischen Dieselmotoren GTL (gas-to-liquids fuel) und die Pkws auf Elektroantrieb umzustellen. Neubauten werden alternative Antriebe wie Brennstoffzellen bekommen.

Rückblickend auf die vergangenen sechs Monate sei es für Berger in der Einarbeitung zunächst hauptsächlich darum gegangen, die verschiedenen Akteure erst einmal kennenzulernen. Denn nicht zuletzt aufgrund der in einem Stadtstaat engen Verzahnung von kommunaler und Landesverwaltung sei das manchmal gar nicht so einfach: „Anfangs konnte ich nicht immer einordnen, wo ich mit dem Hafenamt stehe und mit wem ich reden muss, damit ich das bekomme, was ich erreichen möchte.“ Was er nicht erwartet habe, sei die politische Nähe zur Senatorin für Wissenschaft und Häfen: „Ich sitze zum Beispiel im Hafenausschuss und mache dadurch gemeinsam mit der Senatorin Hafenpolitik. Hier für eine politisch neutrale Behörde bei der Gestaltung des rechtlichen Rahmens mitwirken zu können, bringt natürlich großen Spaß.“ (cb)

## FAKTEN

### Hansestadt Bremisches Hafenamts (HBH)

**Aufgaben:** Leitungsorgan des Hafens

**Amtsleiter und  
Hafenkaptän:**  
Stephan Berger

**Standorte:** Bremen  
und Bremerhaven

**Mitarbeiter:** 80

Weitere Informationen:  
[www.hbh.bremen.de](http://www.hbh.bremen.de)

# Logistik auf den Kopf gestellt



Mit der zellenbasierten Fördertechnik können Pakete effizienter sortiert und die Entladung von Containern beschleunigt werden.

Das Ziel von Cellumation ist ambitioniert: Irgendwann einmal in der Zukunft soll jedes weltweit ausgelieferte Paket mit einer Zelle des Hightechunternehmens in Kontakt gekommen sein. Und zwar über eine intelligente Fördertechnik, mit der das Bremer Start-up bereits zahlreiche Preise gewonnen und Investoren überzeugt hat.

**W**ofür Fußball alles gut sein kann, zeigt sich nicht nur auf dem grünen Rasen. Bei Hendrik Thamer und Claudio Uriarte waren es Fußballroboter, deren Mannschaftsspiel die beiden nachhaltig inspirierte. „Als wir ihnen beim Spiel zusahen, stellten wir uns die Frage, was passiert, wenn man sie einfach umdreht, also auf den Kopf stellt“, berichtet Thamer. Seine Idee: „Warum nehmen wir nicht einfach die Roboter, drehen sie um und nutzen die Räder, um damit Pakete und Produkte zu bewegen.“

Das war 2012, als der promovierte Informatiker und Betriebswirt Thamer sowie der Maschinenbau- und Patentingenieur Uriarte noch im Forschungsinstitut BIBA – Bremer Institut für Produktion und Logistik an der Universität Bremen arbeiteten. „Ursprünglich wollten wir auf diese Weise die Entladung von Schiffscontainern optimieren und dadurch die Fördertechnik revolutionieren“, so Thamer. „Als Start-up muss man sich jedoch fokussieren – das war für uns die Intra-logistik.“ Insbesondere durch den boomenden E-Commerce bestehe hier gerade viel Bedarf.

Die beiden begannen also, die sogenannten Celluveyor zu entwickeln. Das steht für Cellular Conveyor, sprich zellenbasierte Fördertechnik. Diese basiert auf einzelnen hexagonalen, also sechseckigen Modulen beziehungsweise Zellen mit je drei omnidirektionalen, das heißt sich in alle Richtungen drehenden Rädern. Jedes davon wird mithilfe intelligenter Software angesteuert und bewegt. Durch das Rotieren der Räder sieht es dann so aus, als schwebten die Pakete über das Fördersystem. Aufbauend auf dieser Idee gründeten sie 2017 das Robotik-Start-up Cellumation, eine Ausgründung aus dem Forschungsinstitut BIBA.

## Modulares Fördersystem

Ihr neuestes Produkt heißt „Celluveyor Bulksort“ und kommt unter anderem in Sortieranlagen von KEP (Kurier-, Express- und Paket)-Dienstleistern zum Einsatz. In deren Verteilzentren werden die Pakete und Päckchen chaotisch angeliefert und müssen im ersten Schritt für die Weiterbearbeitung voneinander getrennt und sortiert werden. „Dies geschieht bisher häufig noch manuell, was aufwendig, fehleranfällig und körperlich anstrengend ist“, berichtet der Gründer.

Mithilfe ihres Systems könnten Pakete nun automatisiert einzeln und auf Körbe beziehungsweise verschiedene Ausgänge sortiert werden. „Der ‚Celluveyor-Bulksort‘ kann die Pakete mithilfe eines Identifikationssystems nach Größe, Postleitzahl und Barcode sowie Etiketten und Labels sortieren“, erläutert Thamer. Ein sogenanntes Vision-System mit mehreren darüber installierten 3-D-Kameras identifiziert die zu transportierenden Objekte anhand des Barcodes und überträgt kontinuierlich die jeweiligen Positionsdaten. Abweichungen von der erwarteten Position können auf diese Weise unmittelbar korrigiert werden.

Die Anwendung des Systems bei der Entladung von Containern ist ebenfalls Teil des Geschäftsmodells. „Wenn die Boxen Stückgut enthalten, das nicht auf Paletten transportiert wird, ist die Entladung sehr aufwendig“, berichtet der Gründer. Und auch wenn ganz unterschiedliche Produkte in einen Container gestaut werden, um die Frachtfläche gerade in Zeiten extrem hoher Frachtraten, fehlenden Equipments und nicht ausreichender Schiffskapazität effizient zu nutzen, kann das in Bremen entwickelte System eingesetzt werden: „Wir können damit ganz unterschiedliche Güter aus einem Container gleichzeitig automatisiert sortieren und vereinzeln“, so Thamer.

## Variable Layouts

„Durch die Softwaresteuerung sind komplexe Förderbewegungen auf deutlich kleinerer Fläche möglich“, erläutert der Gründer. Ein Beispiel sei die Celluveyor-Depal-Anwendung zur Vereinzelung von Paketlagen, bei der im Vergleich zu herkömmlichen Systemen 95 Prozent Fläche eingespart werden kann. Die modulare Bauweise ermöglicht darüber hinaus variable Layouts je nach Kundenwunsch und Produktgröße. Gleichzeitig könnten Zellen wiederverwendet und zu neuen Systemen zusammengebaut werden. Da die Software die einzelnen Produkte identifizieren kann, seien keine langen Umstellungszeiten bei wechselnden Waren erforderlich. Wer sich für das System entscheide, müsse ohnehin nicht lange warten: Ab dem Zeitpunkt der Lieferung könne das System innerhalb von wenigen Tagen integriert werden. Auch an die Wartungszeiten haben die Gründer gedacht: „Die Zellen selbst sind wartungsfrei, und die Riemen können selbst von

Laien innerhalb von weniger als fünf Minuten ausgetauscht werden“, erläutert der Gründer.

All das hat offenbar auch die neuen Investoren, das Göttinger Beteiligungsunternehmen Arkadien Finanz mit der Geschäftsführerin Julia Schomburg, überzeugt, mit denen das Start-up im Oktober eine zweite Finanzierungsrunde in siebenstelliger Höhe erfolgreich abschließen konnte. „Unsere Technik ermöglicht künftig auch innerstädtische Microhubs verschiedener Dienstleister für die letzte Meile, womit wir gemeinsam mit dem Mitgesellschafter unseres Investors, Boldly, als Erstes in Göttingen starten wollen“, so Thamer.

Mit ihrem Produkt haben die Bremer allerdings nicht nur ein Team von Fußballrobotern auf den Kopf gestellt, Start-up-Preise gewonnen und die zweite Finanzierungsrunde erfolgreich abgeschlossen. Seit August vergangenen Jahres ist beim Logistikdienstleister DHL in Greven ein 2,7 Quadratmeter großer Sorter des Unternehmens mit einer Leistung von 3.500 Paketen pro Stunde in Betrieb. Und aus einer verrückten Idee ist ein Unternehmen mit derzeit 60 Mitarbeitern geworden, das bald den Sprung in die USA machen will. Auch dort wird schließlich (American) Football gespielt. (cb)

Der Fußball gab den entscheidenden Kick. Die Experten von Cellumation stellten Fußballroboter im Wortsinne auf den Kopf und entwickelten daraus eine neue Idee.



## FAKTEN

### Cellumation

**Geschäftsfeld:**  
Optimierung des  
Materialflusses in der  
Intralogistik

**Gründung:** 2017

**Firmensitz:** Bremen

**Mitarbeiter:** 60

Weitere Informationen:  
[www.cellumation.com](http://www.cellumation.com)

# 2022

## Januar

**17. 1. 2022** ■ **Fachforum Projektlogistik**  
www.bhv-bremen.de  
Bremen, Deutschland

## Februar

**1. – 2. 2. 2022** ■ **Breakbulk Middle East**  
www.middleeast.breakbulk.com  
Dubai, Vereinigte Arabische Emirate

**8. 2. 2022** ■ **BHV-Hafenclub**  
www.bhv-bremen.de  
Bremen, Deutschland

**9. – 11. 2. 2022** ■ **FRUIT LOGISTICA**  
www.fruitlogistica.com  
Berlin, Deutschland

**10. 2. 2022** ■ **Hafen trifft Festland**  
www.seaports.de, www.jadeweserport.de  
Dresden, Deutschland

**tba** ■ **Jahrespressekonferenz der niedersächsischen Seehäfen**  
www.seaports.de  
Oldenburg, Deutschland



**GERMAN PORTS**

# Save the Date

## März

**8. 3. 2022** ■ **BHV-Hafenclub**  
www.bhv-bremen.de  
Bremen, Deutschland

**10. 3. 2022** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Bielefeld, Deutschland

**15. – 17. 3. 2022** ■ **Intermodal South America**  
www.intermodal.combr/pt/home  
São Paulo, Brasilien

**30. 3. 2022** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Prag, Tschechien

**31. 3. 2022** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Budapest, Ungarn

## April

**12. 4. 2022** ■ **BHV-Hafenclub**  
www.bhv-bremen.de  
Bremen, Deutschland

**28. 4. 2022** ■ **Logistics Talk**  
www.bremenports.de/veranstaltungen  
Neuss, Deutschland

**29. 4. 2022** ■ **30. Niedersächsischer Hafentag**  
www.seaports.de  
Emden, Deutschland

Aufgrund der Coronapandemie ist es gegenwärtig schwierig, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann und in welchem Umfang geplante Veranstaltungen stattfinden.

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 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** ■

# Mit Leidenschaft ins Hinterland

„Logistics Talk“ in Stuttgart

Die Coronapandemie, der Kampf gegen die Klimakrise und die Investitionsoffensive der bremischen Häfen: Diese drei Themen prägten im September den „Logistics Talk“ in Stuttgart. Nach fast zwei Jahren waren die bremischen Häfen, zusammen mit dem Veranstalter bremenports, damit erstmals wieder mit einer Präsenzveranstaltung zu Besuch im Hinterland. Dabei berichtete Sven Riekers, Geschäftsführer BLG Cargo, dass die Häfen derzeit einen massiven Zuwachs an Ladung zu verzeichnen hätten. Auch die absehbaren Veränderungen durch den Klimawandel würden in der Weltwirtschaft erhebliche Auswirkungen haben, die heute noch gar nicht absehbar seien. bremenports-Sprecher Holger Bruns ergänzte in diesem Zusammenhang, dass die bremischen Häfen bis 2030 klimaneutral sein wollen. In ihrer einleitenden Videobotschaft hatte Bremens Hafensenatorin Dr. Claudia Schilling zuvor die rund 60 Gäste aus dem Stuttgarter Raum mit den Worten begrüßt: „Uns eint die Leidenschaft für eine starke Wirtschaft. Die bremischen Häfen sind ideale Partner für Ihre Innovationsunternehmen.“



Experten im Dialog: (v.l.) Holger Bruns (bremenports), Sven Riekers (BLG Cargo) Heidi Mindermann (Group7) und Michael Schweizer (Transmaritim international) tauschen unter Leitung von Moderator Axel Pusitzky (Radio Bremen) spannende Argumente aus.

# Erstmals wieder im Ausland

„Logistics Talk“ in Graz und Wien



Die zahlreichen Gäste in Graz und Wien belegen: Auch den dortigen Logistikexperten hat der persönliche Austausch in den vergangenen Monaten erheblich gefehlt.

Nur wenige Wochen nach der Veranstaltung in Stuttgart fanden Mitte Oktober zum ersten Mal nach der Coronapause auch wieder „Logistics Talks“ im Ausland statt, nämlich in Graz und in Wien. Denn Österreich ist neben Tschechien der stärkste Handelspartner der bremischen Häfen in Europa. Deshalb brachten die von bremenports organisierten Veranstaltungen vor Ort Vertreter der bremischen Hafenwirtschaft mit ihren österreichischen Kunden zusammen. Aus den bremischen Häfen berichteten Mikkel E. Andersen (EUROGATE) und Robert Howe (bremenports), von österreichischer Seite steuerten Markus Rameseder (Logwin Logistics) und Robert Groiss (Metrans Danubia) spannende Fakten zu den von Radio-Bremen-Journalistin Hilke Theessen moderierten Diskussionsrunden bei. Mit den Events wurden erstmals in der Geschichte des „Logistics Talk“ Vor-Ort-Veranstaltungen auch live ins Netz übertragen.

## KOMPAKT

**OSNABRÜCK.**

Im September wurde **Jutta Oeltjendiers**, Ausbildungsreferentin Integration und Sprache bei Hellmann Worldwide Logistics, zur Regionalbotschafterin des Landes Niedersachsen im bundesweiten NETZWERK Unternehmen integrieren Flüchtlinge ernannt. Ihre Aufgabe besteht darin, als zentrale Ansprechpartnerin die Vernetzung von regionalen Unternehmen voranzutreiben, um so den Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer zu fördern. Gleichzeitig wird Oeltjendiers ihr Know-how als Vermittlerin zwischen Wirtschaft und Politik für das Land Niedersachsen einbringen. Das Netzwerk hat es sich zum Ziel gesetzt, Arbeitgeber aktiv bei der Ausbildung und Beschäftigung von Geflüchteten zu unterstützen.

**BREMEN.**

Seit Oktober ist **Nicolas Biard** Geschäftsführer von Röhlig Frankreich. Der Vertriebsexperte folgte auf Erick Achaintre, der diese Position seit 2007 innehatte. Biard begann seine Karriere 2006 bei Röhlig Australien, wo er sieben Jahre lang tätig war, unter anderem als Vertriebsleiter in Melbourne. 2013 kehrte er nach Frankreich zurück und wurde dort später National Sales Manager für Frankreich.

## Michael Skiba: Ruhestand mit positivem Rückblick

**BREMEN.** Nach 20 Jahren bei bremenports geht **Michael Skiba**, Leiter Marketing in der Hafenmanagement-Gesellschaft bremenports, am 31. Dezember 2021 in den Ruhestand. Unter seiner Regie wurden seit Oktober 2013 unter anderem 50 Ausgaben des LOGISTICS PILOT realisiert. „Ursprünglich war der LOGISTICS PILOT als Nachfolger des von uns herausgegebenen Magazins Weserlotse geplant. Damit sollte, unter dem Kooperationsgedanken, die Position der norddeutschen Seehäfen im Wettbewerb mit den Westhäfen im Rahmen eines ganzheitlichen Markenauftritts und unter dem Label ‚German Ports‘ gestärkt werden. Dafür konnten wir mit Seaports of Niedersachsen zwar einen starken Partner gewinnen, aber am Ende leider nicht alle Seehäfen im Norden begeistern“, so Skiba. Umso mehr erfreut ihn die gemeinsame Erklärung der Hamburger und Bremer Senatoren (siehe Seite 6) vom September, die er als klares Signal für eine Hafenallianz im Norden interpretiert.

Am positivsten bewertet er im Rückblick jedoch, dass „es bremenports erfolgreich gelungen ist, sich als operativer Vermarkter des Standorts zu positionieren und dabei Infrastrukturmanagement und Marketing gezielt miteinander zu verbinden.“ Daneben entwickelte und realisierte das Marketingteam eine ganze Reihe von Standortmarketingaktivitäten, beispielsweise diverse Messeauftritte mit Gemeinschaftsständen im In- und Ausland, regelmäßige Kundenveranstaltungen („Logistics Talks“) sowie einen umfangreichen Internetauftritt. Sehr zufrieden ist Skiba zudem darüber, dass es ihm gelungen ist, über wenige Jahre ein Netzwerk von Repräsentanzen aufzubauen. Es deckt die wesentlichen Hinterlanddestinationen der bremischen Häfen ab und sorgt so dafür, dass innerhalb der lokalen und regionalen Netzwerke eine Präsenz der bremischen Häfen sichergestellt ist.

Rückblick: Michael Skiba ist, nachdem er 1980 sein Diplom zum Verwaltungswirt erworben hatte, 22 Jahre in verschiedenen Abteilungen des bremischen Hafenressorts (damals: Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr), tätig gewesen; mit der Gründung der Hafenmanagement-Gesellschaft wechselte er am 1. Januar 2002 zu bremenports.



## Böttner erhält Briese-Auszeichnung

**LEER.** Mit dem „Briese-Preis für Meeresforschung“ würdigt die Reederei Briese Research Jahr für Jahr herausragende Forscher. 2021 ging die Auszeichnung an **Dr. Christoph Böttner**, der sich in seiner Doktorarbeit mit der Frage beschäftigte, wie sich Flüssigkeiten und Gase in Meeresedimenten ausbreiten. Der Reederei zufolge kombinierte Böttner Methoden aus der Geophysik, Geologie und Geochemie auf neue Weise, um die zugrunde liegenden geologischen Prozesse zu analysieren. Der Preis ist mit 5.000 Euro dotiert.

## Bremer Rhederverein setzt auf Kontinuität

**BREMEN.** Auf der ordentlichen Mitgliederversammlung des Bremer Rhedervereins im September fanden die Wahlen zum Vorstand statt. Dabei wurden Michael Vinnen (Reederei F. A. Vinnen) als Vorsitzender und Peter Grönwoldt (Reedereigruppe Harren & Partner) als stellvertretender Vorsitzender erneut in den Vorstand gewählt. Als neues Mitglied gehört **Ralf Reinhardt** (Reederei Horst Zeppenfeld) dem Gremium an, das Dirk O. Rogge (D. Oltmann Reederei) und Joachim Zeppenfeld (Bremer Bereederungsgesellschaft) komplettieren.





## Hedderich verlässt EUROGATE Intermodal

**BREMEN.** Lars Hedderich, langjähriger Geschäftsführer von EUROGATE Intermodal (EGIM), verlässt das Unternehmen zum Jahresende. Der Schritt erfolge im Rahmen des Veränderungsprozesses „Zukunft EUROGATE“, mit dem dauerhaft 84 Millionen Euro Personal- und Sachkosten reduziert werden sollen, teilte der Kombi-Operateur mit. Die alleinige Geschäftsführung übernimmt Christopher Beplat. Hedderich war 32 Jahre lang für die EUROGATE Gruppe tätig und gilt als einer der Pioniere des Intermodalverkehrs.



## Neue Geschäftsführerin bei J.MÜLLER

**BRAKE.** Zum 1. Oktober wurde **Manuela Drews** zur Geschäftsführerin der J. MÜLLER Weser GmbH & Co. KG berufen. In der neu geschaffenen Position als Chief Administration Officer (CAO) verantwortet sie den Bereich Zentrale Dienste, zu dem das Finanz-, Rechnungs- und Personalwesen gehören. In dieser Funktion strukturiert sie darüber hinaus Projekte der Unternehmensstrategie „Wachstum und Effizienz“ und zeichnet sich für deren Umsetzung verantwortlich. Drews war zuvor beim Terminalbetreiber EUROGATE tätig.

## Möller übernimmt Leitung bei C. Steinweg Hamburg

**HAMBURG.** Das Multipurpose-Terminal C. Steinweg im Hamburger Hafen ist seit Dezember unter neuer Führung. **Arne Möller** folgte auf Rainer Fabian, der diese Position seit 2010 innehatte. Möller arbeitet seit über 20 Jahren für die Steinweg Group und war in dieser Zeit unter anderem in São Paulo sowie in der Rotterdamer Zentrale tätig. Der gelernte Speditionskaufmann und Betriebswirt ist seit 15 Jahren bei C. Steinweg Hamburg und verantwortete hier zuletzt als Prokurist die Bereiche Lager und Spedition.



## APM Terminals: Dekarbonisierung ist Chefsache

**DEN HAAG.** Der Hafensbetreiber APM Terminals hat in seiner Unternehmenszentrale eine neue Stelle geschaffen, um den kohlenstoffneutralen Betrieb voranzubringen. Besetzt ist die Position des Leiters Dekarbonisierung seit November mit **Sahar Rashidbeigi**, einer Absolventin der Harvard Business School und erfahrenen Unternehmensberaterin mit den Schwerpunkten Energiewende, sektorübergreifende Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft. Zuletzt arbeitete Rashidbeigi als leitende Strategieberaterin bei Invest-NL.

## Neues Trio für Forwarding Solutions Division

**BREMEN.** Combi Lift, die Heavylift-Tochter der Reedereigruppe Harren & Partner, hat im Oktober eine neue Abteilung für Schwergutverladungen eröffnet. Unter der Bezeichnung Forwarding Solutions Division konzentriert man sich dort auf das Spotgeschäft für schwere oder übergroße Ladungsstücke, die außerhalb größerer Projektverträge laufen. Die Leitung der Abteilung übernimmt **Matthias Groß** (v.l.n.r.), komplettiert wird das Team durch **Florian Koppelman** und **Mike Schmidt**. Sie alle kommen von Hansa Meyer.





Thema:  
VAE & Dubai

AUSGABE  
FEBRUAR  
2022

## Themenschwerpunkt Vereinigte Arabische Emirate und Dubai

Für unsere nächste Ausgabe geht es von Singapur rund 6.000 Kilometer Luftlinie nach Westen. Dort liegen die Vereinigten Arabischen Emirate – ein Zusammenschluss von sieben Scheichtümern – die zu den ölfreichsten Staaten der Welt zählen.

### Point of View

**Oliver Oehms, CEO der Deutsch-Emiratischen Industrie- und Handelskammer (AHK)**  
zum Themenschwerpunkt Vereinigte Arabische Emirate (VAE)

”

Dank ihrer geografischen Lage blicken die VAE auf eine lange Geschichte als Umschlagsplatz für Güter der ganzen Welt zurück. Handelsaktivitäten in der Region können bis zu 4.000 Jahre zurückverfolgt werden. Insbesondere, als der Jebel Ali Port in Dubai 1979 eröffnet wurde, verwandelte dieser die VAE zu einem Global Player im Logistiksektor. Mit einer Umschlagskapazität von 22,4 Millionen TEU im Jahr ist er heute einer der sechs größten Häfen der Welt.

Vor diesem Hintergrund kündigte der größte Hafenbetreiber der Emirate, DP World – auch Betreiber des Jebel Ali Port – jüngst eine Erweiterung seiner Häfen und Terminals im Gesamtwert von 4,5 Milliarden US-Dollar an. Auch der Khalifa Port in Abu Dhabi wird kontinuierlich weiterentwickelt. Die neue Südkaje ist seit Anfang 2021 in Betrieb, und die Terminals dort wurden mit leistungsstärkeren Kranen ausgestattet. Zusätzliche Tiefseezugänge für größere Schiffe und neue Flächen in unmittelbarer Hafennähe sind ebenfalls geplant. Die VAE sind heute aber nicht nur ein Hub im maritimen Sektor, sondern auch ein zentrales Drehkreuz für die Luftfrachtlogistik. Der Dubai International Airport und der Al Maktoum International Airport bedienten 2019, vor Covid, zusammen über 260 globale Ziele und wickelten über 90 Millionen Passagiere und 2,5 Millionen Tonnen Fracht ab.

Einen weiteren Beitrag, um die Lieferketten für Luft- und Seefracht im Land zu stabilisieren und auszubauen, bildet die 2019 ins Leben gerufene Initiative World Logistics Passport (WLP) als Teil der Seidenstraßenstrategie Dubais. Das Ziel des WLP ist es, Dubai mit den produzierenden industriellen Clustern in Asien, Afrika, Süd- und Mittelamerika zu verbinden. Der Anspruch ist klar, die Emirate zu einem der weltweit führenden Logistikzentren zu machen – mit vielfältigen Möglichkeiten auch für deutsche Logistikdienstleister.

“



**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 18. 11. 2020  
www.bremenports.de/logistics-pilot

**Verlag:**

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

**Projektmanagement:**

Thorsten Breuer, verantwortlich;  
Sven Mentel, Anna Schöнал

**Redaktion:**

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

**Layout:**

Monique Dobrzalak  
freelanceexpress.de/freelancer/modo-design-3212

**Druck:**

müllerditzten, 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 auf [www.bremenports.de/logistics-pilot](http://www.bremenports.de/logistics-pilot) verfügbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Außerdem finden Sie uns auf [www.logistics-pilot.com](http://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

## Unsere Häfen. Ihre App.

---

Mit der kostenlosen NPorts-App sind Sie immer auf dem aktuellsten Stand und wissen, was in den NPorts-Häfen passiert.



# bremenports

Bremen Bremerhaven



**+ Fit für die Zukunft**  
Erster Rammschlag  
für neue Columbuskaje

bremenports hat das größte Kajenbauwerk seit dem Bau des Containerterminals 4 vor eineinhalb Jahrzehnten auf den Weg gebracht. Der erste Rammschlag für den Bau der neuen Columbuskaje in Bremerhaven erfolgte Anfang November. Bis zum Herbst 2023 sollen 620 Meter Kaje in den Weserschlick gerammt, die Zwischenräume mit Sand aufgefüllt und befestigt sowie neue Passagierbrücken montiert werden. Im Anschluss daran wird der letzte Abschnitt des insgesamt 800 Meter langen Neubaus fertiggestellt.