



TIEFGANG#21

DIENTSTE

Fast Lane nach China: Mit der „Kawa Ningbo“ erreicht der China-Europe-Express erstmals Wilhelmshaven – Linienverkehr gestartet. **Seiten 4–5**

STANDORT

Zentraler Knotenpunkt: Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management macht den JadeWeserPort zum europäischen Logistikdrehkreuz. **Seite 6–7**

HINTERLAND

Bahnverkehr nach Budapest: per Zug direkt von Wilhelmshaven in die Central European Trade and Logistics Cooperation Zone. **Seite 8–9**

DIE ZUKUNFT HAT BEGONNEN



FOTO: BJÖRN LÜBBE

Schon das Jahr 2024 brachte dem JadeWeserPort ein massives Wachstum im Containerumschlag – dieses Jahr könnte es noch mehr werden. Hintergrund sind der Start der Gemini Cooperation von Hapag-Lloyd und Maersk am 1. Februar sowie die Einführung des neuen China-Europe-Express (CEX), dessen Jungfernfahrt nicht nur in China für Furore sorgte.

Hui Zhang ist Country Manager China bei der JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG und kommuniziert seit mehr als zehn Jahren die Vorzüge von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen im Reich der Mitte. Was er anlässlich der Jungfernfahrt des CEX in Ningbo gesehen hat, lässt ihn bis heute staunen: „So eine Aufmerksamkeit für den JadeWeserPort hatte ich vorher noch nicht erlebt.“ Mehr dazu in einem Kurzinterview auf Seite 2.

Ebenfalls mit Spannung erwartet wurde der Start der Gemini Cooperation. Der JadeWeserPort ist einer von nur drei Hubs, an denen besonders viel Ladung umgeschlagen werden soll. Die ersten neuen Liniendienste haben Wilhelmshaven bereits erreicht – mit Waren aus China sowie aus Nord- und Mittelamerika. Angelaufen sind auch die Geschäfte der Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management GmbH.

Von seinem neuen Standort im GVZ JadeWeserPort aus will das Unternehmen den Warenverkehr zwischen China und Europa weiter ausbauen – und zwar „in beide Richtungen“, wie Business Director Lawrence Han im Interview betont.

DAS VOLLSTÄNDIGE INTERVIEW MIT LAWRENCE HAN
LESEN SIE AUF DEN SEITEN 6 UND 7.



„Mit der Bezeichnung ‚Sister Port‘ positionieren wir den JadeWeserPort auf Augenhöhe mit anderen globalen Top-Häfen wie Ningbo selbst, aber auch Antwerpen oder Houston.“

Lawrence Han, Business Director der Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management GmbH in Wilhelmshaven

DREI FRAGEN AN ...

*Hui Zhang, Country Manager China
bei JadeWeserPort-Marketing*



**Herr Zhang, welche sind Ihre Aufgaben als
Country Manager China des JadeWeserPort?**

Wissen Sie, was Hefei ist? Das ist meine Heimatstadt in Nordchina mit mehr als zehn Millionen Einwohnern. Ich bin ziemlich sicher, dass hier in Deutschland nur wenige Menschen je von ihr gehört haben. Andersherum können Sie sich vorstellen, dass in China der Bekanntheitsgrad von Wilhelmshaven mit seinen rund 80.000 Menschen nicht sonderlich hoch ist. Auch als dort im Jahr 2012 Deutschlands einziger Tiefwasserhafen eröffnet wurde, führte das nicht dazu, dass die Stadt an der Jade in aller Munde war. Dementsprechend bestand und besteht meine Aufgabe vor allem darin, Wilhelmshaven, den JadeWeserPort sowie die Vorzüge des Tiefwasserhafens in China bekannter zu machen. Ich betreibe also im klassischen Sinne Standortmarketing.

**Welche Maßnahmen ergreifen Sie, und wie entwickelt
sich der Ruf des JadeWeserPort in China?**

Die Maßnahmen sind vielseitig: Ich bin auf vielen Messen vertreten, rede mit Unternehmen aus Logistik, Industrie und Handel und bin Ansprechpartner für Fragen. Bis zur Pandemie habe ich außerdem fast jedes Jahr zusammen mit Eurogate eine aufwendige Roadshow durchgeführt, die uns durch die größten chinesischen Küstenstädte führte. Und die Arbeit zahlt sich aus. Noch vor zehn Jahren war es selbst für Logistiker ein größeres Problem, Waren nach Wilhelmshaven zu verschiffen. Auch beim Online-Handel wurde ein Versand über Wilhelmshaven nicht als Option angeboten – selbst bei großen Dienstleistern wie Alibaba oder JD.com nicht, weil es keinen direkten Liniendienst aus China an die Jade gab. Das ist heute anders: Wilhelmshaven ist in der Logistik-Fachwelt als Standort von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen weithin bekannt. Ein zusätzlicher, massiver Schub kam mit dem China-Europe-Express. Dessen Einführung ist für den JadeWeserPort hier in China ein echter Game-Changer.

Inwiefern?

Nicht nur in Deutschland, auch in China ist die Aufmerksamkeit für das Produkt sehr groß. An den Feierlichkeiten im Zuge der Erstankunft in Wilhelmshaven nahmen 250 Gäste teil, in Ningbo – bei der ersten Abfahrt – war die Zahl auf 100 gedeckelt, weil sie auf dem Hafengelände stattfand. Vor allem aber waren beide Male auch die größten nationalen TV-Sender CCTV, CGTN sowie viele chinesische und deutsche Logistik-Fachmedien zugegen. So eine Aufmerksamkeit für den JadeWeserPort hatte ich in China vorher noch nicht erlebt. Auf der anderen Seite ist es aber auch nicht verwunderlich, weil der Hafen als einziger Tiefwasserhafen Deutschlands in Fachkreisen ein hohes Ansehen genießt – und viele Fachleute ihn aufgrund seiner Erreichbarkeit sowie der Hinterlandanbindung als hochinteressante Alternative zu den großen europäischen Seehäfen ansehen.

Hui Zhang wurde 1986 in der Millionenstadt Hefei geboren, der Hauptstadt der Provinz Anhui, etwa 500 Kilometer von Shanghai entfernt. Nach seiner Schullaufbahn studierte er Wirtschaftsingenieurwesen an der Jade-Hochschule in Wilhelmshaven und hatte über ein Praktikum erste Berührungspunkte mit dem JadeWeserPort. Seit Januar 2014 arbeitet Hui Zhang als Country Manager China bei der JadeWeserPort-Marketinggesellschaft.





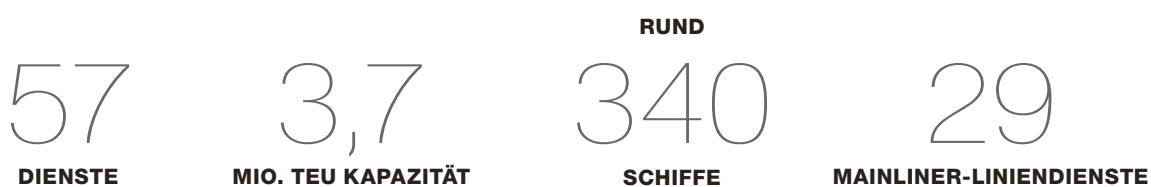
DIE GEMINI COOPERATION NIMMT FAHRT AUF

Schon kurz nach dem Start der Gemini Cooperation trafen im Zuge neuer Liniendienste die ersten Schiffe aus Nordamerika und China am JadeWeserPort ein – mit Waren für ganz Europa.

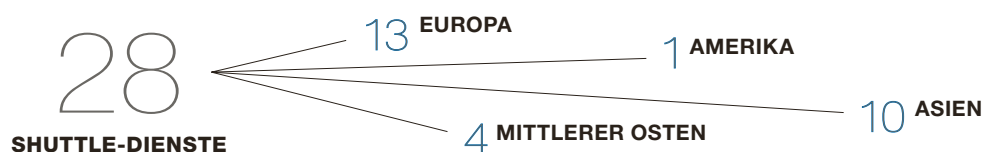


Die „Damietta Express“ am Container Terminal Wilhelmshaven

FOTO: SCHEER FOTOGRAFIE



Den Anfang machte die „Leonidio“: Als Verbindung der Jade mit Nordamerika legte sie im Zuge des AL1-Dienstes am 11. Februar erstmals in Wilhelmshaven an. Dieser Dienst bietet schnelle Routen nach St. John in Kanada und weiter in den Mittleren Westen der USA sowie in die Häfen von New York/New Jersey, Norfolk und Baltimore. Den Hafen von New York erreicht er in nur neun Tagen.



Ebenfalls im Februar fuhr die „SFL Hawaii“ zum ersten Mal Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen an. Im Rahmen des AL4-Dienstes verbindet sie Wilhelmshaven mit Miami in den USA sowie mit Altamira in Mexiko. Dabei läuft sie von der Jade direkt den Hafen von Veracruz in Mexiko an. Vorteil: So lässt sich das aufwendige AMS-Filing für Waren, die für Mexiko bestimmt sind, umgehen. Die Fahrzeit für die Strecke Wilhelmshaven–Veracruz beträgt etwa 15 Tage.

Anfang April machte auch der Gemini-Service NE1 planmäßig am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) fest. Nachdem das Schiff in Shanghai und Ningbo beladen worden war, folgten Stopps in Tanjung Pelepas und Tanger, ehe es mit Wilhelmshaven den ersten Löschhafen in Europa erreichte. Die „Damietta Express“ brachte Container für Empfänger in der DACH-Region, Polen, Tschechien und Ungarn.

EIN NEUES KAPITEL FÜR WILHELMSHAVEN

Anfang April haben die ersten Schiffe von Hapag-Lloyd im Rahmen der Gemini Cooperation den JadeWeserPort in Richtung USA und Mexiko verlassen. Damit hat eine wichtige Entwicklung hin zu mehr Effizienz, Flexibilität und Nachhaltigkeit durch ein einzigartiges globales Netzwerk begonnen.

Nicht nur Kunden werden von der neuen Kooperation profitieren – sie stärkt alle beteiligten Häfen, darunter auch Wilhelmshaven.

Der JadeWeserPort, an dem Hapag-Lloyd seit 2022 mit 30 Prozent beteiligt ist, hat diese Rolle nicht grundlos inne. Er ist einer der zukunftsfähigsten Häfen Europas. Als tideunabhängiger Tiefwasserhafen ist er den Anforderungen moderner Großschiffe gewachsen und verfügt über eine hervorragende Hinterlandanbindung per Schiene – auch hier hat Hapag-Lloyd investiert und hält außerdem 50 Prozent der Anteile des Rail Terminals.

Wilhelmshaven darf jetzt mit deutlichen Zuwächsen der Umschlagzahlen rechnen. Diese zu beziffern fällt derzeit noch schwer, es ist aber absehbar, dass wir mehr Ladung in den Hafen bringen werden als je zuvor. Auch im Transshipment-Bereich zum Beispiel nach Skandinavien, Polen und ins Baltikum ist von einem erhöhten Ladungsvolumen auszugehen. Dabei geht es übrigens nicht nur um Hapag-Lloyd: Im Rahmen der Gemini Cooperation wird Wilhelmshaven seine Stärken voll ausspielen und dadurch natürlich auch andere Dienstleister von sich überzeugen können.

Wir freuen uns auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen dem JadeWeserPort und Hapag-Lloyd – auch und insbesondere im Zuge der Gemini Cooperation. Wir werden unser Bestes geben, Wilhelmshaven als einen führenden Hafen in Nordeuropa zu stärken und in die Zukunft zu begleiten.



FOTO: HAPAG-LLOYD

ROLF HABBEN JANSEN

Vorsitzender des Vorstands der Hapag-Lloyd AG

NEUE VERBINDUNG, NEUE CHANCE



MEIXIA LIANG

Wirtschaftskonsulin des Generalkonsulats
der VR China in Hamburg



Anfang dieses Jahres wurde die neue Direktverbindung, der China-Europe-Express (CEX), zwischen dem Hafen Ningbo-Zhoushan und dem Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) eröffnet. Sie ist derzeit die schnellste Direktroute von China nach Europa. Der neue Liniendienst erleichtert nicht nur den Warenaustausch zwischen China und Europa, sondern spielt auch eine positive Rolle bei der Stabilisierung der globalen Produktions- und Lieferketten. Die Weiterentwicklung des CEX-Dienstes wird neue Möglichkeiten für die Zusammenarbeit zwischen den beiden Häfen eröffnen und der Wirtschaft beider Regionen neue Impulse geben.

In der heutigen Welt voller Ungewissheit ist diese Zusammenarbeit äußerst wichtig. Sowohl China als auch Deutschland sind als exportorientierte Volkswirtschaften stark auf internationalen Handel angewiesen. Deutschland ist nach wie vor Chinas wichtigster Handelspartner in Europa. Das Handelsvolumen zwischen beiden Ländern macht ein Drittel des Handels zwischen China und Europa aus, der bilaterale Investitionsbestand beläuft sich auf über 60 Milliarden US-Dollar. In Deutschland sind mehr als eine Million Arbeitsplätze durch den Handel mit China entstanden. Die Wirtschafts- und Handelsinteressen beider Länder sind eng verflochten.

Die zurzeit überproportional intensive De-Risking-Debatte bedarf einer differenzierten Betrachtung. Es ist nachvollziehbar, dass man einseitige Abhängigkeiten vermeiden und die wirtschaftlichen und Handelsbeziehungen diversifizieren will. Allerdings sollten wir auch nicht vergessen: Abhängigkeit ist in einer globalisierten Welt immer gegenseitig. Es gibt kein Land, das alle Stufen der Lieferkette allein abdecken kann. China ist auch von anderen Ländern – einschließlich Deutschland –

abhängig. Für Unternehmen geht es dabei jedoch nicht nur um Sicherheit, sondern auch und vor allem um Effizienz. Und wo es keine Zusammenarbeit gibt, gibt es keine gemeinsame Entwicklung – das wäre das größte Risiko für uns alle.

Ein chinesisches Sprichwort formuliert treffend: „Nur der Fisch im Fluss weiß, ob das Wasser warm oder kalt ist.“ Vor diesem Hintergrund haben gerade die Unternehmen, die über operative Erfahrung in beiden Märkten verfügen, eine entscheidende Mitsprachekompetenz bei der Gestaltung der deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen. Aktuelle Daten untermauern dies: Laut einer Studie der Außenhandelskammer Greater China planen nicht nur 92 Prozent der befragten Unternehmen, ihre China-Engagements beizubehalten; 84 Prozent bekunden ausdrückliches Vertrauen in die langfristige Entwicklungskraft der chinesischen Wirtschaft. In diesem Kontext formulieren sie einen Appell an die Bundesregierung: Eine ausgewogenere Beziehung zu China, die China als Partner in den Mittelpunkt stellt, ist aus ihrer Sicht essenziell.

Politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sind verpflichtet, den Stimmen der Wirtschaft zuzuhören und konstruktiv auf sie zu reagieren. Der heutige Erfolg der chinesisch-deutschen Zusammenarbeit ist nicht selbstverständlich. Jeder Schritt verlangt politischen Mut und unternehmerische Weitsicht. Die chinesische Seite ist bereit, die pragmatische Zusammenarbeit mit der neuen Bundesregierung auf der Basis von gegenseitigem Respekt, Gleichberechtigung, gegenseitigem Nutzen und der Suche nach Gemeinsamkeiten weiter zu vertiefen. Wir sind fest überzeugt, dass die Kooperation zwischen Wilhelmshaven und China dem chinesisch-deutschen Handel sowie der industriellen Integration nachhaltige Impulse verleihen wird.

FAST LANE NACH CHINA

Der 24. Januar 2025 war ein wichtiges Datum für die internationale Containerschifffahrt: Mit der Ankunft der „Kawa Ningbo“ am JadeWeserPort wurde der neue China-Europe-Express (CEX) offiziell in Betrieb genommen.



Oben: Rund 250 Gäste kamen zur Erstankunft der „Kawa Ningbo“ in Wilhelmshaven.

Rechts: Freuten sich gemeinsam über die neue Direktverbindung (v. l. n. r.):
Xingang Xu, General Manager Zhejiang Seaport Logistics Group,
Wu Cong, Generalkonsul der VR China in Hamburg,
Michael Blach, Vorsitzender der Geschäftsführung Eurogate GmbH & Co. KGaA, KG,
Marc-Oliver Hauswald, Geschäftsführer Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG



Großer Bahnhof am Container Terminal Wilhelmshaven: Rund 250 Gäste aus Politik und Wirtschaft folgten der Einladung von Eurogate und JadeWeserPort anlässlich der Erstankunft des neuen China-Europe-Express (CEX).

Marc-Oliver Hauswald, Geschäftsführer der JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, sieht in der neuen Verbindung eine wichtige Ergänzung der bestehenden Linienverkehre: „Diese wasserseitige Fast Lane verbindet Nordeuropa und China in nur 26 Tagen ohne weitere Zwischenstopps und ergänzt bestehende Linienverkehre. Wilhelmshaven ist der einzige nordeuropäische Containerhafen, der so eine Direktverbindung anbietet: Sie ist ein Alleinstellungsmerkmal für den JadeWeserPort.“

DREHKREUZ IN DER GLOBALEN LOGISTIK

Geschäftsmodell sei es, gezielt eher kleinere Schiffe einzusetzen, erklärte Hauswald. So solle der Warentransport zwischen Europa und China möglichst schnell organisiert werden. „Schneller ist hier meines Erachtens nur das Flugzeug, was aber aus ökonomischer und ökologischer Sicht nicht ansatzweise mit diesem Dienst vergleichbar ist.“

Neben der wasserseitigen Verbindung zwischen den beiden Kontinenten wird auch der kontinuierliche Hinterlandtransport sichergestellt. So sollen die Güter dank der trimodalen Anbindung des JadeWeserPort effizient per Bahn ins europäische Hinterland weitertransportiert werden, insbesondere von Wilhelmshaven nach Budapest. „Der JadeWeserPort wird zum Drehkreuz in der globalen Logistik, denn auch die Häfen der nordamerikanischen Ostküste sind über Wilhelmshaven schnell zu erreichen“, erläutert Hauswald.

ERGÄNZUNG BESTEHENDER LINIENDIENSTE

Die neue Linie sei als Ergänzung und nicht als Konkurrenz zu bestehenden Liniendiensten etwa der Reedereien Maersk oder Hapag-Lloyd zu verstehen, so der Geschäftsführer: Diese steuerten Wilhelmshaven mit deutlich größeren Lademengen – aber eben auch mit Zwischenstopps – an.

Von der Reederei heißt es, dass die Transportmengen schon bald auf niedrigem Niveau auf bis zu 5.000 Standardcontainer wachsen sollen. Der Anlauf der „Kawa Ningbo“ ist zunächst ein Test, um die Transportzeiten und die Logistik zu verbessern. Ein kontinuierlicher Fahrplan mit Abfahrten alle 14 Tage soll im Laufe dieses Jahres in Kraft treten.

Initiator der neuen Verbindung ist die Zhejiang Seaport Logistics Group, die sich im Güterverkehrszentrum (GVZ) JadeWeserPort auf einer rund 33.000 Quadratmeter großen Fläche innerhalb des Logistikparks von P3 angesiedelt hat. Sie will Wilhelmshaven sowohl für Verladungen von und nach Europa als auch für Transshipment-Verkehre an die US-Ostküste nutzen.



KAWA SHIPPING

Kawa Shipping gehört zu den neuen und aufstrebenden Playern aus China. Die Reederei wurde Ende 2023 gegründet und hat ihren Hauptsitz in Hongkong. Sie betreibt noch keine eigenen Büros in Deutschland, sondern wird vom Bremer Schiffsagenten PWL vertreten. Zurzeit lässt Kawa Shipping nach eigener Aussage sechs Einheiten à 4.800 TEU bauen. Auch der Bau von zwei Schiffen mit einer Kapazität von je 14.000 TEU sei geplant. Insgesamt betreibt Kawa Shipping derzeit 15 Schiffe und unterhält auch Dienste zwischen China und den Vereinigten Arabischen Emiraten, unter anderem nach Dubai.

„WILHELMSHAVEN IST UNSER ZENTRALER KNOTENPUNKT“



Lawrence Han ist Business Director der Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management GmbH in Wilhelmshaven. Das Unternehmen setzt mit seiner Ansiedlung im Güterverkehrszentrum ein starkes Zeichen für die strategische Bedeutung von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen als europäisches Logistikdrehkreuz. Im Interview spricht Han über seine Ziele und Expansionspläne – und erklärt, was hinter dem Begriff „Sister Port“ steckt.



Erstmieter im GVZ JadeWeserPort: Die Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management GmbH hat sich bereits im September 2024 eine rund 33.000 Quadratmeter große Fläche innerhalb des Logistikparks von P3 gesichert.

FOTOS: BJÖRN LÜBBE, ZHEJIANG SEAPORT (GERMANY) SUPPLY CHAIN MANAGEMENT GMBH

Sie sind kürzlich als erster Mieter in das neue P3-Logistikzentrum eingezogen. Wie kam es dazu?
Wir arbeiten daran, den Warenverkehr zwischen China und Europa weiter auszubauen, übrigens in beide Richtungen. Unsere Standortentscheidung basiert nicht nur auf der exzellenten Hinterlandanbindung und der Verfügbarkeit von Logistikflächen, sondern auch auf der wachsenden Bedeutung Wilhelmshavens als zukünftiges Energiedrehkreuz. So werden wir unsere neue Logistikanlage beispielsweise für das anspruchsvolle Handling von Lithium-Ionen-Batterien nutzen – die Halle ist mit ihren hohen Standards dafür ausgelegt.

In Ihrem vollständigen Firmennamen taucht auch der Begriff „Supply Chain Management“ auf. Das lässt vermuten, dass Sie am Standort Wilhelmshaven mehr planen als nur das Ein- und Auslagern von Waren.
Vollkommen richtig. Wir bieten nicht nur Lager- und Ladungsdienstleistungen für unsere Kunden an. Die Zustellung von Waren in Deutschland sowie im europäischen Hinterland gehört zu unserem Kerngeschäft. Zurzeit bauen wir zügig unser Logistiknetz auf. Wilhelmshaven spielt dabei als zentraler Knotenpunkt eine wichtige Rolle.

Können Sie uns schon ein aktuelles Beispiel für Ihr neues Netz geben?
Derzeit bieten wir unseren Kunden bereits feste Direktverbindungen von Wilhelmshaven ins Hinterland an, beispielsweise nach Budapest. So reduziert sich die Lieferzeit vom chinesischen Ningbo, einem der größten Häfen der Welt, über den JadeWeserPort zu unseren Kunden in Osteuropa auf 30 Tage. Schneller geht es kaum!

Dazu brauchen Sie starke Partner. Mit wem arbeiten Sie zusammen?
Lassen Sie mich zuvor noch erwähnen, dass wir auch als europäischer Buchungsagent für die neue Relation von Ningbo nach Wilhelmshaven, den China-Europe-Express oder kurz CEX, fungieren. Ab Mitte dieses Jahres wollen wir einen festen Fahrplan zwischen beiden Häfen anbieten – übrigens im Direktverkehr, also ohne Zwischenstopp. Zu unseren engsten Partnern gehört die Container Terminal Wilhelmshaven

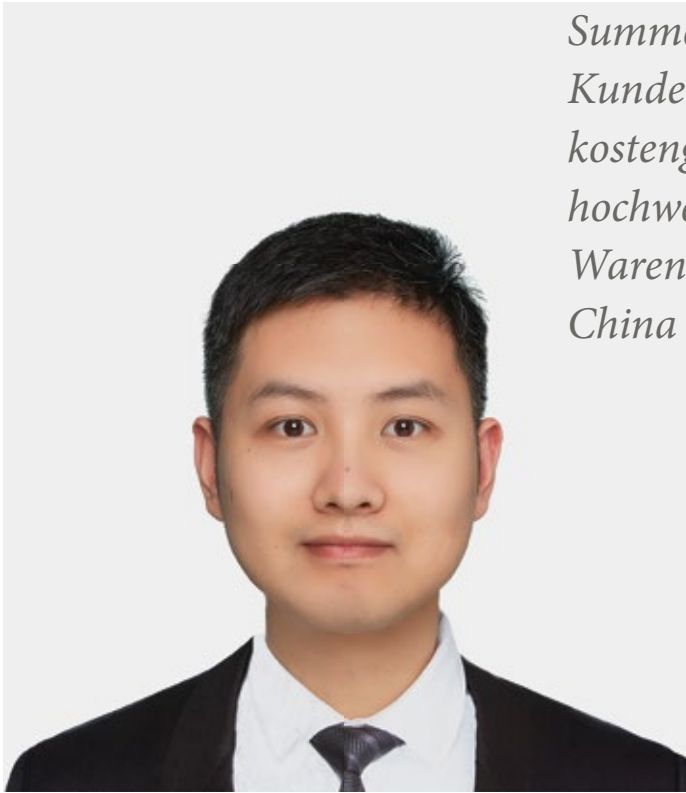
JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, die nicht nur unsere Ansiedlung großartig unterstützt hat. Ebenso gute Kontakte haben wir zur Eurogate-Gruppe, die den Containerumschlag im Rahmen des CEX-Dienstes hier in Wilhelmshaven durchführt. Und nicht zuletzt ist es die Central European Trade and Logistics Cooperation Zone in Budapest, kurz CECZ. Das ist unser zentraler Logistik-Hub für den Warenhandel zwischen China und Osteuropa, der auch die Pünktlichkeit der Bahnverkehre zwischen Wilhelmshaven und Budapest einschließlich der Last Mile Delivery über die Straße sicherstellt.

Stichwort Hinterlandtransporte, deren Ausbau für Ihre Expansionspläne eine wichtige Rolle spielt: Mit welchen Unternehmen kooperieren Sie hier?
Unser Ziel ist es immer, unseren Kunden den besten Door-to-Door-Service anzubieten. Dabei spielt die Zusammenarbeit mit lokalen europäischen Dienstleistern für uns eine wichtige Rolle, hier kann ich etwa DB Cargo, Eurogate Intermodal oder die PWL-Gruppe nennen.

Ihre Muttergesellschaft vermarktet den JadeWeser-Port als „Sister Port“ – was können wir uns darunter vorstellen?
Die enge Verbindung zwischen Ningbo und Wilhelmshaven fördert die Zusammenarbeit und schöpft Synergien zwischen beiden Häfen aus. Konkret heißt das: Unser Business profitiert von gemeinsamen Logistiklösungen, optimierten Routen und einem starken Markenauftritt. In der Summe führt das für unsere Kunden zu besonders kostengünstigen, aber auch hochwertigen Leistungen im Warenaustausch zwischen China und Europa. Mit der Bezeichnung „Sister Port“ positionieren wir den JadeWeserPort auf Augenhöhe mit anderen globalen Top-Häfen wie Ningbo selbst, aber auch Antwerpen oder Houston.

Abschließend noch eine Frage zu Ihrer Person. Wo haben Sie so gut Deutsch gelernt – und wie gefällt es Ihnen in Wilhelmshaven?
Ich habe an der TU Dresden mein Master-Studium absolviert. Mein Arbeitsplatz hier gefällt mir sehr gut, ich fühle mich sehr wohl in Wilhelmshaven.

„Unser Business profitiert von gemeinsamen Logistiklösungen, optimierten Routen und einem starken Markenauftritt. In der Summe führt das für unsere Kunden zu besonders kostengünstigen, aber auch hochwertigen Leistungen im Warenaustausch zwischen China und Europa.“



DIE OPTIMALE LOGISTIKDREHSCHIEBE

Mit dem neuen China-Europe-Express, kurz CEX, ist der JadeWeserPort noch enger an China gerückt. Initiator des neuen Liniendienstes ist die Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management GmbH – sie ist die Wilhelmshavener Niederlassung der Zhejiang Seaport Logistics Group. Das Unternehmen hatte sich bereits vor einigen Monaten im Güterverkehrszentrum als Erstmieter eine rund 33.000 Quadratmeter große Fläche innerhalb des Logistikparks von P3 gesichert.

Die Zhejiang Seaport (Germany) Supply Chain Management verfolgt mit ihren Partnern das Ziel, Transportangebote und Logistiklösungen von und nach China im Rahmen einer „Maritime Silk Road“ effizienter, kostengünstiger und serviceorientierter zu gestalten.



Ungarns Hauptstadt Budapest hat sich in den vergangenen Jahren zu einem strategisch wichtigen Verkehrsknotenpunkt für den Handel zwischen China und Europa entwickelt. Zentrale Rollen spielen dabei die Central European Trade and Logistics Cooperation Zone (CECZ), die 2012 im Stadtteil Csepel ins Leben gerufen wurde, und die gute logistische Anbindung an den JadeWeserPort in Wilhelmshaven.

JADEWESERPORT TRIFFT **BUDAPEST**





Die CECZ gilt als Chinas erste nationale Kooperationszone für Handel und Logistik im Ausland. Sie wurde im Rahmen der „Belt and Road“-Initiative (BRI) gegründet und hat sich über ein Jahrzehnt hinweg zu einer bilateralen Plattform für chinesische und europäische Unternehmen entwickelt. Die Schwerpunkte liegen heute in den Bereichen Messewesen, Konsumgüterlogistik und Lagerhaltung – auch für industrielle Massenwaren.

DREHSCHIEBE FÜR OSTEUROPA

Hintergrund für die Gründung war die Herausforderung vieler chinesischer Unternehmen, ohne lokale Infrastruktur in den osteuropäischen Markt vorzudringen. Die CECZ schloss diese Lücke und entwickelte sich seither dynamisch weiter: Mehr als 140 Millionen US-Dollar sind bislang in den Ausbau geflossen. Rund 175 Unternehmen haben sich auf dem Areal angesiedelt, darunter 50 chinesische Holdings. Vertreten sind nicht nur zahlreiche Logistikdienstleister, sondern auch internationale Konzerne wie Huawei, Wanhua, Samsung, Bosch, Siemens und Audi – ein eindrucksvoller Beleg für die globale Ausrichtung der Zone. Das Handelsvolumen, das jährlich über die CECZ abgewickelt wird, liegt laut Medienberichten bei rund 2,7 Milliarden US-Dollar.

Zu den ersten Unternehmen vor Ort zählte der ungarische Logistikdienstleister Ghibli, der sich bereits 2013 in der Zone niederließ. Seine Lagerkapazitäten sind von ursprünglich 15.000 auf rund 60.000 Quadratmeter angewachsen, was die wachsende Bedeutung des Standorts unterstreicht.

Ein so leistungsfähiges Logistiknetzwerk im Herzen Europas erfordert exzellente Verkehrsverbindungen. In den Anfangsjahren spielten Bahnverkehre zwischen China und Budapest eine wichtige Rolle. Ein Meilenstein war die Ankunft des ersten China-Europa-Güterzuges auf der Route von Changsha nach Budapest im Juni 2017: Mit 41 Containern erreichte er als erster Zug über die Ukraine ein EU-Land. Die südliche Route hatte im Vergleich zur Nordverbindung über Polen weniger Engpässe und verkürzte sowohl die Distanz als auch die Transitzeiten.

EFFIZIENT, MULTIMODAL, ZUKUNFTSSICHER

In der Folge wurden weitere Zugverbindungen etabliert – doch mit dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine kamen diese Verkehre größtenteils zum Erliegen. Jetzt gewinnt der JadeWeserPort an Bedeutung: Deutschlands einziger Tiefwasserhafen bietet schnelle, seeseitige Liniendienste nach China und ergänzt diese durch eng getaktete Verbindungen ins europäische Hinterland. Mit dieser Kombination lässt sich auch die CECZ zuverlässig versorgen – effizient, multimodal und zukunftssicher.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt: Durch die intelligente Verknüpfung von See-, Schienen-, Straßen- und auch Luftverkehren ist die CECZ zu einem modernen Gateway für den chinesisch-europäischen Handel geworden. Budapest und Wilhelmshaven stehen beispielhaft für das wachsende Netzwerk zwischen Asien und Europa.



Mit seiner direkten Anbindung an den seeseitigen Umschlag des JadeWeserPort bietet das KV-Terminal eine ideale Logistikdrehscheibe im Verkehr mit Containern, Sattelauflegern und Wechselbrücken.

FOTOS: ISTOCK, BJÖRN LÜBBE

VERKAUFSARGUMENT

JADEWESERPORT

Seit rund drei Jahren zählt der Logistikdienstleister Cargo-Partner zu den Stammkunden des JadeWeserPort. Ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit bilden den Kern des Unternehmens.



„Wir konnten unseren Kunden helfen, indem wir Importe via Wilhelmshaven umgeroutet haben.“

ERICH SCHATZ
Corporate Director Product Management
Sea Cargo bei Cargo-Partner

„Wir arbeiten mit zahlreichen Unternehmen aus den Segmenten Fashion und Retail zusammen, die in der Vergangenheit aufgrund langer Laufzeiten, Zusatzkosten oder Limitierungen bei der Anbindung vor großen logistischen Herausforderungen standen“, berichtet Erich Schatz. Nicht ohne Stolz erklärt der Corporate Director Product Management Sea Cargo FCL bei Cargo-Partner: „Wir konnten unseren Kunden helfen, indem wir Importe via Wilhelmshaven umgeroutet haben.“

„Aktiv und regelmäßig“ habe die Zusammenarbeit mit dem JadeWeserPort im April 2022 begonnen, und zwar mit der Umstellung eines Hapag-Lloyd-Dienstes vom chinesischen Hafen Da Chan Bay Richtung Wilhelmshaven: „Hier hatten wir eine Laufzeit von nur noch 27 Tagen.“ Die Kunden seien so zufrieden gewesen, dass Cargo-Partner die Zusammenarbeit kontinuierlich erweitert habe.

Schatz sieht aber noch eine Reihe weiterer Vorteile: „Unser Ziel ist es, aktiv Emissionen einzusparen. Dabei ist der JadeWeserPort ein wichtiger Partner für uns.“ Durch geringere Wartezeiten und eine höhere Umschlaggeschwindigkeit gebe es weniger Staus und Verzögerungen, „was sich natürlich in einer höheren Nach-

haltigkeit niederschlägt“. Zudem überzeugt Schatz vor allem die Bahnanbindung: „Die ist hervorragend. Indem wir die Schienenverkehre der lokalen Bahnbetreiber ins Hinterland gezielt nutzen, können wir die Emissionen in der Transportkette weiter deutlich reduzieren.“

Mittlerweile nutze Cargo-Partner Verschiffungen über Wilhelmshaven als starkes Verkaufsargument. „Durch die vorteilhaften Tiefgänge der Großcontainerschiffe sowie die direkte Anbindung ans Straßen- und Schienennetz konnten wir schon viele Kunden von den Pluspunkten des JadeWeserPort überzeugen.“



CARGO-PARTNER IN ZAHLEN

Das Unternehmen mit Hauptsitz in Fischamend (Österreich) sieht sich als „Info-Logistik-Komplettanbieter mit einem breiten Portfolio an Luft-, See-, Landtransport- und Logistik-Services und besonderen Stärken in den Bereichen Informationstechnologie sowie Supply-Chain-Optimierung“. Cargo-Partner ist seit 2023 Teil der japanischen Nippon-Express-Gruppe.

Gründung:	1983
Beschäftigte:	3.800
Niederlassungen:	mehr als 150 in über 35 Ländern
Umsatz (p. a.):	rund 2,08 Milliarden Euro
Luftfrachtvolumen (p. a.):	rund 176.000 Tonnen
Seefrachtvolumen (p. a.):	rund 162.000 TEU
Straßenverkehre (p. a.):	rund 1,44 Millionen Tonnen



FOTOS: CARGO-PARTNER



„SEIT JEHER **ENG VERBUNDEN**“

Unicon Logistics ist Spezialist für Kunden aus dem E-Commerce-Bereich. Die Spanne der Dienstleistungen reicht von den Herstellern in Asien bis in die Läger der Marktplatzinhaber sowie von Industriekunden.



„Viele unserer Kunden sind auf den nationalen und internationalen Marktplätzen von Amazon, Ebay oder Kaufland aktiv, um ihre Produkte zu vertreiben“, berichtet Cornelia Mielitz, Head of Sales bei Unicon Logistics mit Hauptsitz in Bremen. „Sie schätzen das routinierte und professionelle logistische Handling ihrer Waren durch uns.“

Unicon sei „seit jeher“ eng mit dem JadeWeserPort verbunden, erklärt Mielitz. Sie denkt dabei vor allem an den Da-Chan-Bay-Expressdienst: „Der ist erstmals in der Pandemie direkt von Shenzhen nach Wilhelmshaven gefahren. Da hatten wir viele Container drauf. Und jetzt geht es weiter mit dem China-Europe-Express. Unsere Kunden profitieren von den kurzen Transitzeiten und der reibungslosen Abwicklung im JadeWeserPort ebenso wie wir bei Unicon.“

Ein weiteres wichtiges Standbein für Unicon ist das Handling von Rohstoffgütern wie Wolle oder Leder für Industriekunden. Hinzu kommt die indirekte Vertretung von Kunden außerhalb der EU – etwa aus der Schweiz –, die über Unicon in der EU ihre Waren vertreiben können.

Für alle Kunden, gleich welcher Branche, gelte: „Den für sie besten Weg zu finden und potenzielle Hindernisse zu beseitigen, ist unsere

tägliche Dienstleistung – und die erbringen wir mit Leidenschaft.“ So kommen jede Woche mehrere Dutzend Container zusammen, die aus Übersee im Tiefwasserhafen eintreffen. Die Abwicklung läuft offenbar mehr als zufriedenstellend: Über die Frage, ob sie Verbesserungsvorschläge für den JadeWeserPort habe, muss Cornelia Mielitz lange nachdenken. Dann antwortet sie: „Tatsächlich nicht!“

SO ARBEITET UNICON

Checklisten, Ablaufpläne und vor allem ein umfangreicher Fragen-und-Antworten-Katalog machen die starke Kundenorientierung des Logistikdienstleisters deutlich. Das Selbstverständnis von Unicon lautet: „Kunden wollen mit bürokratischem Kleinkram möglichst in Ruhe gelassen werden und am Ende lediglich hören: Aufgabe erledigt, was können wir noch für Sie tun?“



Übrigens: Rainer Westendorf, der Unicon vor über 20 Jahren zusammen mit Hans-Hermann Otto gründete, ist mit Andreas Bullwinkel, dem früheren Geschäftsführer der Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, zur Schule gegangen – vielleicht ein Grund dafür, dass das Unternehmen frühzeitig Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen in den Fokus genommen hat.

„Unsere Kunden schätzen die kurzen Transitzeiten und die reibungslose Abwicklung im JadeWeserPort ebenso wie wir bei Unicon.“

CORNELIA MIELITZ

Head of Sales bei Unicon Logistics

GROSSER BAHNHOF IM TIEFWASSERHAFEN



Das baugleiche Schwesterschiff der „Wilhelmshaven Express“, die „Berlin Express“, lief im September 2023 als erstes Schiff der Hamburg-Express-Klasse zu ihrer Jungfernfahrt aus. FOTO: HAPAG-LLOYD

Das Beste kommt immer zum Schluss: Mit der „Wilhelmshaven Express“ schließt Hapag-Lloyd im Sommer 2025 die Auslieferung von insgesamt zwölf baugleichen Schiffen der neuen Hamburg-Express-Klasse ab.

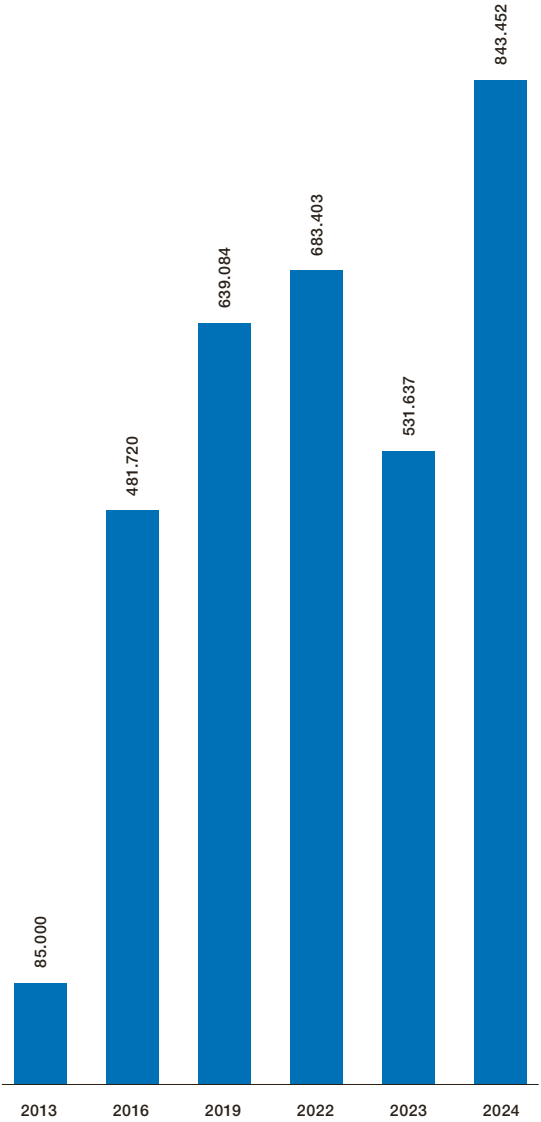
Dem Namen entsprechend wird der neue Boxcarrier noch in diesem Jahr im Rahmen einer festlichen Zeremonie im JadeWeserPort getauft. Wann genau das sein und wer als Taufpate oder Taufpatin fungieren wird, teilt Hapag-Lloyd zeitnah mit. Eines steht aber jetzt schon fest: Die Taufe unterstreicht die Bedeutung des JadeWeserPort als wichtiger Hub für das Gemini-Netzwerk.

Die hochmodernen Großcontainerschiffe der Hamburg-Express-Klasse haben eine Kapazität von 23.660 TEU und zählen zu den Top 10 der größten Boxcarrier weltweit. Neuartig ist der nachhaltige Antrieb der Schiffe: Dank Dual-Fuel-Technologie können sie nicht nur jetzt mit LNG, sondern auch mit zukünftigen, nicht-fossilen Brennstoffen wie E-Methan fahren. Hintergrund: Hapag-Lloyd plant, spätestens ab 2045 die gesamte eigene Flotte klimaneutral zu betreiben.

CONTAINERUMSCHLAG AUF REKORDNIVEAU

Der Containerumschlag am JadeWeserPort hat im vergangenen Jahr einen kräftigen Sprung gemacht – 2024 wurden an der Jade insgesamt 59 Prozent mehr Boxen umgeschlagen als noch im Jahr zuvor. In absoluten Zahlen ausgedrückt heißt das: 843.452 Standardcontainer wurden 2024 über die Kaje des JadeWeserPort gehievt, 2023 waren es 531.637.

„Der Einstieg von Hapag-Lloyd am Betrieb des Terminals wirkt sich nun aus“, kommentiert Marc-Oliver Hauswald, Leiter der JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG. Die Reederei hatte 2022 eine 30-Prozent-Beteiligung am Umschlagbetreiber Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven übernommen, die vorher Maersk gehalten hatte. Mittlerweile schicken die Hamburger mehrere Dienste in den Hafen. Die im Februar 2025 gestartete Gemini Cooperation wird wohl für weiteres Wachstum sorgen. „Für dieses Jahr bin ich sehr optimistisch, dass der Containerumschlag weiter nach oben geht. Die Millionen-Marke kommt damit in erreichbare Nähe“, freut sich Marc-Oliver Hauswald.



IMPRESSUM

TIEFGANG#21 | Mai 2025



Herausgeber

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

Geschäftsführer: Marc-Oliver Hauswald

Sitz: Wilhelmshaven
HRA 130829 Amtsgericht Oldenburg

Realisierung

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79, D-20097 Hamburg

Projektleitung & Redaktion: Ingo Neuling
Redaktionelle Mitarbeit: Behrend Oldenburg
Design: Andreas Gothsch

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

Druck: be1druckt GmbH, Nürnberg