AUSGABE
OKTOBER
2021

LOGISTICS PILOT

GERMAN PORTS

Magazin für Häfen, Schifffahrt und Logistik

Östliches Mitteleuropa – auf der Überholspur

Bitte nicht wundern, Frau Müllerova!
Geschäftlich nicht zu unterschätzen: die richtige Ansprache
Seite 16

Licht und Schatten nach dem Brexit
So meistern DFDS und L.I.T. die Auswirkungen des Austritts
Seite 19

Transporte per Binnenschiff
Trimodal Logistik agiert auf drei Feldern und doch mit klarem Fokus
Seite 24

CONTAINER

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

LOGISTICS PILOT digital!
Sie finden uns auch im Internet unter
www.logistics-pilot.com

„Eine Region mit einzigartiger wirtschaftlicher Dynamik“

Bernard Bauer, geschäftsführender Vorstand der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer

Liebe Leserinnen und Leser,

Tschechien, die Slowakei und Ungarn sind geografisch, aber auch wirtschaftlich so etwas wie die Kernländer Mittelosteuropas (MOE). Dieser spannende Wirtschaftsraum mit seinen zusammen nahezu 26 Millionen Einwohnern zeichnet sich in den letzten drei Jahrzehnten durch eine einzigartige wirtschaftliche Dynamik aus, angetrieben und enorm verstärkt durch den Beitritt zur EU im Jahr 2004.

Das Handelsvolumen zwischen Deutschland und diesen drei Ländern betrug 2019 rund 180 Milliarden Euro und liegt damit nur knapp hinter den USA als Handelspartner Deutschlands. Das recht kleine Tschechien ist sogar unter den Top Ten der weltweit wichtigsten Handelspartner Deutschlands. Die wichtigste Rolle spielt dabei natürlich die Automobilindustrie.

Die MOE-Region mit Ungarn, der Slowakei und dem an Deutschland angrenzenden Tschechien ist für ihren westlichen Partner von enormer Bedeutung als kompetenter Produktionsstandort mit hohen Qualitätsstandards, aber immer mehr auch als Entwicklungsstandort mit Innovationskraft. Seit Jahren nimmt in unserer Konjunkturumfrage zudem die Verfügbarkeit lokaler Zulieferer einen Spitzenplatz unter den Standortkriterien Tschechiens ein. Ähnliches gilt für Polen und die Slowakei. Nearshoring, das bei der Stabilisierung und Ökologisierung von Lieferketten eine wichtige Rolle spielen wird, wird sicher einen weiteren Impuls in diesen Ländern geben.

Wir sprechen hier über Exportnationen – Tschechien hat sogar eine positive Handelsbilanz mit Deutschland – die sehr stark in den europäischen Binnenmarkt liefern, aber immer mehr auch globale Märkte in den Blick nehmen. Dazu nutzen sie eine hervorragende Infrastruktur in Deutschland, auch wenn im Bereich Schiene noch einige Herausforderungen warten. Aber gerade auch die norddeutschen Seehäfen wie in Niedersachsen und Bremen sind von enormer Bedeutung. Sie sind für die drei MOE-Binnenländer ohne eigenen Meerzugang ein wichtiges Glied in der Lieferkette und das Tor zur Welt.

Ihr Bernard Brauer

TITELBILDMONTAGE: HORST KAPUSCHAT; FOTOS: NASA EARTH OBSERVATORY, EGIM, RAIL CARGO OPERATOR, ŠKODA AUTO, UNSPLASH: ERVIN LUKACS, PIXABAY: LUBOSHOUSKA/PHTORXP/MURDEROUSPASS (2X)/ANDY1888/JHRASKON, SHUTTERSTOCK: NICMON, ISTOCKPHOTO: NARVIKK, FOTO SEITE 3: DEUTSCH-TSCHECHISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER

AUSGABE
OKTOBER
2021

Themenschwerpunkt:
Östliches Mitteleuropa

4 **Impression**
Zahlen und Fakten rund um das östliche Mitteleuropa

6 **News**
Meldungen aus der Branche

10 **Main Topic**
Auch dank Automobilproduktion auf der Überholspur

16 **Behind the Scenes**
Bitte nicht wundern, Frau Müllerova!

19 **Logistics Story**
Licht und Schatten nach dem Brexit

22 **Digitisation**
Sicherer Hafen

24 **Portrait**
Trimodale Kompetenz im nassen Dreieck

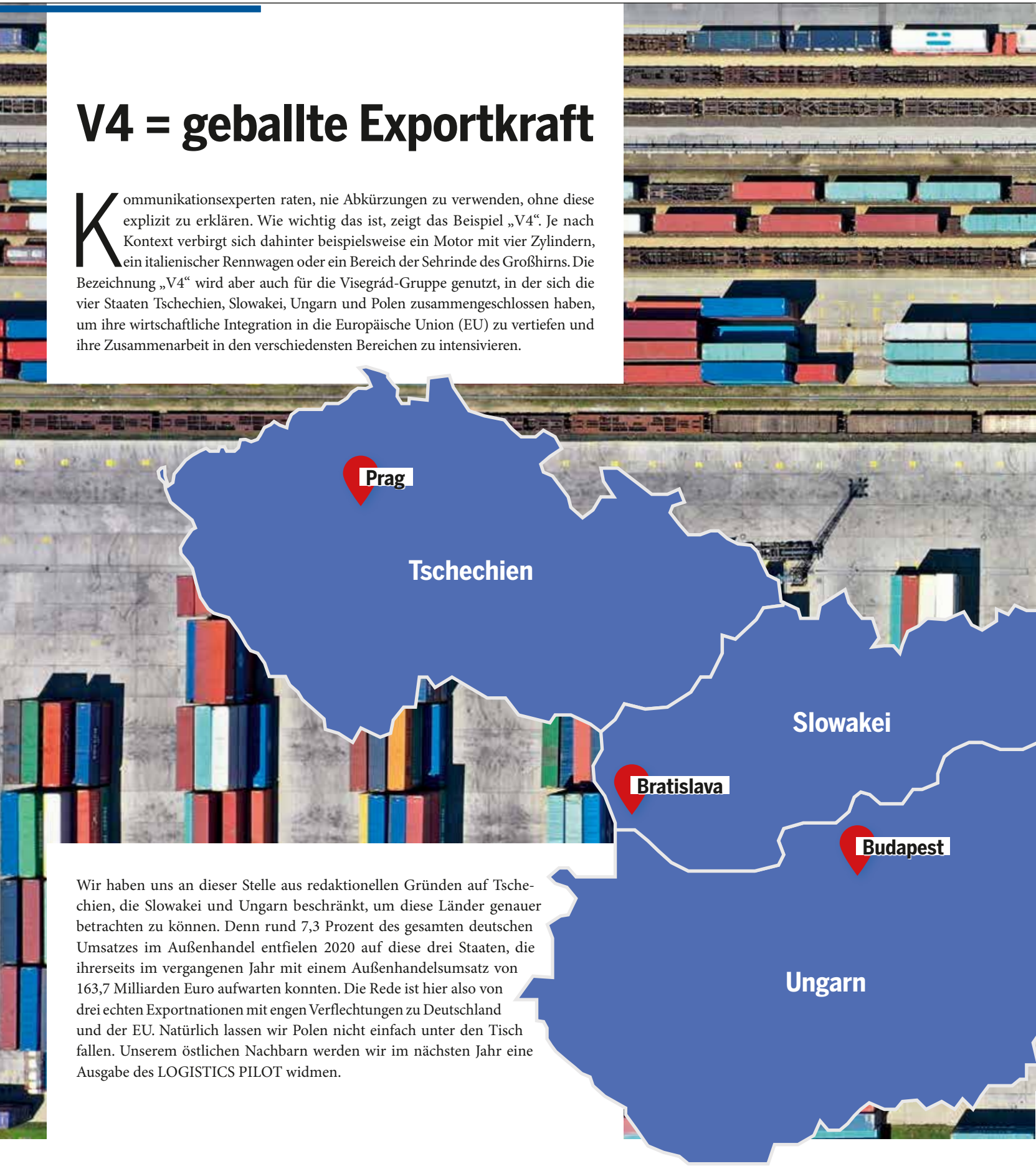
26 **Appointments**
Digitale, hybride und analoge Veranstaltungen

28 **People**
Meldungen aus der Branche

30 **Preview & Imprint**
Themenschwerpunkt Singapur

V4 = geballte Exportkraft

Kommunikationsexperten raten, nie Abkürzungen zu verwenden, ohne diese explizit zu erklären. Wie wichtig das ist, zeigt das Beispiel „V4“. Je nach Kontext verbirgt sich dahinter beispielsweise ein Motor mit vier Zylindern, ein italienischer Rennwagen oder ein Bereich der Sehrinde des Großhirns. Die Bezeichnung „V4“ wird aber auch für die Visegrád-Gruppe genutzt, in der sich die vier Staaten Tschechien, Slowakei, Ungarn und Polen zusammengeschlossen haben, um ihre wirtschaftliche Integration in die Europäische Union (EU) zu vertiefen und ihre Zusammenarbeit in den verschiedensten Bereichen zu intensivieren.



Wir haben uns an dieser Stelle aus redaktionellen Gründen auf Tschechien, die Slowakei und Ungarn beschränkt, um diese Länder genauer betrachten zu können. Denn rund 7,3 Prozent des gesamten deutschen Umsatzes im Außenhandel entfielen 2020 auf diese drei Staaten, die ihrerseits im vergangenen Jahr mit einem Außenhandelsumsatz von 163,7 Milliarden Euro aufwarten konnten. Die Rede ist hier also von drei echten Exportnationen mit engen Verflechtungen zu Deutschland und der EU. Natürlich lassen wir Polen nicht einfach unter den Tisch fallen. Unserem östlichen Nachbarn werden wir im nächsten Jahr eine Ausgabe des LOGISTICS PILOT widmen.

Slowakei

Hauptstadt:	Bratislava	**Fläche:**	49.035 km²
Einwohner 2020:	5,5 Mio.*	**BIP/Kopf 2020:**	19.071 US-$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020
in % der Gesamteinfuhr

1.	Kfz und -Teile	17,0 %
2.	Elektronik	13,0 %
3.	Maschinen	10,9 %

Hauptlieferländer 2020
Anteil in %

1.	Deutschland	18,4 %
2.	Tschechische Republik	9,9 %
3.	China	6,7 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2020
in % der Gesamtausfuhr

1.	Kfz und -Teile	34,1 %
2.	Elektronik	12,8 %
3.	Maschinen	9,7 %

Hauptabnehmerländer 2020
Anteil in %

1.	Deutschland	22,0 %
2.	Tschechische Republik	10,5 %
3.	Polen	7,9 %

Deutsche Ausfuhrgüter in die Slowakei 2020
in % der Gesamtausfuhr

1.	Kfz und -Teile	21,9 %
2.	Maschinen	14,1 %
3.	Elektrotechnik	11,2 %

Deutsche Einfuhrgüter aus der Slowakei 2020
in % der Gesamteinfuhr

1.	Kfz und -Teile	43,7 %
2.	Maschinen	12,2 %
3.	Elektrotechnik	7,6 %

Tschechien

Hauptstadt:	Prag	**Fläche:**	78.867 km²
Einwohner 2020:	10,7 Mio.*	**BIP/Kopf 2020:**	22.579 US-$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020
in % der Gesamteinfuhr

1.	Elektronik	20,2 %
2.	Chemische Erzeugnisse	11,8 %
3.	Maschinen	11,2 %

Hauptlieferländer 2020
Anteil in %

1.	Deutschland	23,2 %
2.	China	18,1 %
3.	Polen	7,9 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2020
in % der Gesamtausfuhr

1.	Kfz und -Teile	19,0 %
2.	Elektronik	18,0 %
3.	Maschinen	12,0 %

Hauptabnehmerländer 2020
Anteil in %

1.	Deutschland	32,7 %
2.	Slowakische Republik	7,6 %
3.	Polen	6,2 %

Deutsche Ausfuhrgüter in die Tschechische Republik 2020
in % der Gesamtausfuhr

1.	Maschinen	15,5 %
2.	Chemische Erzeugnisse	12,8 %
3.	Elektronik	11,5 %

Deutsche Einfuhrgüter aus der Tschechische Republik 2020
in % der Gesamteinfuhr

1.	Kfz und -Teile	22,9 %
2.	Maschinen	12,8 %
3.	Elektrotechnik	10,3 %

Ungarn

Hauptstadt:	Budapest
Einwohner 2020:	9,7 Mio.*
Fläche:	90.030 km²
BIP/Kopf 2020:	15.820 US-$*

Wichtigste Einfuhrgüter 2020
in % der Gesamteinfuhr

1.	Chemische Erzeugnisse	14,0 %
2.	Elektronik	13,9 %
3.	Maschinen	12,7 %

Wichtigste Ausfuhrgüter 2020
in % der Gesamtausfuhr

1.	Kfz und -Teile	16,4 %
2.	Elektronik	13,9 %
3.	Elektrotechnik	13,5 %

Hauptlieferländer 2020

1.	Deutschland	24,8 %
2.	China	7,7 %
3.	Österreich	5,8 %
4.	Polen	5,8 %

Hauptabnehmerländer 2020

1.	Deutschland	28,0 %
2.	Slowakische Republik	5,4 %
3.	Italien	5,2 %
4.	Rumänien	5,2 %

Deutsche Ausfuhrgüter nach Ungarn 2020
in % der Gesamtausfuhr

1.	Maschinen	18,2 %
2.	Kfz und -Teile	14,5 %
3.	Chemische Erzeugnisse	12,6 %

Deutsche Einfuhrgüter aus Ungarn 2020
in % der Gesamteinfuhr

1.	Kfz und -Teile	23,7%
2.	Maschinen	17,7 %
3.	Elektrotechnik	14,3 %

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

FOTOS: RAIL CARGO OPERATOR, VECTORSTOCK/SIRAANAMWONG

KOMPAKT

BREMEN. Seit Juli hat die **Bremische Hafen- und Logistikvertretung (BHV) die neue Rubrik „Ausbildungsberufe“ in ihre Website integriert.** Dort erhalten Interessierte einen Einblick in das vielfältige Ausbildungsangebot der über 200 BHV-Mitgliedsunternehmen. Denn ob Berufskraftfahrer oder Fachinformatiker – die Hafen- und Logistikbranche bietet vielfältige Ausbildungsmöglichkeiten und sucht dringend Nachwuchs. „Mit der neuen Rubrik richten wir uns gezielt an junge Menschen, die einen Ausbildungsplatz suchen“, so Axel Müller, Sprecher der BHV-Arbeitsgruppe Fachkräftemangel und Nachwuchsgewinnung, die die Websiterubrik initiiert hat.

OSNABRÜCK. Im Juli hat **Hellmann Worldwide Logistics den in Ungarn und Rumänien ansässigen Nachtexpressanbieter Innight Express übernommen.** Damit erschließt der Full-Service-Dienstleister im Rahmen seiner Expansionsstrategie im Segment der Nachtexpressdienstleistungen einen wichtigen Teil des zentral- und osteuropäischen Marktes. Die beiden Gesellschafter Tamás Aradi und Zoltán Csombok fungieren auch weiterhin als Managing Directors, um das operative Geschäft nahtlos weiterzuführen.

FOTOS: BREMENPORTS, RODENBERG_WALDKONTOR, EPAS, EUROGATE-INTERMODAL, MARIKO, HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS, NPORTS ANDREAS BURMANN, BÖB E. V.

Bremische Häfen mit starkem ersten Halbjahr

BREMEN/BREMERHAVEN. Der Gesamtumschlag über die bremischen Häfen hat im ersten Halbjahr dieses Jahres deutlich zugenommen. **Insgesamt wurden von Januar bis Ende Juni 35,2 Millionen Tonnen umgeschlagen.** Das sind **7,8 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs.** „Besonders erfreulich ist, dass der Umschlag in einigen Bereichen sogar bereits über den Vor-Corona-Zahlen liegt“, so die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. Das gilt zum Beispiel für den Containerbereich, der einen Zuwachs von 11,1 Prozent über dem Vorkrisenniveau lag. Insgesamt wurden 2,59 Millionen TEU umgeschlagen. Noch erfolgreicher waren die bremischen Häfen bei den Fahrzeugen im ersten Halbjahr: 934.000 umgeschlagene Einheiten bedeuten eine Steigerung von 34,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Fahrzeugumschlag im ersten Halbjahr 2020 pandemiebedingt besonders stark eingebrochen war. Insgesamt gingen in Bremerhaven im ersten Halbjahr dieses Jahres 29,2 Millionen Tonnen über die Kaje, in Bremen waren es 6,035 Millionen Tonnen.

Plus bei Stückgut und Containern

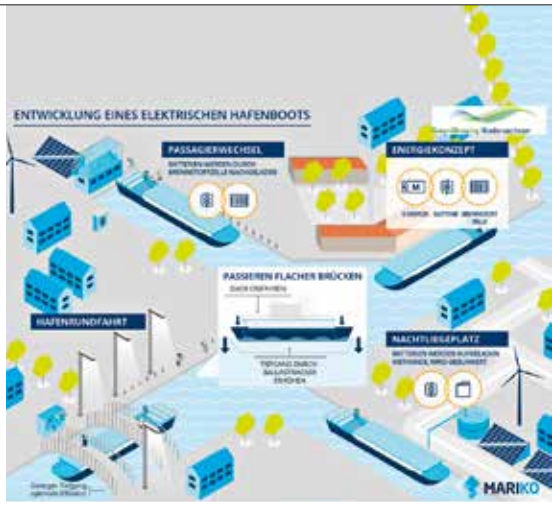
OLDENBURG. Die neun **niedersächsischen Seehäfen sind trotz Coronakrise insgesamt gut durch das erste Halbjahr 2021 gekommen.** Das zeigen die Anfang September veröffentlichten Zahlen der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen. Mit rund 24 Millionen Tonnen schlug die Hafengruppe ein Prozent mehr Güter (174.609 Tonnen) um als im Vergleichszeitraum 2020. Positiv entwickelte sich insbesondere der Umschlag von Stückgut und Containern. Für die einzelnen Standorte ergaben sich dabei folgende Umschlagsergebnisse: Brake (2,51 Millionen Tonnen: das entspricht einem Minus von 9 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2020), Cuxhaven (1,18 Millionen Tonnen, plus 23 Prozent), Emden (1,94 Millionen Tonnen, plus 10 Prozent), Leer (161.000 Tonnen, plus 14 Prozent), Nordenham (0,97 Millionen Tonnen, minus 6 Prozent), Oldenburg seewärtig: (46.501, plus 26 Prozent), Papenburg (337.998 Tonnen, minus 19 Prozent), Stade (3,06 Millionen Tonnen, minus 9 Prozent) und Wilhelmshaven (14,17 Millionen Tonnen, plus 3 Prozent).

BÖB-Positionen für die 20. Wahlperiode

BERLIN. Die Belange der Hafen- und Logistikwirtschaft müssen in den Koalitionsverhandlungen und der künftigen Regierungspolitik berücksichtigt werden. Das hat der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) anlässlich der Bundestagswahl gefordert. In einem Positionspapier verlangt der BÖB, die Häfen bei Investitionen in Erhalt und Ausbau der Hafeninfrastruktur für den multimodalen Güterumschlag sowie bei Ufersanierungen stärker zu unterstützen. Auch das Vorhaben, Häfen zu Drehkreuzen der Energiewende weiterzuentwickeln, müsse besser gefördert werden.

EKB übernimmt EUROGATE-Trucking

HAMBURG. Die auf Containertransporte spezialisierte **EKB Container Logistik hat zum ersten August die Truckingaktivitäten von EUROGATE Intermodal übernommen.** Dabei handelt es sich vor allem um Umfuhren innerhalb des Hamburger Hafens und im Regionalverkehr, teilt das Unternehmen mit. EKB und EUROGATE Intermodal arbeiten bereits seit Langem zusammen – unter anderem sind beide Gesellschafter von Trimodal Logistik (siehe Seite 24). Die Vereinbarung beinhaltet die Kundenbeziehungen, aber nicht den Chassis-Fuhrpark von EUROGATE Intermodal, teilten die beiden Unternehmen mit.



Ein Methanolschiff wird kommen

EMDEN/LEER. Hafenrundfahrten in Emden sollen zukünftig CO_2-neutral sein. Für einen innovativen **Neubau des bisherigen Hafenboots „MB Ratsdelft“** haben sich die Betreiberreederei AG Ems aus Emden, die Schiffswerft Diedrich aus Oldersum und das Mariko aus Leer in einem Innovationsprojekt zusammengetan. Der Neubau soll rein elektrisch fahren, mit Brennstoffzellen ausgerüstet werden und ein innovatives Schiffsdesign mit minimalem Tiefgang aufweisen, um eine Durchfahrt unter den niedrigen Brücken vor Ort zu ermöglichen. Im Juli wurde das Projekt offiziell in Leer gestartet.

Hellmann begrüßt über 160 Nachwuchskräfte

OSNABRÜCK. Im Jahr seines 150. Firmenjubiläums **heißt Hellmann Worldwide Logistics allein in Deutschland über 160 Nachwuchskräfte aus 13 Ländern willkommen.** Nachdem die Azubis Anfang August in 26 Ausbildungsbetrieben begrüßt wurden, fand Anfang Oktober ein deutschlandweites digitales Kick-off-Event mit der Zuschaltung des Influencers Sidney Hoffmann statt. „Ich freue mich, dass wir trotz der Coronapandemie auch in diesem Jahr wieder so viele neue Kolleginnen und Kollegen bei uns willkommen heißen dürfen“, sagte Sven Eisfeld, Managing Director Germany, Hellmann Worldwide Logistics.

Emder Wahrzeichen neu saniert

EMDEN. Seit Juli haben die Emder wieder ihre **Westerems-Ansteuerungstonne** zurück – **komplett saniert von Auszubildenden des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Ems-Nordsee (WSA) und von NPorts.** „Die Azubis haben hervorragende Arbeit geleistet“, lobte Hermann Poppen, Amtsleiter des WSA. „Mit viel Fleiß und Teamwork haben sie das Sanierungsprojekt souverän und innerhalb des Zeitplans abgeschlossen.“ Die elf Tonnen schwere Ansteuerungstonne ist ein Geschenk des Nautischen Vereins und liegt seit 1985 am Dr.-Erich-Brüggemann-Ufer.

KOMPAKT

BREMEN/BREMERHAVEN/HAMBURG/STADE. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat entschieden, in Norddeutschland ein auf Wasserstofftechnologie ausgerichtetes **Innovations- und Technologiezentrum für die Luft- und Schifffahrt** zu errichten. Das ITZ Nord soll als Dienstleistungszentrum im Netzwerk des Deutschen Zentrums für die Mobilität der Zukunft an den Standorten Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Stade aufgebaut werden.

HOLZWICKEDE. Die Rhenus Gruppe wird ihre Präsenz auf dem polnischen Markt mit der geplanten Übernahme des polnischen Speditions- und Logistikunternehmens C. Hartwig weiter ausbauen. Das teilte der Logistikdienstleister aus Holzwickede mit. C. Hartwig ist eines der führenden Unternehmen im polnischen Transport-, Speditions- und Logistikmarkt mit Schwerpunkten in der See- und Luftfracht sowie im Landverkehr. Die Übernahme bedarf jedoch noch der Zustimmung des Aufsichtsrats der OTL-Gruppe und der Genehmigung durch die Kartellbehörden. Sind diese Bedingungen erfüllt, rechnet Rhenus im Oktober mit dem Abschluss der Übernahme.

FOTOS: BLG LOGISTICS, BREMENPORTS (4), EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS AG, PEXELS/JANRUNE-SMENES, C. RÖTTMANN

Billerbeck umfassend renaturiert

BREMEN. Am Mittel- und Oberlauf der Billerbeck hat **bremenports** in den vergangenen zwei Jahren eine **umfangreiche Ausgleichsmaßnahme durchgeführt,** in deren Rahmen unter anderem eine umfassende Renaturierung realisiert wurde. Diese umfasste das aquatische System des Gewässers und Maßnahmen in den angrenzenden Zonen. Dazu bremenports-Geschäftsführer Robert Howe: **„Unser Anspruch ist es, dass Hafenentwicklung und Naturschutz Hand in Hand gehen.** So schaffen wir Planungssicherheit für Hafenprojekte und sorgen dafür, dass ein wichtiger Naturraum sich vielfältig weiterentwickelt."

„Ausbildungs-Achterpack" startet bei epas

EMDEN. Seit August beschäftigt Ems Ports Agency and Stevedoring (epas) acht neue Auszubildende in den Berufsbildern Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistungen sowie Fachkraft für Lagerlogistik. Für **Peter Hermann (v. l.), Jannes Harms, Mike Köhm, David Bachmann, Elias Gerken, Rouven Sassmanhausen, Lukas Mack und Tolga de Vries** hat damit eine spannende Zeit begonnen. „Neben der Weitergabe von Wissen steht bei uns vor allem auch die individuelle Förderung der Auszubildenden im Vordergrund", betont Mirja Schmidt, Ausbildungsbeauftragte bei epas.

Hilfsaktion für Hochwasseropfer

BREMEN. Nachdem das Hochwasser in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz die Lebensgrundlage vieler Menschen und die dortige Infrastruktur weitgehend vernichtet hatte, **startete die bremische Hafenwirtschaft auf Initiative des Logistikdienstleisters Tiemann Ende Juli eine spontane Hilfsaktion.** Mit zwei Fahrzeugen und personeller Unterstützung von bremenports half das siebenköpfige Team im Überschwemmungsgebiet für einen Tag mit Schaufeln, Schutzanzügen und Putzlappen sowie Pumpen, Kettensägen und Stromaggregaten bei den Aufräumarbeiten.

Baurecht für Columbuskaje liegt vor

BREMERHAVEN. Mit dem Bau der Columbuskaje kann im Oktober begonnen werden. Ein Jahr, nachdem bremenports einen Antrag auf Planfeststellung gestellt hatte, genehmigte die zuständige Planfeststellungsbehörde bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau im August die Pläne der Hafenmanagementgesellschaft. Die Columbuskaje erstreckt sich in Bremerhaven über eine Länge von 1.000 Metern – von der Südspitze der Columbusinsel bis zur sogenannten Kaje 66 im Norden. Sie dient vorrangig der Abfertigung und Ausrüstung von Kreuzfahrtschiffen.

Finanzspritze für grüne Innovationen in KMU

NORDDEUTSCHLAND. Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) ist Partner eines internationalen Clusterkonsortiums, das **zur Umsetzung des EU-Projekts „GreenOffshoreTech" fünf Millionen Euro aus dem Forschungs- und Innovationsprogramm „Horizon 2020" der EU** erhält. Das Projekt wurde als zweitbester Vorschlag unter 132 Ausschreibungsbewerbungen ausgewählt. „Im Fokus stehen unsere kleinen und mittleren Mitgliedsunternehmen, die mit ihren innovativen Lösungen zur Realisierung des Green Deals in der maritimen Branche beitragen", so Jessica Wegener, Geschäftsführerin des MCN.

epas erweitert sein logistisches Netzwerk

EMDEN. Ems Ports Agency and Stevedoring (epas) hat im Juli erste Seeschiffsverladungen mit Windkraftanlagen für einen Hersteller aus dem südlichen Emsland durchgeführt. Die Komponenten, die per Binnenschiff am Nordkai angeliefert und bei epas zwischengelagert wurden, bestanden aus dem Maschinenhaus, der Nabe und dem Getriebestrang mit einem Stückgewicht von jeweils bis über 100 Tonnen. „Wir freuen uns auf eine angenehme Zusammenarbeit und auf eine Weiterentwicklung unseres Portfolios", bilanzierte Florian Harms, Handlungsbevollmächtigter bei epas, nach der erfolgreichen Premiere.

Gute Noten und viel Potenzial

BREMEN. Gemeinsam mit dem **Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)** hat bremenports eine **europaweit angelegte Onlineumfrage** durchgeführt, um unter anderem die **Zufriedenheit von Binnenschiffern** zu erfragen und um auszuloten, wie man den Aufenthalt in den Bremer Häfen noch angenehmer machen kann. Dabei schnitten die Bremer Häfen sehr gut ab, und es zeigte sich, dass besonders die nautischen Bedingungen, geringe Wartezeiten, die Verfügbarkeit von Liegeplätzen sowie effiziente Abrechnungsprozesse und die Kommunikation zu ihren großen Stärken gehören.

Pandemie als Innovationstreiber

EMDEN. Auf der Basis ihrer Erfahrungen aus der Coronapandemie **hat die Emder Schiffsausrüstungs AG ihr Ship Stores Management jüngst um ein Vitalitykonzept mit ganzheitlicher Betrachtung von Gesundheit und Fitness der Seeleute ergänzt.** „Wir versorgen täglich mehr als 4.000 Seeleute im Rahmen unseres Foodmanagements – das ist Verantwortung und Verpflichtung", so Simon Menz, Vorstandsmitglied bei der Emder Schiffsausrüstung. Zu dem Konzept gehören neben der Versorgung mit Lebensmitteln die Beratung zum Küchenequipment, die Vermittlung von Kochkursen und eine Fitness-App.

BLG „H2-ready" in Leipzig

LEIPZIG/BREMEN. Im BMW Group Werk Leipzig **hat BLG LOGISTICS im Juli 37 Flurförderzeuge mit Brennstoffzellen in Betrieb genommen.** Sie werden nun an der vierten Wasserstofftankstelle auf dem Werksgelände betankt, die anlässlich des Wasserstoffgipfels Mitteldeutschland im Mai in Betrieb genommen wurde. Damit leistet das Bremer Logistikunternehmen, das in Leipzig die Produktionsversorgung verantwortet, nach eigener Aussage „einen wichtigen Beitrag, um die BMW-Vision eines 'grünen Werks' mit vollständiger Dekarbonisierung der Produktion Realität werden zu lassen."

Auch dank Automobilproduktion auf der Überhol

Die Slowakei, Tschechien und Ungarn haben viele Gemeinsamkeiten. Dabei punkten sie nicht nur als Exportnationen, sondern sind insbesondere wichtige Standorte für die Automobil- und Zulieferindustrie. Im Gegensatz dazu fristet die dortige Binnenschifffahrt aber eher ein Schattendasein.

Der Blick auf die Kennzahlen auf den Seiten 4 und 5 zeigt: Für die Slowakei, Tschechien und Ungarn ist Deutschland der wichtigste Handelspartner, sowohl als Liefer- als auch als Abnehmerland. Umgekehrt belegen diese Länder im Ranking der deutschen Handelspartner nach den Informationen des Statistischen Bundesamts vom Mai dieses Jahres die Plätze 10 (Tschechien), 13 (Ungarn) und 22 (Slowakei). Und die Zahlen aus den ersten Monaten dieses Jahres lassen eine weitere Steigerung vermuten: Während 2020 7,3 Prozent des gesamten deutschen Außenhandelsumsatzes auf diese drei Staaten entfielen, waren es zwischen Januar und Mai 2021 bereits 7,6 Prozent.

FOTOS: ISTOCKPHOTO/BR3KKANOS, GTAI, RAIL CARGO OPERATOR

spur

„Bei diesen Ländern handelt es sich um echte Exportnationen, die im vergangenen Jahr zusammen einen Außenhandelsumsatz von rund 672 Milliarden Euro erwirtschaftet haben, davon rund 164 Milliarden allein mit Deutschland. Ihre Bedeutung zeigt sich auch daran, dass Tschechien und Ungarn in der Rangfolge der wichtigsten deutschen Handelspartner zum Beispiel vor Russland und Japan rangieren und dass die Slowakei in diesem Ranking unter anderem vor Indien, Mexiko und Kanada zu finden ist“, umreißt Regina Wippler, Wirtschaftsexpertin bei Germany Trade & Invest (GTAI) für die Länder Tschechien und Slowakei die Ausgangslage. Und ihr Kollege Fabian Möpert, GTAI-Wirtschaftsexperte für Ungarn, ergänzt: „Eine weitere Gemeinsamkeit ist, dass diese Länder schon längst nicht mehr nur als die verlängerte Werkbank des Westens fungieren, sondern starke Industrienationen sind. Hier ist insbesondere die Automobilindustrie zu nennen, in deren Zuge sich viele wichtige internationale Player und ihre Zulieferunternehmen in der Region angesiedelt haben.“ Das spiegelt sich auch in der Auflistung der wichtigsten Export- und Importgüter wider (vgl. Seiten 4 und 5). „Von Unternehmen aus der Metallverarbeitung und dem Maschinenbau über die Elektrik- und Elektronikindustrie bis hin zu Kunststoff- und Gummierzeugern sind dort zahlreiche Bereiche vertreten, die mehr oder weniger große Schnittmengen zur Automobilherstellung aufweisen, aber auch in anderen Marktsegmenten erfolgreich sind und denen es zunehmend gelingt, forschungsintensive und innovationsträchtige Wertschöpfungsschritte anzuziehen“, so Wippler. In diesem Branchenmix gilt die verhältnismäßig kleine Slowakei mit ihren rund 5,5 Millionen Einwohnern bereits seit Jahren als Weltmeister bei der Pkw-Produktion pro Kopf.

Auf die Frage, warum diese Nationen für ausländische Investoren besonders attraktiv sind, hat Möpert eine klare Antwort: „Alle drei Länder bieten als Mitglieder der EU grundsätzlich stabile und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für Industrieansiedlungen. Das zeigt sich auch regelmäßig in den Konjunkturumfragen der einschlägigen Auslandshandelskammern.“ Hinzu kämen die vorteilhafte geografische Lage, die sie auch als Logistikdrehkreuz für Transporte in Richtung Osten und Süden ins Spiel bringt, die sich stetig verbessernde Infrastruktur, zu der auch die umfangreichen Fördermittel der EU beitragen, und die gute Qualifikation der dortigen Arbeitskräfte. „Darüber hinaus gehört Ungarn, was den Zufluss ausländischer Direktinvestitionen betrifft, zu den erfolgreichsten Ländern in der Region“, berichtet Möpert. Als Schwachpunkte der drei Länder hat der GTAI-Experte indes ihre hohe Exportabhängigkeit, die schlechter werdende Verfügbarkeit von Fachkräften und regionale Unterschiede bei der Wirtschaftsentwicklung in den einzelnen Ländern ausgemacht. Über sein Fachgebiet Ungarn sagt er: „Nachteilig könnte sich in Zukunft auch der Konfrontationskurs der ungarischen Regierung gegenüber der Europäischen Union auswirken, etwa wenn deshalb Fördergelder ausbleiben sollten.“

Das BILK-Kombi-Terminal in Budapest ist das Umschlagsterminal für Ladung von und nach Ungarn und Rumänien.

„Bei diesen Ländern handelt es sich um echte Exportnationen.“

Regina Wippler, Wirtschaftsexpertin Germany Trade & Invest (GTAI) für die Länder Tschechien und Slowakei

„Der weitere Ausbau der Infrastruktur wird wichtige Konjunkturimpulse geben."

Fabian Möpert, Wirtschaftsexperte Germany Trade & Invest (GTAI) für Ungarn

„Die Region ist in Bewegung"

Nimmt man den Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Güterverkehr in Tschechien, der Slowakei und Ungarn genauer unter die Lupe, so zeigt sich in allen drei Ländern ein ähnliches Bild: Rund zwei Drittel der Gütertransporte werden auf der Straße abgewickelt, während jeweils circa 20 Prozent auf die Schiene entfallen. „Die Binnenschifffahrt spielte bisher keine ausgeprägte Rolle. In Ungarn liegt ihr Anteil bei deutlich unter fünf Prozent, in der Slowakei bei 0,6 Prozent und in Tschechien bei 0,3 Prozent. Auf diesem Verkehrsträger werden gegenwärtig vor allem Massengüter, Agrarerzeugnisse, Bergbaugüter und übergroße Fertigungsteile transportiert", so Wippler. Dennoch seien vor allem die Häfen in den Hauptstädten Prag, Bratislava und Budapest wichtige Schnittstellen, wenn es um die Hinterlandtransporte gehe. Neben diesen Standorten haben sich in den vergangenen Jahren aber auch die Häfen Győr-Gönyű und Baja (in Ungarn), Mělník (in Tschechien) und Komárno (Slowakei) als weitere Hubs auf dem Wasserweg etabliert.

Um die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsknotenpunkte weiter zu erhöhen, ist eine Vielzahl von Projekten bereits angestoßen oder zumindest angedacht worden. Dazu gehören beispielsweise der jüngst vorgestellte Masterplan zur Entwicklung des Hafens in Komárno mit entsprechender Infra- und Suprastruktur, die Modernisierung des Hafens in Bratislava, einschließlich des Baus eines LNG-Terminals, und die Wiederbelebung des tschechischen Plans einer Kanalverbindung zwischen Donau, Oder und Elbe, die eine weitere schiffbare Verbindung vom Schwarzen Meer zur Nord- und Ostsee schaffen soll. Dieses Projekt ist aber nicht unumstritten. Außerdem wurde in der Nähe der ungarischen Stadt Záhony, die eine zentrale Rolle im internationalen Schienengüterverkehr spielt, im Januar dieses Jahres mit der Errichtung eines Terminals für intermodalen Gütertransport begonnen. Seine Fertigstellung ist für das erste Quartal 2022 geplant. „Diese Beispiele zeigen, dass die Region in Bewegung ist und dass der weitere Ausbau der Infrastruktur wichtige Konjunkturimpulse geben wird", blickt Möpert optimistisch in die Zukunft.

Diese Ansicht teilt auch Peter Hrbik, Repräsentant von bremenports in Tschechien, und ergänzt sie um einen weiteren Aspekt: „Die Region mit ihren wichtigen Industrien sowie ihrer leistungsstarken Transport- und Logistikbranche ist aus der Coronapandemie gestärkt hervorgegangen. Die Unternehmen dort erwarten in den kommenden Monaten eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Das wird auch aus den zuvor erwähnten Projekten ersichtlich." Eine positive Entwicklung sieht Hrbik ebenso, was die Digitalisierung in diesen drei Ländern betrifft. „Durch die Pandemie haben viele Menschen die Vorteile der neuen Technologien zu schätzen gelernt und sind diesen gegenüber viel aufgeschlossener geworden."

„Durch die Pandemie haben viele Menschen die Vorteile der neuen Technologien zu schätzen gelernt."

Peter Hrbik, Repräsentant von bremenports für Tschechien

FOTOS: PRIVAT, BREMENPORTS, ISTOCKPHOTO/VLADIMIR_TIMOFEEV, EGIM

Experten berichten aus der Praxis

Seit Anfang der 1990er-Jahre verbindet der Kombi-Operateur EUROGATE Intermodal (EGIM) die deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg auf der Schiene direkt mit Ungarn und dem dortigen Budapester Terminal BILK. Parallel dazu fungiert I.C.E. Transport Hungary seit 1996 als Agent für EGIM in Ungarn, um dort unter anderem die Vor- und Nachläufe per Lkw zu koordinieren. „Auf der Schiene transportieren wir zwischen Ungarn und Deutschland alles, was in einen Seecontainer passt, vor allem Automotive Parts, gefrorenes Geflügel und Chemieprodukte", so Lars Hedderich, Geschäftsführer von EGIM. Dabei betont er: „In erster Linie wickeln wir die maritimen Containertransporte zwischen Ungarn und den deutschen Seehäfen ab, insbesondere für den Überseeverkehr aus Fernost, in die USA sowie nach Mittel- und Südamerika." Pro Jahr kommen nach seiner Aussage auf dieser Bahnstrecke rund 40.000 TEU Volumen zusammen – von denen rund 60 Prozent dem Hafen in Bremerhaven und rund 40 Prozent dem Hamburger Hafen zugerechnet werden können. „Bei Bedarf können wir auch Ladung aus dem Tiefwasserhafen Wilhelmshaven in unser Netzwerk einspeisen", ergänzt Niels Riedel, Vertriebsleiter von EGIM. Dabei hat er nach eigenem Bekunden schon jetzt einen Plan für eine voll integrierte Anbindung von Wilhelmshaven an das EGIM Netzwerk – und zwar nach der Elektrifizierung der Strecken Oldenburg-Wilhelmshaven und Sande-JadeWeserPort ab 2023.

Zwischen Bremerhaven und Budapest sowie respektive zwischen Hamburg und Budapest sind die bis zu 680 Meter langen EGIM-Züge in der Regel unter 30 Stunden unterwegs – bei bis zu sechs Abfahrten pro Woche. Auf dieser Strecke bieten sie maximal 96 Containerstellplätze pro Richtung, wobei die Loks ein Gesamtgewicht von 1.000 bis 1.200 Tonnen Ladung ziehen können. Für die Transporte bis Budapest ist boxXpress.de, an dem EGIM eine Beteiligung hat, als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortlich. Für die Strecke Österreich-Ungarn nutzt boxXpress.de indes die ungarische EGIM-Beteiligung Floyd. Auf diese Weise bleibt die gesamte Strecke fest in der Hand des Hamburger Kombi-Operateurs. „Die Wirtschaft in Ungarn hat sich in den vergangenen 15 Jahren stabil weiterentwickelt, leider aber nicht zum Vorteil der deutschen Nordhäfen", so Hedderich. „Das liegt daran, dass die Optionen auf der Südstrecke wirtschaftlich attraktiver sind. Denn Bremerhaven liegt beispielsweise rund dreimal so weit von Budapest entfernt wie der Hafen Koper. Das wirkt sich natürlich auch auf die Logistikkosten aus." Parallel dazu verweist Riedel auf das Problem der Unpaarigkeit der Verkehre: „Wir haben über die deutschen Häfen einfach mehr Export als Import, wenn es um die Verkehre in Richtung Osteuropa geht. Das ist für uns ein Grund, unser Netzwerk ständig konzeptionell weiterzuentwickeln."

„Die Wirtschaft in Ungarn hat sich in den vergangenen 15 Jahren stabil weiterentwickelt."

Lars Hedderich, Geschäftsführer von EGIM

Die Karte zeigt die Bahnrouten von EGIM für Containerganzzüge in Europa.

„Wir haben über die deutschen Häfen einfach mehr Export als Import."

Niels Riedel, Vertriebsleiter von EGIM

Zudem habe sich vor allem bei Importen aus den USA, die über Bremerhaven angeliefert werden, der Weitertransport auf der Schiene bewährt.

Wenn es um Containertransporte in und aus der MOE-Region geht, dann steht auch SACO Shipping regelmäßig vor der Frage, wann man dazu auf die Häfen in Nordeuropa und wann auf die Optionen in Südeuropa zurückgreifen soll. Für diesen Fall hat Steinhoff eine plausible Faustformel parat: „Koper und die anderen Südhäfen sind keine wirkliche Alternative, wenn es um Ladung nach Westen geht, also zum Beispiel in die USA oder nach Südamerika." Bei Ladung in Richtung Fernost sähe das aber anders aus.

„Richtung Westen sind die Südhäfen keine Alternative"

Als neutraler NVOCC-Dienstleister (non-vessel operating common carrier) ist SACO Shipping seit rund zehn Jahren auch mit eigenen Niederlassungen in Prag, Bratislava und Budapest vertreten. „Das sind die wichtigsten Hubs in der Region. Von dort aus erreichen wir innerhalb von einem Tag per Lkw jeden Standort in dem jeweiligen Land", so Matthias Steinhoff, Business Development SACO Shipping. Dabei bietet SACO Shipping seinen Kunden in Tschechien, der Slowakei und in Ungarn die gleichen Im- und Exportleistungen im Containertransport, die das Unternehmen auch über das Stammhaus in Hamburg und die Niederlassung in Bremen abwickelt – egal ob es sich um LCL- oder FCL-Ladungen handelt. Neben dem Lkw und dem Zug hat SACO Shipping zudem die Möglichkeit, den Verkehrsträger Flugzeug mit ins Spiel bringen, und zwar über seine Tochter SACO Groupair. „Die Luftfracht macht bisher nur einen kleinen Teil unseres Portfolios aus – die mit Abstand größten Mengen wickeln wir auf der Straße ab", umreißt Steinhoff.

„Prag, Bratislava und Budapest sind die wichtigsten Hubs in der Region."

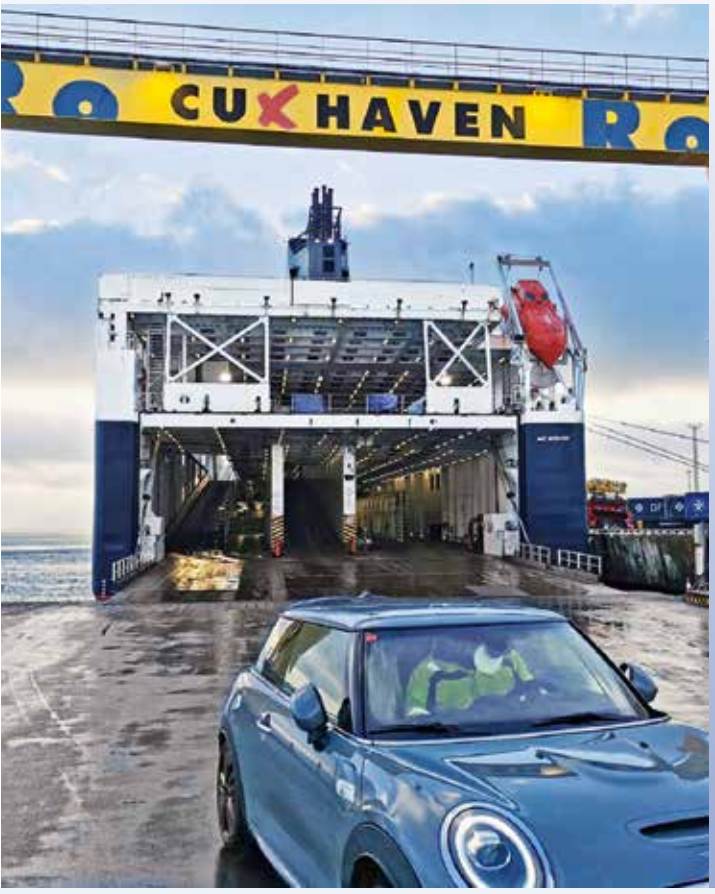
Matthias Steinhoff, Business Development Saco Shipping

Cuxhaven als wichtige Automobildrehscheibe

Auch Cuxhaven ist intensiv in den Warenaustausch mit Tschechien, der Slowakei und Ungarn eingebunden. Oliver Fuhljahn, Head of Automobile Logistics bei Cuxport, hat in den vergangenen Monaten für sein Marktsegment eine starke Verlagerung der Produktionen aus Großbritannien ins östliche Mitteleuropa infolge des Brexits ausgemacht. „Nahezu alle OEM der Automobilindustrie verfügen dort bereits über Produktionsstätten oder planen, welche zu errichten. Cuxhaven fungiert dabei als wichtige Drehscheibe, insbesondere bei Transporten nach Skandinavien oder Großbritannien", so Fuhljahn. So transportiere etwa Volkswagen von Tschechien über Cuxhaven nach Schweden. Die Automobile kommen aus Mladá Boleslav per Bahn und gehen von dem deutschen Standort dann weiter per Schiff nach Großbritannien. Auch Daimler wähle den Weg von Kecskemét in Ungarn über Cuxhaven nach Schweden. Und der Experte nennt noch weitere Beispiele für den Warenfluss über die Stadt an der Elbmündung: „Glovis Europe befördert Kia-Automobile von Žilina in der Slowakei zu zwei Dritteln mit der Bahn und zu einem Drittel per Lkw in Richtung Cuxhaven. Von dort geht es täglich per Schiff in Richtung Großbritannien/England. Ebenso werden die JLR-Fahrzeuge von Tata per Lkw aus der Slowakei kommend in Cuxhaven für den Weitertransport ins Baltikum umgeschlagen." Aus derzeitiger Sicht geht Fuhljahn aber nicht davon aus, dass es sich bei dem brexitbedingt eingeschlagenen Weg nur um eine Kurzzeitlösung handelt:

„Der Ausbau von Automobilproduktionsstätten im östlichen Mitteleuropa wird sicherlich längerfristig vorangetrieben, und die Kapazitäten der Logistikdienstleister werden auch daraufhin ausgerichtet", ist er sich sicher. Als Beleg dafür führt er zum Beispiel die jüngsten Entwicklungen der Tata-Gruppe mit den Marken Jaguar und Land Rover in Nitra (Slowakei) oder von BMW in Debrecen (Ungarn) an.

FOTOS: SACO SHIPPING, STEFAN BUNGERT, CUXPORT, GENERALDIREKTION WASSERSTRASSEN UND SCHIFFFAHRT



„Der Ausbau von Automobilproduktionsstätten im östlichen Mitteleuropa wird längerfristig vorangetrieben."

Oliver Fuhljahn, Head of Automobile Logistics Cuxport

Bei seinem Ausblick weist Fuhljahn überdies darauf hin, dass in den Verkehren mit diesen drei Ländern der Aspekt der Nachhaltigkeit zunehmend an Bedeutung gewinne. Das finde auch seinen Niederschlag in einer zunehmenden Fokussierung von Cuxport auf Logistikkonzepte mit paarigen Verkehrsströmen. „Züge, die Exportvolumen nach Cuxhaven bringen, werden inzwischen verstärkt mit Importfahrzeugen für den europäischen Markt wiederbeladen und auf die Reise geschickt. Auch bei Lkw-Anlieferungen wird vermehrt das Wiederbeladepotenzial bei einigen Speditionen zusammen mit Cuxport genutzt", berichtet Fuhljahn. (bre)

„Wichtiger Baustein bei der Digitalisierung der Binnenschifffahrt"

Thomas Wagner, National Coordinator Germany für RIS COMEX

„RIS COMEX" steht für „River Information System Corridor Management Execution" und ist ein Trans-European-Network (TEN)-Projekt zur Digitalisierung der Wasserstraßen in Europa. Neben Deutschland gehören auch Tschechien, die Slowakei und Ungarn zu den 13 Staaten, die an diesem Projekt beteiligt sind. Im Rahmen von RIS COMEX wollen die Wasserstraßenverwaltungen der Mitgliedsstaaten ihre Informationsdienste für die Binnenschifffahrt auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene harmonisieren, implementieren und dauerhaft betreiben. Durch den nahtlosen Datenaustausch sollen in drei Stufen des Korridormanagements die Navigation, die Verkehrssteuerung und die Logistikplanung rund um den Verkehrsträger nachhaltig verbessert werden. Im Einzelnen geht es dabei zum Beispiel um die bessere Planbarkeit von Transporten auf Binnenwasserstraßen, die Reduzierung von Wartezeiten, die Steigerung der Effizienz bei der Durchführung von Transporten auf Binnenwasserstraßen und die optimale Auslastung der Infrastruktur.

„Durch den internationalen Datenaustausch und den Single Point of Access ist das RIS COMEX-Projekt ein wichtiger Baustein bei der Digitalisierung der Binnenschifffahrt", erläutert Thomas Wagner, National Coordinator Germany für RIS COMEX und Dezernatsleiter Verkehrstechnik Binnen in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). In Ergänzung zur ursprünglichen deutschen Planung, RIS COMEX auf den Korridoren Rhein, Mosel, Donau und Elbe einzuführen, werde man verschiedene Dienste auch auf den meisten Wasserstraßen der Klasse IV und höher anbieten. „Dadurch werden die Korridore verbunden. Hierfür ist noch eine zusätzliche Datenerhebung und Qualitätssicherung erforderlich", so Wagner.

Bis Ende 2021 soll das gemeinsame Portal online verfügbar sein. Derzeit werden aber noch die rechtlichen Regelungen für die Datenbereitstellung und den Datenaustausch getroffen sowie die Vereinbarungen zum gemeinsamen Betrieb des Netzwerks und der Finanzierung erarbeitet. RIS COMEX ist die Fortführung des EU-Projekts „CoRISMA" und wird innerhalb des EU-Fonds Connecting Europe Facility von der EU mitfinanziert. (bre)

Bitte nicht wundern, Frau Müllerova!

Bei Businessaktivitäten in Tschechien, der Slowakei und in Ungarn sind zunächst viel Small Talk und der Austausch von Höflichkeiten angesagt. Erst dann sollten geschäftliche Inhalte zur Sprache kommen. In Tschechien kann es dabei passieren, dass aus Frau Müller schnell einmal Frau Müllerova wird.

Unglaublich, aber wahr: Viele Geschäftsverhandlungen mit Partnern in diesen Ländern sind oftmals beendet, bevor sie so richtig begonnen haben. „Nämlich dann, wenn wir Deutschen wieder einmal mit der Tür ins Haus gefallen sind und direkt mit Fakten punkten wollten", weiß Fritz Frey, Trainer beim Zentrum für Interkulturelles Management & Diversity (ZIM) der Hochschule Bremen, für das er schon unzählige Manager auf einen Auslandsaufenthalt in den sogenannten MOE-Staaten vorbereitet hat. Er rät stattdessen: „Bloß nicht zu schnell konkret werden." Die erste Zusammenkunft sei in erster Linie ein Informationstreffen, bei dem Personenorientierung deutlich vor Sachorientierung stehe und bei dem die Gesprächspartner aus Mittelosteuropa erst einmal vorsichtig abklopfen, was für ein Mensch der Gast aus Deutschland ist. Im Zuge dessen gilt es für sie herauszufinden, ob man auf einer gemeinsamen Wellenlänge funkt oder nicht. „Selbst wenn danach alle faktischen Rahmenbedingungen für eine Geschäftsbeziehung sprechen, kann es passieren, dass die Gastgeber auf selbige verzichten, weil die menschliche Chemie sich nicht nach ihren Wünschen entwickelt hat", gibt Frey zu bedenken.

„Immer frische Socken anziehen"

Wer genau das vermeiden möchte, sollte bereit sein, Beziehungen aufzubauen, indem er Informationen über sich selbst preisgibt und sich gleichzeitig für sein Gegenüber interessiert. „Als Small-Talk-Themen eignen sich vor allem Kultur und Sport. Heiße politische Eisen sollte man nicht anfassen. Dafür lässt sich gut damit punkten, über Hobbys und die eigene Familie zu sprechen", so Frey. Ebenso sei es nicht von Nachteil, wenn man sich gewisse Kenntnisse in der Landeskunde des jeweiligen Geschäftspartners aneigne oder sich nach der korrekten Aussprache des Namens erkundige. Generell gilt es dabei Folgendes im Hinterkopf zu haben: In den besagten Ländern wird großen Wert auf die Nennung von Titeln gelegt, Frey spricht diesbezüglich sogar von einem „fast inflationären Gebrauch". Auch haben im dortigen Geschäftsleben der traditionelle Anzug und das Kostüm ihren festen Platz.

„Immer frische Socken anziehen."

Fritz Frey, Trainer
Zentrum für Interkultures
Management & Diversity (ZIM)
an der Hochschule Bremen

Ebenso rät der ZIM-Experte: „Immer frische Socken anziehen." Denn in Tschechien, der Slowakei und Ungarn könne es durchaus passieren, dass man kurzerhand beim Geschäftspartner privat zum Essen eingeladen wird. Dort stünden dann Hausschuhe für den Gast bereit, da es in dieser Region angebracht ist, die eigenen Schuhe vor Betreten der Wohnung auszuziehen. Somit könnten saubere Socken ohne Löcher möglicherweise förderlich für einen späteren Geschäftserfolg sein.

Aber nicht nur bei derartigen Essen ist die Vermischung von Privatem und Dienstlichem für diese Länder durchaus typisch. Im Falle einer solchen Einladung nach Hause empfiehlt Frey, neben Blumen und Pralinen für die Gastgeberin oder die Frau des Gastgebers, Präsente mit Bezug zur eigenen Stadt oder Region mitzubringen. „Als Bremer ist man mit einem Geschenk mit den Bremer Stadtmusikanten gut beraten, als Niedersachse lässt sich bestimmt ein tolles Präsent mit Pferdebezug finden. Und wer aus einer Weinanbauregion kommt, sollte überdies einen guten Tropfen mit im Reisegepäck haben", so Frey. Was die anschließende persönliche Ansprache betrifft, so erfolgt diese in der Regel mit Nachnamen oder dem entsprechenden Titel. Aber auch die Anrede mit dem Vornamen ist nicht unüblich – gerade unter jüngeren Geschäftspartnern. Diese darf dann durchaus als Sympathiekundgebung verstanden werden. „In Tschechien dürfen Frauen damit rechnen, dass an ihren Nachnamen oftmals ein „-ova", angehängt wird. So wird aus Müller und Meier schnell Müllerova und Meierova. Aber das sind ja genau die Momente, die die besten Anknüpfungspunkte für Small Talk liefern", ergänzt Frey.

Unterschiedliche Kommunikationsstile

Wer im Zuge eines Gesprächs Probleme auf der Beziehungsebene erst gar nicht entstehen lassen möchte, sollte es vermeiden, Meinungsverschiedenheiten und Diskussionen offen auszutragen. Das gilt für alle drei Länder, insbesondere aber für Ungarn: „Dort wird die Kritik an der Sache häufig auch als Kritik an der Person aufgefasst, was nicht gut ankommt", so der Experte. Dabei zeige sich nach seiner Ansicht manchmal das Temperament des ehemaligen ungarischen Reitervolks der Magyaren, die man durchaus auch als „Italiener des Ostens" bezeichnen könne. Um jedoch nicht missverstanden zu werden, weist Frey ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei solchen Aussagen um persönliche Erfahrungen und nicht um Verallgemeinerungen oder Stereotype handelt. „Wir wissen ja, dass auch nicht alle Deutschen pünktlich sind", führt er als Beleg mit Augenzwinkern an. Dass Tschechen und Slowaken im Gespräch eher als Ungarn eine Konfliktvermeidungsstrategie fahren, hat für ihn historische Ursachen. „Diese Nationen haben sich in den vergangenen 600 Jahren aus fast allen kriegerischen Auseinandersetzungen herausgehalten", so Frey. Diese Art der Diplomatie spiegele sich auch in ihren Formulierungen bei Meetings wider. So höre man deutlich öfter als bei uns die Worte „uvidime", was so viel bedeutet wie „Wir werden sehen", oder „možná", was unserem „vielleicht" entspricht.

Termine sind „nur" Richtwerte

Großes Kopfzerbrechen hat vielen Geschäftsreisenden auch schon das scheinbar unzuverlässige Zeitmanagement in diesen Ländern bereitet. Deshalb klärt Frey auf: „Termine und Meilensteine in Projekten werden dort als grobe Richtwerte verstanden. Das Nichteinhalten dieser Eckpunkte ist für die Betreffenden kein Grund zur Hektik oder gar Panik." Diese Haltung gehe zwar manchmal auf Kosten der Planungssicherheit, habe aber ebenfalls historische Gründe. „Da die Regime in diesen Ländern im vergangenen Jahrhundert häufig wechselten, konnten sich die Menschen dort weder auf den Staat noch auf stabile Rahmenbedingungen verlassen, sondern nur auf sich selbst. Aus dieser Haltung heraus sind eine große Flexibilität und eine Anpassungsfähigkeit entstanden, die sich auch in der heutigen Arbeitsweise zeigten. Wer das verinnerlicht, kann deutlich entspannter agieren", so Frey. Dementsprechend sei neben Fingerspitzengefühl beim Small Talk und frischen Socken auch eine gehörige Portion Verständnis ein guter Reisebegleiter beim Businesstrip nach Mittelosteuropa. (bre)

FOTOS: PRIVAT, ISTOCKPHOTO/ANTONIOGUILLEM, DENIZTOPRAK

„Eine gute Bahnanbindung ist besonders wichtig“

Interview mit Dr. Söhnke Maatsch, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und Leiter des dortigen Kompetenzbereichs Maritime Intelligence zum Thema Hinterlandverkehre

Herr Dr. Maatsch, Sie haben die Studie „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“ maßgeblich betreut. Was sind die wichtigsten Erkenntnisse daraus?

DR. MAATSCH: Im Containerverkehr haben wir gesehen, dass die Umschlagszahlen der vergangenen Jahre zwar insgesamt rückläufig waren, der Hinterlandverkehr jedoch mit Ausnahme der Jahre 2019 und 2020 – kontinuierlich gewachsen ist. Die schleichenden Marktanteilsverlagerungen bis 2018 betrafen vor allem Transhipmentverkehre. Im Automobilumschlag hat der Import wieder deutlich zugenommen, während sich der Export eher rückläufig zeigte. Dieser Trend dürfte sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

Was bedeuten diese Ergebnisse für die Wettbewerbssituation der bremischen Häfen?

DR. MAATSCH: Neben der seewärtigen Erreichbarkeit hängt die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen wie in kaum einem anderen Hafen von der Bahnhinterlandanbindung ab. Dies gilt sowohl für den Containerumschlag, wo Bremerhaven mit einem Bahnanteil von 46 Prozent zu den führenden Häfen in der Nordrange gehört, als auch für den Automobilumschlag und andere Umschlagssegmente.

Welche Rolle spielen die Häfen in Tschechien, der Slowakei und in Ungarn in diesem Kontext?

DR. MAATSCH: Unsere Zahlen für den Containerhinterlandverkehr zeigen, dass diese Märkte überwiegend per Bahn versorgt werden. Dementsprechend ist eine gute Bahnanbindung in diese Regionen besonders wichtig. Tschechien ist dabei der mit Abstand wichtigste Markt für Bremerhaven – mit einem Volumen von knapp 200.000 TEU. Ungarn und die Slowakei werden inzwischen weitestgehend über die Südhäfen versorgt.

Bedeutet das, dass die Südhäfen gegenüber den Nordhäfen in den vergangenen Jahren sichtbar gepunktet haben?

DR. MAATSCH: Die Wettbewerbsvorteile der Südhäfen sind regional stark begrenzt, wie unsere Beobachtungen zu den Verschiebungen der Marktanteile zeigen. Da ist vor allem der österreichische Markt zu nennen, der zunehmend umkämpft ist. Hier gibt es starke regionale Unterschiede mit einem hohen Marktanteil für die deutschen Häfen, zum Beispiel im Salzburger Land, und einer starken Position der Südhäfen im südlichen Österreich.

Wie bewerten Sie die gegenwärtige Rolle des Hafens Koper in Slowenien? Manche Experten munkeln, er wäre eine Gefahr für die bremischen Häfen. Teilen Sie diese Ansicht?

DR. MAATSCH: Auch hier muss man in Betracht ziehen, welche Hinterlandregionen Bremerhavens konkret unter Wettbewerbsdruck geraten könnten. Die geografische Lage Kopers ist für das südliche Bayern durchaus vorteilhaft. Von München nach Koper sind es etwa 300 Kilometer Luftlinie, nach Bremerhaven etwa 600. Von Prag sind es dagegen circa 500 Kilometer in beide Häfen, sodass Koper keinen geografischen Vorteil hat. Mit dem Ausbau der europäischen Kernnetze wird sich die Qualität der Bahnanbindung Kopers an die Märkte nördlich der Alpen verbessern. Es ist also damit zu rechnen, dass Koper vor allem im Asienverkehr weitere Marktanteile hinzugewinnen wird. Doch auch wenn Bayern und Mittelosteuropa sehr wichtige Märkte für die bremischen Häfen darstellen, machen sie zusammengenommen nur etwa ein Viertel des gesamten Hinterlandverkehrs und elf Prozent des gesamten Containerumschlags der bremischen Häfen aus. Gewinnt Koper hier Marktanteile hinzu, so werden sich die Marktanteilsverluste der bremischen Häfen im einstelligen Bereich bewegen – verteilt über mehrere Jahre. Insofern ist die Gefahr begrenzt. (bre)

FOTOS: BREMENPORTS, PRIVAT, CUXPORT GMBH, CUXHAVEN, ISTOCKPHOTO/STILLFX

Licht und Schatten nach dem BREXIT

Die Befürchtungen waren riesig. Aber wie hat sich der Brexit bisher tatsächlich auf den Handel und die Logistik ausgewirkt? Und wie haben sich die Unternehmen dafür aufgestellt? Der LOGISTICS PILOT hat nachgefragt.

Was kommt wann und wie? Das waren lange Zeit wohl die drei Fragen, die insbesondere die Logistiker beschäftigten. Unternehmen wie das Schifffahrtsunternehmen DFDS und das Logistikunternehmen L.I.T. aus Brake mussten sich auf eine Situation vorbereiten, die bis zuletzt kaum vorhersehbar war – den Brexit.

Inzwischen ist der Austritt der Briten aus der Europäischen Union Geschichte, und fest steht nach über einem halben Jahr auf jeden Fall eines: Im Warenverkehr zwischen der EU und Großbritannien ist nichts mehr so, wie es vorher war. Ein Beispiel ist der eindringliche Appell der britischen Brummifahrer. Im Juni mahnte die Road Haulage Association (RHA) in einem öffentlichen Brief an Premierminister Boris Johnson: „Kritische Lieferketten versagen aufgrund des erheblichen Mangels an Lkw-Fahrern“.

FAKTEN

DFDS

Gründung: 1866

Firmensitz der DFDS-Frachtschifffahrt in Deutschland: Cuxhaven und Kiel

Geschäftsfeld: internationales Schiffahrtsunternehmen

Flotte: 55 Fähren

Transportvolumen p. a.: 200.000 Autos, 50.000 Trailer und Container, 7.000 Tankcontainer, 250.000 Tonnen Stückgut sowie Selbstfahrer und Projektladung

Mitarbeiter: etwa 8.000

Umsatz 2020: 14 Milliarden Dänische Kronen

Im Juli fehlten nach Angaben des Verbands etwa 100.000 Fahrer. Zwar gab es auch im Vereinigten Königreich bereits vor dem Brexit zu wenige, doch seitdem das Land aus der EU ausgetreten ist, hat sich die Lage deutlich verschärft.

Und auch eine Umfrage der IHK Nord bei norddeutschen Unternehmen lässt Schlimmes befürchten: Trotz der Post-Brexit-Regeln des Handels- und Kooperationsabkommens (TCA) sei der Handel zwischen dem Vereinigten Königreich und Norddeutschland durch die nun erforderlichen Zollanmeldungen und -kontrollen deutlich geschwächt. Demnach haben 37 Prozent der Befragten das Geschäft mit dem Vereinigten Königreich seit dem 1. Januar dieses Jahres reduziert oder vorübergehend eingestellt, um die wirtschaftliche Entwicklung abzuwarten. Eine Verbesserung sei nicht in Sicht. 46 Prozent erwarteten auch in den kommenden zwölf Monaten keine Erholung.

Gut aufstellen und Chancen nutzen

Die durchaus herausfordernde Situation auf der britischen Seite können zwar auch DFDS und L.I.T. bestätigen, in beiden Unternehmen herrscht allerdings Optimismus vor. „Den Brexit haben wir als Chance genutzt, indem wir unseren Kunden weiterhin den gleichen Service bieten und beispielsweise alle erforderlichen Zollaktivitäten übernehmen", sagt Klaas Lange, Leiter Business Development bei der L.I.T. Speditionsgesellschaft. „Wir haben den Vorteil in Cuxhaven, klein, schnell und agil zu sein, sodass wir gut aufgestellt sind", unterstreicht auch Ortolf Barth, Route Director bei DFDS.

Für die Fährreederei macht die Verbindung mit dem Vereinigten Königreich mehr als 50 Prozent des Geschäfts mit Kontinentaleuropa aus. Entsprechend sei klar gewesen, dass eine bestmögliche Vorbereitung unerlässlich ist. „Dass der Brexit dreimal verschoben wurde, hat dazu geführt, dass wir dann letztlich richtig gut vorbereitet waren", berichtet Barth. So waren zwei Mitarbeiter ausschließlich mit der Brexit-Zollvorbereitung beschäftigt. „Besonders gut angekommen bei den Kunden sind unsere Webinare rund um dieses Thema."

Als weiteren Vorteil erwies sich, dass auf die ersten Abfahrten nach dem Brexit nur wenig Ladung gebucht gewesen sei. „Wir konnten daher anfangs die Systeme auf geringer Last testen", erinnert sich der Route Director. Zu Beginn habe es immer mal wieder Probleme mit den erforderlichen Zolldokumenten gegeben, weil beispielsweise ein falscher Ausfuhrhafen eingetragen war. „Erfreulicherweise haben dann aber alle Beteiligten inklusive der Zollbehörden sehr gut zusammengespielt."

Inzwischen seien die Schiffe aus Immingham nach Cuxhaven wieder gut ausgelastet. Dazu beigetragen haben mehrere Bausteine: zum einen die Optimierung des Fahrplans von fünf auf sechs Abfahrten pro Woche und zum anderen die Anpassung der Abfahrtszeiten. „Wir fahren jetzt von Montag bis Sonnabend immer abends, das macht es für unsere Kunden sehr gut planbar", erläutert Barth. Wichtig war es – wenn auch mit Aufwand –, die IT umzustellen. „Unser Onlinebuchungssystem ‚Myfreight' fragt nun alle zollrelevanten Daten ab, was sowohl die Export- als auch die Importprozesse deutlich vereinfacht." Im Fall von Verzögerungen aufgrund der Verzollung habe sich zudem die Erweiterung der Flächen am Liegeplatz IV in Cuxhaven positiv ausgewirkt, die eine gewisse Flexibilität ermöglichen. Und nicht zuletzt sei es von Vorteil, dass DFDS vor allem unbegleitete Trailer verschiffe. „Den Fahrermangel auf der britischen Seite bekommen wir daher nicht ganz so stark zu spüren."

Positive Signale aus Großbritannien

Manche Befürchtungen hält Barth, beispielsweise mit Blick auf die europäische Automobilindustrie, deren fester Bestandteil der Lieferketten seit Jahrzehnten Unternehmen aus dem Vereinigten Königreich sind, für übertrieben: „Was den Brexit angeht, gibt es Licht und Schatten." So stellt zwar Honda die Produktion ein, aber andere Automobilhersteller haben angekündigt, die von Elektrofahrzeugen im Vereinigten Königreich auszubauen. Nissan Motor etwa plant, auf der Insel ein Werk für Elektrofahrzeugbatterien, und Stellantis,

Ortolf Barth, Route Director DFDS

Klaas Lange, Leiter Business Development L.I.T. Speditionsgesellschaft

FOTOS: CUXPORT GMBH, CUXHAVEN, L.I.T., JENS SØDERDAHL, WIEBKE BUCHHOLZ, ISTOCKPHOTO/STILLFX

Nach dem Brexit mussten sich die Prozesse unter allen Beteiligten inklusive der Zollbehörden erst wieder einspielen.

das aus dem Zusammenschluss der Fiat-Chrysler- und der Peugeot-Gruppe hervorgegangen ist, will in ein Werk investieren, das auf Elektrofahrzeuge spezialisiert sein wird.

Das sind gute Nachrichten für die britische Volkswirtschaft und DFDS, ebenso auch für die Spedition L.I.T – mit rund 15.000 Verschiffungen pro Jahr ins Vereinigte Königreich für fast alle namhaften Automobilhersteller. Daher hat sich auch der Logistikdienstleister früh auf den Brexit vorbereitet – „ab dem zweiten Quartal 2020 dann gezielt und auf den schlimmsten Fall eingestellt", erinnert sich Lange. Wie bei DFDS haben die Verschiebungen auch bei L.I.T. dazu beigetragen, die Umstellung gut zu meistern.

„Unser für den Brexit zuständiges Projektteam hat einen Brexit-Tower implementiert, über den wir mit speziell geschultem Personal alle Zollformalitäten für unsere Kunden erledigen", berichtet der Leiter Business Development. Zuvor mussten größtenteils individuelle Prozesse definiert werden, beispielsweise dahin gehend, bis wann welche Zolldokumente vorliegen müssen, und diese mit den jeweiligen Kunden abgestimmt werden. Das sei technisch zwar nicht so schwierig, aber sehr aufwendig gewesen. „Entscheidend war letztlich, dass wir neben dem Transport auch die komplette Abwicklung der Zollformalitäten übernehmen", erläutert Lange. „Das haben die Kunden sehr gut angenommen, und wir hatten keine Volumeneinbußen."

Langfristig zählt die Verfügbarkeit von ausreichend Fahrern im Vereinigten Königreich zu den größten Herausforderungen.

Hemmnis eingeschränkte Reisefreizügigkeit

Die größte Herausforderung sei inzwischen nicht mehr die Zollabwicklung, sondern die eingeschränkte Reisefreizügigkeit. „Problematisch ist die nun erforderliche Aufenthaltsgenehmigung. England ist abhängig von osteuropäischen Fachkräften, und viele wollen nun nicht mehr dorthin", so Lange. „Der Arbeitsmarkt hat aufgrund des administrativen Aufwands an Attraktivität eingebüßt, die Verfügbarkeit von Fachkräften wird mittelfristig der limitierende Faktor sein."

L.I.T. versucht daher, seine Abhängigkeit von externen Partnern zu reduzieren, indem die Transportkette physisch und administrativ mit eigenen Assets gestärkt wird. „Das können und wollen nicht alle, insbesondere kleine Transportunternehmen, zumal durch die konjunkturelle Erholung der Laderaumbedarf im innereuropäischen Transportmarkt sehr hoch ist. Für uns ist UK weiterhin ein sehr interessanter Markt, in dem wir uns gezielt und langfristig weiterentwickeln wollen." Dafür setzt die Speditionsgesellschaft auf Unterstützung aus Deutschland. „Der administrative Aufwand ist deutlich höher, und gerade im Januar und Februar war es schwierig, weil zum Teil auch große Verlader nicht vorbereitet waren. Nach einer kurzen Anlaufphase hat sich aber alles gut eingependelt." (cb)

FAKTEN

L.I.T. Speditionsgesellschaft

Gründung: 1988

Hauptsitz: Brake

Geschäftsfelder: Luft- und Seefracht, Lagerlogistik, Fuhrparkmanagement, Personallogistik und IT-Services

Flotte: 1.100 Lkws, 2.000 Wechselbrücken, 700 Auflieger

Standorte: 66 in 14 Ländern

Mitarbeiter: über 3.000

Umsatz 2020: 438 Millionen Euro

Weitere Informationen:
www.dfds.com
www.lit.de

Sicherer Hafen

Angesichts zunehmender Digitalisierung wird der Schutz vor Cyberkriminalität in den Häfen immer wichtiger. Im Rahmen des Verbundprojekts „SecProPort“ wird hierfür derzeit eine umfassende IT-Sicherheitsarchitektur entwickelt.

Ein solches Horrorszenario gilt es zu verhindern: Die Hafeninfrastruktur fällt infolge von Sabotage durch Hacker längerfristig aus, was zu Versorgungsengpässen in der Industrie und bei der Bevölkerung führt. Dass diese Gefahr real ist, zeigen die zunehmenden Attacken auf alle Branchen mit immer stärkeren wirtschaftlichen Auswirkungen. Allein der deutschen Wirtschaft entsteht durch Diebstahl, Spionage und Sabotage von Daten jährlich ein Gesamtschaden in Höhe von 223 Milliarden Euro. Das ergab eine Anfang August veröffentlichte repräsentative Studie des Digitalverbands Bitkom. Besonders bedroht sehen sich dabei die Betreiber kritischer Infrastrukturen: 52 Prozent erwarten eine starke Zunahme von Angriffen auf ihr Unternehmen.

See- und Binnenhäfen sind auch deshalb besonders angreifbar, weil sie immer vernetzter und stärker mit elektronisch verfügbaren Informationen arbeiten. Denn alle am Hafentransport beteiligten Akteure wie Terminalbetreiber, Reeder und Spediteure sowie die Betreiber von Hafen-IT, Bahn, Hafenbehörden und Zoll sind in einem komplexen Hafenkommunikationsverbund (HKV) miteinander vernetzt und tauschen untereinander Informationen aus. Dementsprechend gewinnt der Schutz nicht nur aller Beteiligten mit ihren jeweiligen Anwendungen, sondern des gesamten Verbunds vor Cyberangriffen stetig an Bedeutung, da diese über das „Port Community System“ direkt miteinander kommunizieren.

Schutz aller im Hafenkommunikationsverbund

Würde es einem Angreifer beispielsweise gelingen, Teilnehmer des Verbunds zu werden – sei es durch einen Angriff auf das IT-System eines Hafenakteurs oder als Innentäter –, könnte er anschließend versuchen, manipulierte Nachrichten in das Gesamtsystem einzuspielen. Diese würden auf den ersten Blick korrekt aussehen und daher weiterverarbeitet. „Selbst wenn also die einzelnen Systeme der Hafenakteure nach dem Stand der Technik abgesichert sind, bedeutet das nicht automatisch, dass der gesamte Hafenkommunikationsverbund im Zusammenspiel sicher ist – und das vor dem Hintergrund, dass IT-Angriffe in Zukunft immer raffinierter werden“, betont Karin Steffen-Witt, Standortleiterin in Lübeck beim IT-Dienstleister dbh Logistics und Projektleiterin.

Ziel des im November 2018 vom BMVI im Rahmen des Programms „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) über eine Laufzeit von drei Jahren geförderten Verbundprojekts „SecProPort“ sei es, eine Sicherheitsarchitektur für die verschiedenen Workflows zu schaffen, sodass das Gesamtsystem auch im Fall eines Angriffs jederzeit funktionsfähig bleibe. „Dafür haben wir zunächst etwa ein Jahr lang die komplexen Kommunikationsstrukturen genau analysiert.“ Das beinhaltete die Prozesse, die Ermittlung der Gefährdungen, die IT-Landschaft, den Schutzbedarf und die Risiken sowie ein Rechtsgutachten mit den Anforderungen des HKV. „Entstanden sind dabei riesige tapetenartige Schaubilder“, so Steffen-Witt.

Als potenziell gefährdet sieht die Projektleiterin beispielsweise personenbezogene Daten und Angaben zum Gefahrgut und zur Zollfreigabe. „Dabei geht es immer um drei Aspekte – die Vertraulichkeit, die Verfügbarkeit und die Authentizität.“ Schließlich ist es gleichermaßen riskant, wenn die betreffende Person eine Nachricht nicht erhält oder

FOTOS: KARIN STEFFEN-WITT, ISTOCKPHOTO/STEFFEN_F

„Wir haben zunächst etwa ein Jahr lang die komplexen Kommunikationsstrukturen genau analysiert."

Karin Steffen-Witt, Projektleiterin und Standortleiterin Lübeck, dbh Logistics

wenn Informationen über einen Adresssaten hinaus an weitere Empfänger gelangen. Wichtig ist den acht Projektpartnern dbh Logistics, BLG LOGISTICS GROUP, Datenschutz Cert, Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz, Duisburger Hafen, Hapag-Lloyd, ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik und der Universität Bremen sowie den assoziierten Partnern bremenports, EUROGATE, Niedersachsen Ports und JadeWeserPort, wie in den vorhandenen IT-Strukturen die Sicherheit erhöht werden kann.

Gesamtsystem muss Angriffen widerstehen

Das Projekt ist in Arbeitspakete gegliedert, von denen derzeit noch an vier gearbeitet wird: So werden an einem Demonstrator Eingriffe in die bislang laufende Kommunikation im normalen Betrieb simuliert. „Diese Daten werden dann aufbereitet, ohne dass in einzelne Softwaresysteme eingegriffen wird", erklärt Steffen-Witt. „Aus der verbesserten Sicherheitsarchitektur werden anschließend die Anforderungen für die Anwendungen der einzelnen Hafenakteure abgeleitet und Migrationspläne entwickelt", so die Projektleiterin. „Bei einzelnen Anwendungspartnern wird schließlich die Sicherheitsarchitektur beispielhaft umgesetzt, um ihre praktische Relevanz nachzuweisen." Letzten Endes sollen die Projektergebnisse in einen branchenspezifischen Standard für die Informationssicherheit in deutschen Häfen einfließen.

Das Novum bei diesem Verbundprojekt beschreibt Steffen-Witt so: „Normalerweise arbeitet jede IT-Abteilung für sich selbst. Allerdings sichert sich nicht jedes Unternehmen gleichermaßen ab. Hier arbeiten nun alle Beteiligten zusammen, um gemeinsam eine bessere Resilienz gegen Cyberangriffe für alle Partner im Kommunikationsverbund zu erreichen." Die erarbeitete Lösung wird auf andere Kommunikationsverbünde, zum Beispiel in anderen Häfen, übertragbar sein. Die Zusammenarbeit in Pandemiezeiten hätte sich allerdings erst einspielen müssen. „Eigentlich hatten wir ein großes Meeting mit Workshops in Duisburg geplant", erinnert sich die Projektleiterin. „Stattdessen haben wir dann unsere Art der Arbeit komplett umgestellt, kleinere Gruppen gebildet und uns virtuell getroffen." Inzwischen klappe das sehr gut. Eine weitere Herausforderung – auch in „normalen" Zeiten – sei der Austausch unter den fachlichen Experten und Wissenschaftlern: „Das sind durchaus unterschiedliche Welten und Vokabulare, die hier aufeinandertreffen. Da aber von allen ein gutes Miteinander gewünscht wird, hat sich das inzwischen ebenfalls gut eingespielt." (cb)

FAKTEN

IHATEC-Projekt „SecProPort"

Projektpartner: dbh Logistics, BLG LOGISTICS GROUP, Datenschutz Cert, Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz, Duisburger Hafen, Hapag-Lloyd, ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Universität Bremen

Assoziierte Partner: bremenports, EUROGATE, Niedersachsen Ports, JadeWeserPort Wilhelmshaven

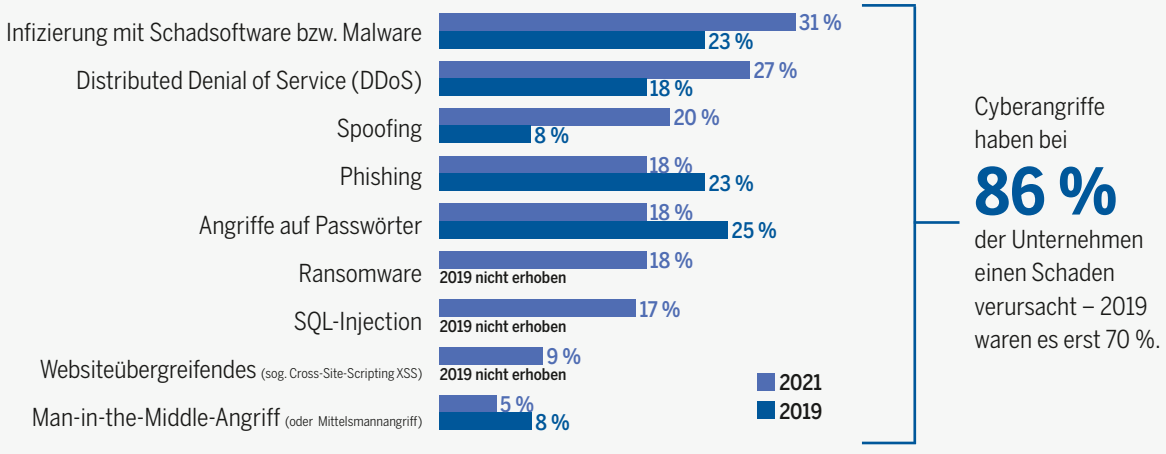
Vorprojekt: IT-Risikomanagement in der Hafentelematik

Laufzeit: 2018 bis 2021

Gesamtfördersumme: 3,5 Millionen Euro

Cyberangriffe betreffen nahezu neun von zehn Unternehmen

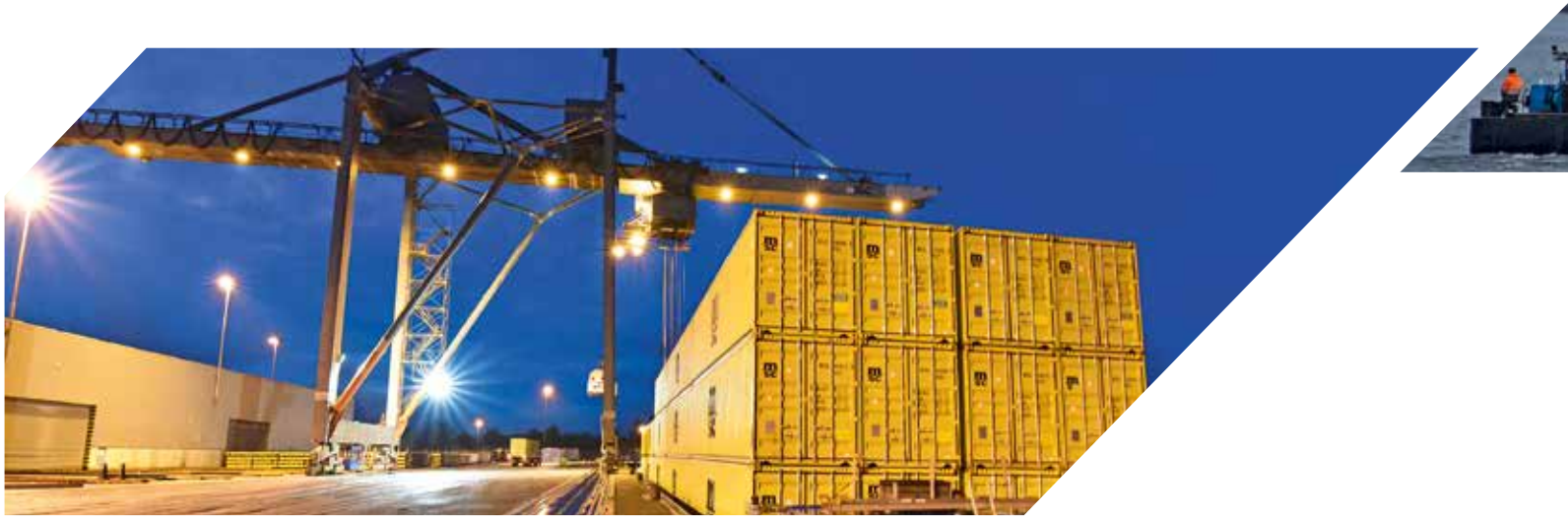
Welche der folgenden Arten von Cyberangriffen haben innerhalb der letzten zwölf Monate in Ihrem Unternehmen einen Schaden verursacht?



Quelle: Bitkom Research 2021 / Basis: alle befragten Unternehmen (2021: n = 1.067; 2019: n = 1.070); Mehrfachnennungen in Prozent, 2017 und 2019: innerhalb der letzten zwei Jahre

Weitere Informationen:
www.secproport.de
www.dbh.de

Trimodale Kompetenz im nassen Dreieck



Der Name ist Programm: Trimodal Logistik wickelt zwischen Bremen, Bremerhaven und Hamburg Transporte unter Einbeziehung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße ab – mit einem klaren Fokus auf die Binnenschifffahrt.

Der Startschuss fiel im Jahr 2000. Damals gründeten die Bremer ACOS-Gruppe und EUROGATE Intermodal das Unternehmen Trimodal Logistik, um ihre Transportdienstleistungen im sogenannten nassen Dreieck zu bündeln. Mit Erfolg. Bis heute hat sich das trimodale Konzept nicht nur im Markt behauptet, es ist sogar kontinuierlich gewachsen.

„Vor 21 Jahren sind wir mit einer Handvoll Mitarbeitern, sieben Schiffen und einer Kapazität von 132 TEU auf der Weser gestartet. Heute sorgen insgesamt zwölf Schiffe dafür, dass wir mehr als die achtfache Menge davon umschlagen können", resümiert Tim Böttcher, Geschäftsführer der beiden heute zur Rhenus Gruppe gehörenden Unternehmen Trimodal Logistik und Norddeutsche Wasserweg Logistik (NWL). Dabei ist das Leistungsspektrum der Bremer breit gefächert. Es reicht vom kompletten Vor- und Nachlauf der Seehäfen über die Abwicklung von Projektladung auf dem Binnenschiff bis zu Lkw-Direktverkehren und Bahnverkehren ins europäische Hinterland. Auftraggeber sind in der Regel Reeder, Spediteure und Transportunternehmen, viele davon mit dem Ziel, ihre logistischen Abläufe zu optimieren.

Die Hauptschlagader von Trimodal Logistik ist ein werktäglicher Binnenschiffshuttle zwischen Bremerhaven und Bremen mit einer Kapazität von 384 TEU. Dieser lädt und löscht die Ladung montags, mittwochs und freitags in Bremen, ehe dienstags, donnerstags und sonnabends das gleiche Prozedere in Bremerhaven ansteht. „Wir laufen bei Bedarf aber auch alle anderen Häfen in Bremerhaven, wie den Nordhafen oder den Fischereihafen, an. Auch ein Halt auf der Weser, beispielsweise in Brake oder Nordenham, ist möglich", so Böttcher. Werden darüber hinaus von Kunden die Verkehrsträger Straße und Schiene oder weiter entfernte Destinationen auf dem Wasserweg angefragt, so kann Trimodal Logistik auch dies über seine Gesellschafter und Schwestergesellschaften problemlos aus einer Hand abwickeln. Beispielsweise über EKB Container Logistik, das seit April dieses Jahres als dritter Gesellschafter 23,8 Prozent der Anteile an Trimodal Logistik übernommen hat. Gleiches gilt für NWL und EUROGATE Intermodal, die 50,2 Prozent beziehungsweise 26 Prozent der Unternehmensanteile halten.

Großes Dach – breites Portfolio

„Dass wir unter dem Dach der Rhenus PartnerShip sind, ist für Trimodal und NWL ein echter Glückfall. So können wir als kleinere Gesellschaften auf die Strukturen und das Know-how der weltweit tätigen Rhenus zurückgreifen",

FOTOS: TRIMODAL LOGISTIK

„Wir müssen dafür sorgen, dass das angestaubte Bild der Binnenschifffahrt aus den Köpfen der Leute verschwindet."

Tim Böttcher, Geschäftsführer Trimodal Logistik und Norddeutsche Wasserweg Logistik (NWL)

erläutert Böttcher. Auch EUROGATE Intermodal und EKB passen seiner Ansicht nach bestens in dieses Konglomerat. „Der Binnenschiffsbereich wird von EUROGATE Intermodal nicht selbst bedient, daher ergänzen wir ihr Angebot hervorragend. Bei EKB verhält es sich ähnlich. Es ist kein Geheimnis, dass der Lkw zwar unser größter Konkurrent ist, aber gemeinsam sind wir in der Lage, die Transporte zu optimieren und CO_2-freundlichere Lösungen anzubieten", so Böttcher. Durch die Einbeziehung des Binnenschiffs würden nicht nur die Straßen entlastet, sondern EKB sei dadurch in der Lage, mit den frei gewordenen Lkw-Kapazitäten neue Aufgaben in Angriff zu nehmen. Dank des Zusammenspiels mit den Gesellschaftern und weiteren Partnern ist Trimodal Logistik zudem in der Lage, Zoll- und veterinärtechnische Abfertigungen, Depotgestellungen, die Prüfung von Freistellungen und Zwischenlagerungen im Hinterland anzubieten.

Wachstum – Digitalisierung – Imagewandel

Für die nächsten Jahre hat sich Böttcher vor allem das Ziel „Wachstum" auf seine Fahnen geschrieben: „Wir streben eine Erweiterung des Fahrplans an, um den Kunden die Möglichkeit einer täglichen Verladung von Bremerhaven und Bremen zu schaffen. Zu diesem Zweck planen wir, die Flotte von NWL, Trimodal Logistik und dem Weser-Mittelland-Containershuttle (WMCS) intensiver zu verzahnen." Als weitere Punkte hat er die verstärkte Digitalisierung seines Unternehmens und eine Veränderung des Images der Binnenschifffahrt auf seiner Zukunftsagenda. Was den aktuellen Stand der Digitalisierung betrifft, so speist Trimodal Logistik längst seine operativen Daten wie Lade-/Löschlisten und Staupläne direkt in das System der Terminals in Bremen und Bremerhaven ein. Zudem habe man jüngst das Förderprojekt „MOIN" mit dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) abgeschlossen. Dort gehe es um die weitere Digitalisierung der Binnenschiffstransporte sowie den Ausbau der Kommunikationsschnittstellen zwischen Kunde und Dienstleister, Dienstleister und Containerterminals und um den Entwurf eines eigenen Tracking-und-Tracing-Systems.

Eine weitere Herzensangelegenheit formuliert Böttcher wie folgt: „Wir müssen dafür sorgen, dass das angestaubte Bild der Binnenschifffahrt aus den Köpfen der Leute verschwindet. Denn in Sachen Schnelligkeit und Zuverlässigkeit müssen wir uns nicht hinter den anderen Verkehrsträgern verstecken." Als einen wichtigen Meilenstein, um diesen Verkehrsträger noch attraktiver zu machen, sieht er unter anderem die bessere Anpassung der Abläufe an den Terminals. Ebenso betrachtet er einen vorgeschriebenen Modal Split, wie er beispielsweise in den Beneluxstaaten existiert, als hilfreich. „Dieser muss aber auch von der Politik gewünscht und unterstützt werden", macht Böttcher deutlich. Dann schiebt er mit Blick auf die aktuelle Klimadiskussion noch ein flammendes Plädoyer für „seinen" Verkehrsträger hinterher: „Das Binnenschiff ist einer der klimafreundlichsten Verkehrsträger. Hier sehe ich großes Wachstumspotenzial, da Straßen zunehmend überlastet und Bahntrassen begrenzt sind". (bre)

FAKTEN

Trimodal Logistik

Gründung: 2020 in Bremen

Hauptgeschäftsfeld: Containertransporte per Binnenschiff zwischen Bremen und Bremerhaven

Flotte: 12 Binnenschiffe mit einer Kapazität zwischen 54 und 384 TEU

Weitere Informationen:
www.binnenschiff.eu

GERMAN PORTS

Save the Date

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

2021

Oktober

6. 10. 2021	■	**Bremisches Hafenkonzept (1/3)** www.bremenports.de/veranstaltungen Auswandererhaus Bremerhaven, Deutschland
10. – 13. 10. 2021	■	**Expo Real** www.exporeal.net München, Deutschland
12. 10. 2021	■	**BHV-Hafenclub** www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen digital
14. 10. 2021	■	**Logistics Talk** www.bremenports.de/veranstaltungen Graz und Wien, Österreich
20. – 21. 10. 2021	■	**Hydrogen Technology Conference & Expo** www.hydrogen-worldexpo.com Bremen, Deutschland
20. – 22. 10. 2021	■	**Deutscher Logistik-Kongress** www.bvl.de/dlk digital und Berlin, Deutschland

November

4. 11. 2021	■	**Bremisches Hafenkonzept (2/3)** www.bremenports.de/veranstaltungen Universum Bremen, Deutschland
5. – 10. 11. 2021	■	**China International Import Expo (CIIE)** www.ciie.org/zbh/en Shanghai, China
9. 11. 2021	■	**BHV-Hafenclub** www.bhv-bremen.de/#veranstaltungen digital
11. 11. 2021	■	**Logistics Talk** www.bremenports.de/veranstaltungen Haiger, Deutschland
24. 11. 2021	■	**Logistics Talk** www.bremenports.de/veranstaltungen Leipzig, Deutschland
25. 11. 2021	■	**Bremisches Hafenkonzept (3/3)** www.bremenports.de/veranstaltungen Fischbahnhof Bremerhaven, Deutschland

Dezember

14. 12. 2021	■	**BHV Schlachtfest** www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland

2022

Januar

17. 01. 2022	■	**Fachforum Projektlogistik** www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland

Coronakonformes Crossover-Event

„Hafenclub-Spezial“ am 20. Juli im „Golden City“

Nomena Struß (l.) und Frauke Wilhelm (r.) garnierten das „Hafenclub-Spezial“ mit Musik und zahlreichen politischen Spitzen.

FOTOS: JAN MEIER, BREMENPORTS

In der Regel findet der BHV-Hafenclub jeden zweiten Dienstag im Monat statt. Dabei diskutieren die Mitglieder zusammen mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft über Themen der maritimen Wirtschaft, insbesondere in Bremen und Bremerhaven. Am 20. Juli gab es jedoch mit dem „Hafenclub Spezial“ eine in jeder Hinsicht besondere Veranstaltung, die bremenports gemeinsam mit der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) und der Initiative Stadtbremische Häfen (ISH) organisiert hatte – und zwar mit 65 ausgewählten Gästen im „Golden City“ in Bremen. Hinter „Golden City“ verbirgt sich ein Crossover-Projekt, in dem Musik, Theater und Performance miteinander verschmelzen und das sich den Namen eines legendären Clubs gegeben hat, der von 1947 bis 1975 in Bremens Arbeiterstadtteil Walle für wilde Partys sorgte und bei Seeleuten in der ganzen Welt bekannt war. „Eine wilde Party gab es diesmal natürlich nicht. Vielmehr haben wir coronakonform den Start in die Sommerferien gefeiert – mit schauspielerischen und politischen Spitzen rund um unser maritimes Tätigkeitsfeld und viel Musik“, so Michael Skiba, Leiter Marketing bei bremenports. „Das war ein schöner, entspannter und lockerer Abend, der gleichzeitig aber auch gezeigt hat, was uns während der Pandemie verloren gegangen ist – der persönliche Kontakt.“ (bre)

3. Luneplate-Fahrradtag

Geöffnet ist die Luneplate für Radfahrer und Spaziergänger durchgehend. Die Besucher können den 1.400 Hektar großen Lebens- und Rückzugsraum für seltene Tiere und Pflanzen erkunden, Wasserbüffel und Austernfischer beobachten und ein Sturmflutsperrwerk aus nächster Nähe anschauen. Am 12. September hat bremenports die ökologische Ausgleichsfläche für große Hafenprojekte in Bremerhaven nun anlässlich des 3. Fahrradtags erneut allen Interessierten vorgestellt. An mehreren Stationen des größten Naturschutzgebiets im Land Bremen fanden verschiedene Aktionen für die ganze Familie statt. In kurzen Vorträgen informierten Biologen, Landschaftsarchitekten, Landwirte und bremenports-Experten über die durchgeführten Kompensationsmaßnahmen, Entwicklungsziele, Schutzbestimmungen und vor allem die häufig auf der Roten Liste stehenden Tier- und Pflanzenarten. Auch die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, nutzte den „Fahrradtag auf der Luneplate“, um gemeinsam mit bremenports-Geschäftsführer Robert Howe die Informationsangebote wahrzunehmen.

KOMPAKT

KÖLN. Seit Mai ist **Uta Maria Pfeiffer** neue Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik im Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). Zuvor war sie zehn Jahre lang Leiterin Umwelt und Klimaschutz im Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL). Auch in ihren beruflichen Stationen davor beschäftigte sich Pfeiffer viel mit umweltpolitischen Themen. Beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) etwa war sie Leiterin Nachhaltigkeit. Pfeiffer stammt aus Sögel im niedersächsischen Emsland.

OLDENBURG/BRAKE/CUXHAVEN/EMDEN/NORDEN. 16 **Auszubildende** haben im August an fünf Standorten von NPorts mit ihrer Ausbildung begonnen. Insgesamt sechs Ausbildungsberufe können erlernt werden. Beispiele sind Kauffrau oder -mann für Büromanagement und in den gewerblichen Bereichen wie Elektronik für Betriebstechnik und Konstruktionsmechanik in der Fachrichtung Stahl- oder Metallbau. Die Ausbildungsquote liegt derzeit bei 8,87 Prozent, und damit deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt.

FOTOS: VDR, KÜHNE + NAGEL, L.I.T., PRIVAT, IHK OLDENBURG, RÖHLIG LOGISTICS, NPORTS, PRIVAT

Personelle Veränderungen bei der BHV

BREMEN. Der Vorstand der Bremischen Hafen- und Logistikvertretung (BHV) hat sich neu aufgestellt, nachdem Robert Howe sein Amt als Präsidiumsmitglied zum Jahresende niedergelegt hatte und Andreas Niemeyer im Juni aus dem geschäftsführenden Vorstand ausgeschieden war. Als neues Präsidiumsmitglied wurde Werner Pöser gewählt, der darüber hinaus in Personalunion weiterhin Schriftführer bleibt. Die BHV-Mitglieder haben außerdem **Jens Juknischke (links)** und **Patrick Rehberg** als neue geschäftsführende Vorstandsmitglieder gewählt. Zum geschäftsführenden BHV-Vorstand gehören damit aktuell als Präsidiumsmitglieder Christoph Bruns (Sprecher des Präsidiums), Dr.-Ing. Patric Drewes und Werner Pöser. Schatzmeister ist Christoph Holtkemper. Vorstandsmitglieder sind Ralf Miehe, Jens Juknischke und Patrick Rehberg.

Jan Müller zum IHK-Präsidenten gewählt

OLDENBURG. Die von den Mitgliedsunternehmen neu gewählte Vollversammlung der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer (IHK) hat auf ihrer konstituierenden Sitzung im Juli den Vorstandsvorsitzenden des Hafen- und Logistikdienstleisters J. MÜLLER Aktiengesellschaft in Brake, **Jan Müller**, einstimmig zum neuen Präsidenten gewählt. Müller ist Nachfolger des Friesoyther Unternehmers Gert Stuke, der das Präsidentenamt zehneinhalb Jahre ausgeübt hatte und nun zum Ehrenpräsidenten berufen wurde.

Markus Wegman wird COO

BREMEN. Röhlig USA hat **Markus Wegmann** zum neuen COO des Unternehmens ernannt. Der 47-Jährige wird an CEO Rafael Ueltschi berichten. Wegmann arbeitete zunächst in der Schweiz, bevor er in den vergangenen zehn Jahren in den USA als Operator, Betriebsleiter, Niederlassungsleiter, Country Head of Operations und Regional Vice President tätig war. Bei Röhlig ist er nun für alle Produkte (See-, Luft-, Land-, Projekt-, Makler- und Kontraktlogistik) sowie für die operative Effizienz und Prozesse verantwortlich.

K + N: neuer Chef für Landverkehr

HAMBURG. Kühne + Nagel hat die Nachfolge für Nicholas Minde als Landverkehrschef in Deutschland geklärt. Übernommen hat diese Aufgabe **Simon Bitter**, der seit rund 15 Jahren bei K + N tätig ist – nur unterbrochen von einem wenige Monate dauernden Abstecher zu Wallenborn im Jahr 2015. Zuletzt war der 41-Jährige von Luxemburg aus für das Pharmanetz von K + N auf der Straße verantwortlich. Sein Vorgänger Minde wechselte zur Digitalspedition Sennder und ist dort als Geschäftsführer für die DACH-Region tätig.

Lange leitet L.I.T. Tschechien

BRAKE. Die tschechische Landesgesellschaft des Braker Logistikers L.I.T. steht seit Juli unter der Führung von **Klaas Lange (links)**. Damit hat der 34-Jährige nun auch offiziell **Simeon Breuer** abgelöst, der die operativen Aufgaben bereits im vergangenen Jahr an seinen Nachfolger übergeben hatte. Lange, der eine Ausbildung bei L.I.T. absolvierte, kümmert sich mit seinem fünfköpfigen Team an den Standorten Mělník und Kutná Hora insbesondere um den Ausbau des nationalen und internationalen Landverkehrs.

Röhlig erweitert Management

BREMEN. Mit Wirkung zum 1. Juli 2021 hat die Geschäftsleitung von Röhlig Deutschland das **Managementteam um Ross Marlton (2. von rechts)** erweitert, der nun den Bereich Contract Logistics als National Contract Logistics Manager Germany leitet. Marlton kam 2019 zu Röhlig nach Deutschland und war zuvor General Manager Contract Logistics bei Röhlig-Grindrod in Südafrika. Der gebürtige Südafrikaner war maßgeblich bei der Entwicklung und Leitung einer der größten Röhlig-Standorte in Johannesburg beteiligt.

Neu an Bord des VDR

HAMBURG. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat mit **Christian Naegli (links)** und **Sebastian Ebbing** zwei neue Teammitglieder bekommen, die die Interessen der deutschen Reeder vertreten. Naegli war zuvor bei der Reederei Hapag-Lloyd tätig und tritt nun als Referent für Schiffssicherheit, Nautik, Technik und Umweltschutz die Nachfolge des verstorbenen Wolfgang Hintzsche an. Ebbing, der zuvor für die Reederei Claus-Peter Offen arbeitete, kümmert sich um Klimaschutz, Treibstoffe, Innovation und Förderung.

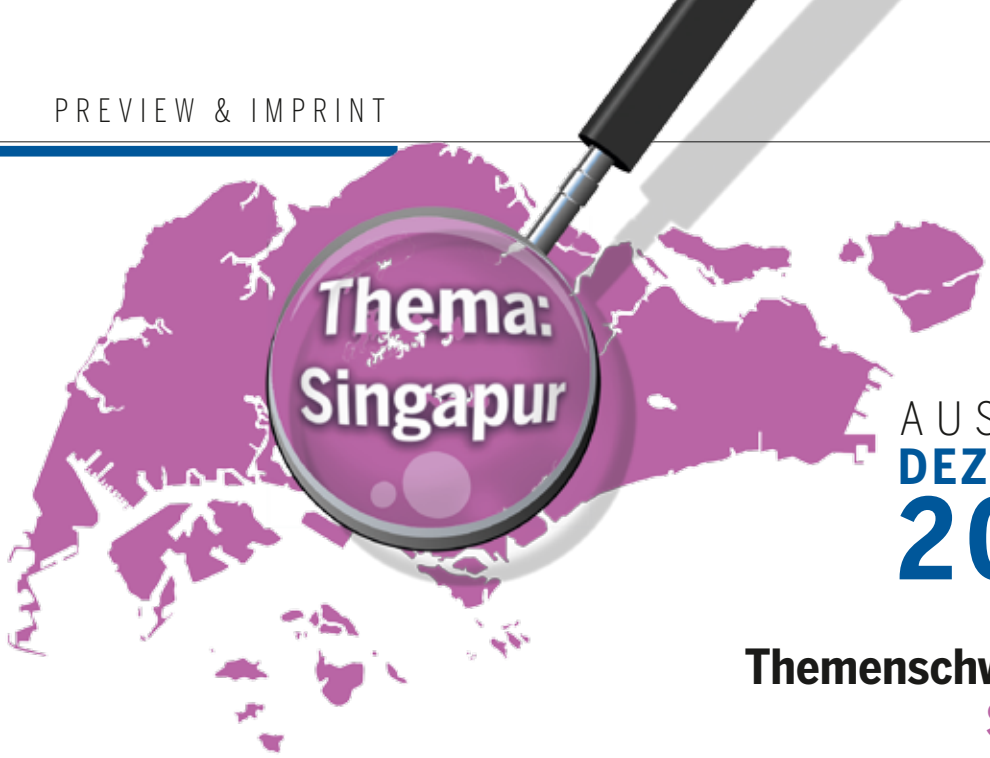
LOGISTICS PILOT – jetzt auch mit eigener Website!

Ausgewählte Inhalte unseres Magazins finden Sie seit 2020 zusätzlich zur Printausgabe und der digitalen Fassung auch online.

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

Besuchen Sie uns auf **www.logistics-pilot.com**

www.logistics-pilot.com



AUSGABE
DEZEMBER
2021

Themenschwerpunkt
Singapur

Sind Sie reif für die Insel? Dann folgen Sie uns bitte in der nächsten Ausgabe in den Insel- und Stadtstaat Singapur. Der flächenmäßig kleinste Staat in Ostasien kann als wichtiger Finanz- und Verkehrsknotenpunkt groß auftrumpfen. Grund genug, für den LOGISTICS PILOT einen Blick auf die Vorzeigemetropole zu riskieren.

Point of View

S.E. Laurence Bay, Botschafter der Republik Singapur in Berlin
zum Themenschwerpunkt Singapur

„Der Handel ist die Lebensader Singapurs. Ohne den freien Fluss von Exporten und Importen während der Pandemie hätten wir keinen Zugang zu Versorgungsgütern und Ressourcen, die für den Fortbestand unserer Nation entscheidend sind. Nur wenige realisieren, dass unsere Trade-to-GDP-Ratio eine der höchsten der Welt ist, sie beträgt mehr als das Dreifache unseres BIP. Als große Exportnation weist Deutschland ebenfalls einen recht hohen Wert nahe 90 Prozent auf. Unsere beiden Länder sind daher starke Verfechter freien Handels und eines multilateralen Handelssystems auf der Grundlage international anerkannter Regeln und Normen. Aus diesem Grund haben wir im November 2019 das Freihandelsabkommen zwischen der EU und Singapur unterzeichnet. Es war das erste derartige Abkommen, das zwischen der EU und einem Mitgliedsstaat des Verbands Südostasiatischer Nationen (ASEAN) geschlossen wurde. Deutsche Unternehmen, besonders die über 2.000 von ihnen, die in Singapur tätig sind, werden in vielfacher Weise profitieren, auch durch die Nutzung unseres Netzwerks von 26 bilateralen und regionalen Freihandelsabkommen. Singapur ist das größte Ausfuhrziel Deutschlands in Südostasien, der bilaterale Warenhandel hatte im Jahr 2020 einen Umfang von ungefähr elf Milliarden Euro.

Seine globale Konnektivität, Weltklasse-Infrastruktur und Unternehmerfreundlichkeit gehören zu den Gründen dafür, dass Singapur die führende Drehscheibe im Zentrum einer der dynamischsten Regionen der Welt steht. Hunderte von großen Containerschiffen aus Europa fahren auf dem Weg nach China, Südkorea, Japan usw. über Singapur. DB Schenker und DHL sowie viele andere Unternehmen betreiben ihre regionalen Logistikzentren von Singapur aus. Künftig wird das am 2. Juni 2021 geschlossene bahnbrechende Comprehensive Air Transport Agreement zwischen der ASEAN und der EU die Verbindungen zwischen Europa und Südostasien stärken. Singapur ist im Begriff, aus der Pandemie gestärkt hervorzugehen und wird ausländischen Unternehmen und Investoren weiterhin mehr Wettbewerbsfähigkeit bieten."

FOTOS: BOTSCHAFT DER REPUBLIK SINGAPUR; ISTOCKPHOTO/OLEG CHEPURIN

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.dvvmedia.com

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Sven Mentel

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

Layout:
Monique Dobrzelak
freelancexpress.de/freelancer/modo-design-3212

Druck:
müllerditzen, Bremerhaven
www.muellerditzen.de

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

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

Dieses Magazin ist ein Gemeinschaftsprojekt von

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

hafen+

Menschen. Umwelt. Wirtschaftskraft.

Ein Leitstern für mehr Wendigkeit.
Was wir im Braker Port Office verändern, um als Team für den Warenfluss der Zukunft agil aufgestellt zu sein, lesen Sie unter **www.hafenplus.de**

Folgen Sie uns auf

Niedersachsen Ports

bremenports

Bremen Bremerhaven

+ Fernweh inklusive – die Columbuskaje wird modernisiert

bremenports bereitet zwei Projekte vor, damit die Erfolgsgeschichte der Kreuzfahrt in Bremerhaven fortgeschrieben werden kann. Die Kaje, an der die Schiffe festmachen, wird in den kommenden Jahren komplett neu gebaut. 20 Meter vor der 100 Jahre alten Pier wird das neue Bauwerk in die Weser geschlagen. Zudem wird der alte, nicht mehr nutzbare Mittelbau des Kreuzfahrt-Terminals einem multifunktionalen Neubau weichen.

marketing@bremenports.de
www.bremenports.de