

LOGISTICS PILOT

AUSGABE

FEBRUAR 2023

 GERMAN PORTS



GEHT DER GLOBALISIERUNG DIE LUFT AUS?

WELT IM UMBRUCH

Zwei Experten zeigen auf, in welche Richtung sich unsere Handelsbeziehungen entwickeln könnten

Seite 12

ADIEU ASIEN?

Die Textilindustrie setzt zunehmend auf Nearshoring. Das bleibt nicht ohne Folgen für Asien

Seite 18

WIE VIEL IT STECKT IM FISCH?

FRoSTAs digitaler Transformationsprozess schließt auch maritime Tiefkühlgerichte mit ein

Seite 22

Themenschwerpunkt:
Reglobalisierung

INHALT

Ausgabe:
Februar 2023



04

Big Picture

Trifft der Wandel der Digitalisierung die Welt ähnlich vehement wie ein Vulkanausbruch?

14

Portrait

Angesichts des Klimawandels braucht es umweltfreundliche Logistiklösungen, an denen in Zürich gearbeitet wird.

22

Digitalisation

Wie viel IT steckt in Fisch und Co.? Experten von FRoSTA beleuchten die praktische Umsetzung der Digitalisierung.



06

Main Topic

Geht der Globalisierung die Luft aus? Sind vor diesem Hintergrund nationale Alleingänge sinnvoll? Und wie wirkt sich diese Entwicklung auf die Handelsketten aus?



03 Editorial

12 Point of View

Unsere Welt ist im Umbruch

16 Facts & Figures

Schon gewusst?

18 Logistics Story

Adieu Asien?

24 Community

Meldungen aus der Branche

26 Start-ups

Smarte Routenplanung senkt Emissionen

30 Events & Imprint

LOGISTICS PILOT digital!

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

COVER: ADBESTOCK/KUTZMAPHOTO
INHALT: ISTOCKPHOTO/ITALIANESTROKEN MCCURDY/G215, UNI ZÜRICH: VISION INSPIRES
FOTO SEITE 3: BVL



Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Vorstandsvorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Bremen

DIE KARTEN WERDEN NEU GEMISCHT

Liebe Leserinnen und Leser,

Lieferkettenprobleme, geopolitische Unsicherheiten und Verwerfungen durch Krieg und eine neue politische Blockbildung haben in den vergangenen zwei Jahren gewachsene Strukturen der globalisierten Welt erschüttert. Bemerkenswert ist die Gleichzeitigkeit der disruptiven Ereignisse. Jedes für sich allein hätte es wohl nicht geschafft, den globalen Warenaustausch derart und dauerhaft ins Wanken zu bringen.

Aber die Kombinationen aus Lockdowns, Grenzschließungen, dem Ausfall Russlands und der Ukraine als Lieferanten und Handelspartner, den Unsicherheiten über den politischen Kurs Chinas inklusive Taiwan-Frage und No-Covid-Policy, ferner die Energiekrise mit ihren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit Europas sowie die Klimakrise mit Wirkungen auf Wertschöpfung und Verbraucherverhalten haben insgesamt dazu geführt, dass Unternehmen sich neu aufstellen.

Schnell wurde spekuliert, ob es in der Folge zu einer richtiggehenden Deglobalisierung kommen könnte. Das hat sich bisher nicht bewahrheitet, zumal eine komplette Rückholung von Produktion und ein Nearshoring in vielen Branchen gar nicht möglich sind. Eine exzessive Lagerhaltung kann ebenfalls nicht die Lösung sein. Zwar müssen sich alle verstärkt darum kümmern, kurzfristige Lieferengpässe abzufedern, aber der eigentliche Wandel muss und wird ein strategischer sein.

Derzeit sehen wir Zeichen einer Reglobalisierung, nämlich einer Neuaufstellung der globalen Lieferketten. Noch gibt es kein echtes De-Coupling von China, aber eine bewusst breitere Streuung von Lieferanten und damit des Risikos. Auch die Politik greift ein und versucht, für besondere strategische Abhängigkeiten eigene Alternativen wie eine europäische Chipindustrie zu stärken. Insgesamt sehen wir zwar mehr Nationalismus und in Teilen eine neue Blockbildung, aber dennoch den Willen zu einem intensiven internationalen Handel. Die Karten werden neu gemischt, und Industrie, Handel und Logistikdienstleister in Deutschland tun gut daran, sich darauf einzustellen.

Ihr Thomas Wimmer

ES BRODELT!

Unmittelbar nach einem Vulkanausbruch – wie hier auf Hawaii – scheint das Leben am Ort der Eruption verschwunden zu sein. Doch von Wasser, Wind, Sonne und Frost werden die lavabedeckten Flächen mit der Zeit so intensiv bearbeitet, dass sich auf dem Gestein eine dünne Bodenschicht bildet, auf der das Leben wieder zurückkehrt. Als beispielsweise der Mount St. Helens im US-Bundesstaat Washington im Mai 1980 ausbrach, war das Gebiet zunächst verwüstet. Inzwischen haben sich an seinen Hängen neben Pflanzen wie Fingerhut und Lupine auch Wapitis, in Nordamerika heimische Rothirsche, angesiedelt. Und im See am Fuße des Vulkans tummeln sich heute wieder verschiedene Fischarten.

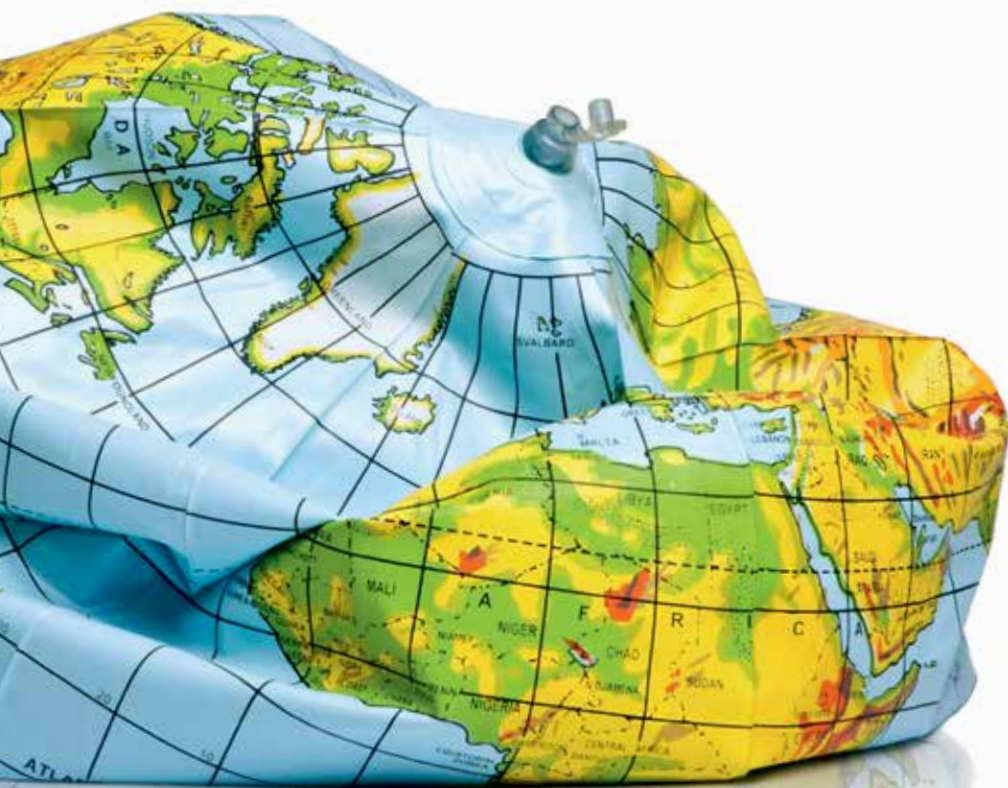
Ein Vulkan kann das Leben nicht gänzlich auslöschen. Und analog ist es sehr wahrscheinlich, dass die zahlreichen Krisen, die derzeit auf den Weltmarkt und die Warenströme einwirken, auch die Globalisierung nicht stoppen. Sie unterliegt zwar einem deutlichen Wandel, wird aber keineswegs gänzlich von der weltwirtschaftlichen Landkarte verschwinden, sondern in neuer Form wiederentstehen. Auch Globalisierung ist Leben – und sie ist gerade im Begriff, sich durch eine Vielzahl von Faktoren und Kräften auf fruchtbarem Boden neu zu konfigurieren. Ganz bewusst hat diese neue Ausgabe des LOGISTICS PILOT daher auch den Schwerpunkt „Reglobalisierung“ – und nicht etwa den häufig verwendeten Begriff „Deglobalisierung“.

(bre) ■

FOTO: ISTOCKPHOTO/KEVIN MCCURDY

GEHT DER GLOBALISIERUNG DIE LUFT AUS?

Wer mit offenen Augen und Ohren durch die Welt geht, den beschleicht derzeit des Öfteren das Gefühl, das vielerorts schon ein lautstarkes Abschiedslied auf die Globalisierung angestimmt wird. Doch wie realistisch ist solch ein Szenario, und wie weit sollte sich Deutschland im Zuge dieser Entwicklung von China oder anderen Handelsmächten entkoppeln?



Viele Märkte und Logistikketten scheinen angesichts der aktuellen Weltlage gerade im Begriff zu sein, sich neu zu konfigurieren. Aber ist die Globalisierung damit quasi schon dem Untergang geweiht? Für Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG LOGISTICS GROUP und Präsidiumsmitglied des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), auf keinen Fall. Er sagt: „Ich denke nicht, dass wir den Verfall der Globalisierung erleben werden. Wir werden weiter in einer globalisierten Welt leben. Aufgrund der Krisen, die wir durchleben, müssen wir aber vermehrt darüber nachdenken, ob es sinnvoll ist, bestimmte Waren weiterhin im überseeischen Ausland zu produzieren oder ob es nicht möglich ist, ihre Produktion wieder stärker in Europa anzusiedeln.“ Deshalb ist er sich sicher: „Die Transportwege werden sich ändern, aber nicht die Menge der Transporte. Vielleicht spielen dann die Bahn und das Binnenschiff eine größere Rolle. Oder Feederverkehre, also Kurzstreckenverkehre entlang der Küste.“



„Ich denke nicht, dass wir den Verfall der Globalisierung erleben werden.“

Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG LOGISTICS GROUP

Flexibilität und Anpassungsfähigkeit gefragt

Als größte Herausforderung sieht Dreeke die Tatsache, dass man seit Monaten jeden Tag in einer veränderten Welt aufwache und dass vieles, das man für sicher gehalten habe, kurze Zeit später schon nicht mehr in dieser Form gelte. Mit Blick auf die weltweiten Handelsströme und die Logistikaktivitäten der BLG stellt er dabei heraus, wie wichtig in diesen Zeiten Flexibilität und Anpassungsfähigkeit seien: „Wir sind an fast 100 Standorten und Niederlassungen in Europa, Amerika, Afrika und Asien präsent und in unterschiedlichen Märkten unterwegs: mit Containerhandling, Automobiltransporten und Fertigfahrzeugbearbeitung sowie einem breiten Spektrum an Dienstleistungen in der Industrie- und Handelslogistik. Die diversifizierte Aufstellung des Produkt- und Dienstleistungsportfolios macht uns robust und anpassungsfähig.“

Über die Häfen in Bremen und Niedersachsen sagt Dreeke in diesem Kontext: „Die Krisen in den Häfen weltweit haben gezeigt, welche Leistungsfähigkeit und Resilienz in den deutschen Häfen vorhanden ist. Das gilt für alle Güter, die wir umgeschlagen haben – nicht nur für Container, sondern auch Autos, Massengüter und konventionelle Ware. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen ist hervorragend.“ Eine der Hauptstärken der deutschen Seehäfen im Vergleich zur internationalen Konkurrenz ist nach seiner Ansicht ihre Intermodalanbindung. „Die deutschen Häfen sind im internationalen Vergleich in der Bahnanbindung führend. Und mit Blick auf die Größe der Schiffe verleiht uns der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven zusätzliche Flexibilität“, so der Manager.

Nationale Alleingänge führen nicht zum Ziel

Auch auf die Frage nach einem geschickten Umgang mit China bezieht Dreeke eine klare Position. „Handel mit China zu betreiben ist eine grundsätzliche Entscheidung, die die Bundesrepublik schon vor Jahr-



zehnten gefällt hat. Dabei hat man immer gewusst, mit welchem politischen Regime man Geschäfte macht. Und egal ob es die Automobilindustrie ist, die Maschinenbauindustrie oder die chemische Industrie: China ist mittlerweile einer der wichtigsten Handelspartner.“ Angesichts der Entwicklung in den vergangenen Jahren warnt er jedoch: „Was sich gewandelt hat, ist der chinesische Anspruch, auch außerhalb des eigenen Landes wirtschaftlich aktiv zu werden – Stichwort ‚neue Seidenstraße‘. Wir täten gut daran, darauf eine Antwort zu finden – wir als Europäer. Als einzelnes Land werden wir das nicht leisten können.“

Auch aus der Sicht von Thomas Heck, Leiter der China Business Group Deutschland und Europa bei der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC Deutschland, und seinem Kollegen Peter Kauschke, Director Transport, Logistics & Mobility bei PwC, sind die Tage der Globalisierung noch lange nicht gezählt. „Wir sehen und erwarten weiterhin, dass Unternehmen ihre Beschaffungswege diversifizieren und auch neue Absatzmärkte suchen, ohne bestehende aufzugeben. Infolgedessen wird es nach unserer Überzeugung zu einer Entwicklung der Reglobalisierung im Sinne einer Reform und Erneuerung kommen“, so Kauschke. Dementsprechend erwartet er keine vollständige Deglobalisierung im Sinne einer Umkehr der Globalisierung, die mit einer Abkehr von globalen Supply Chains verbunden wäre. „Denn die zentralen Herausforderungen der internationalen Logistik, wie Rohstoffversorgung, Klimaschutz und Digitalisierung, können auf nationaler Ebene gar nicht bewältigt werden“, erklärt Kauschke. Damit vertritt er den gleichen Standpunkt wie zuvor auch Frank Dreeke. →

Mit über 4,8 Millionen transportierten Fahrzeugen pro Jahr ist die BLG LOGISTICS der führende Automobillogistiker in Europa.

„Dies sind klare Indikatoren für die Unsicherheit, die derzeit auf den Weltmärkten herrscht.“

Thomas Heck, Leiter der China Business Group Deutschland und Europa bei PwC



Abkopplung ist kein wünschenswertes Szenario

Nach Ansicht von Heck haben die Sanktionen infolge des Krieges zwischen Russland und der Ukraine die Abhängigkeit der westlichen Volkswirtschaften, insbesondere von russischem Öl und Gas, deutlich

gemacht. Dies habe zu einem verstärkten Bewusstsein für die Risiken eines wirtschaftlichen Engagements in China geführt. „Obwohl China offiziell eine neutrale diplomatische Position gegenüber Russlands Aggression gegen die Ukraine einnimmt, entsteht durch Äußerungen von Regierungsvertretern der Eindruck, dass China eigentlich auf der Seite Russlands steht“, erläutert Heck. Parallel dazu deutet er die kürzlich veröffentlichten Entwürfe der China-Strategien Deutschlands und der EU so, dass die Regierungen den Einfluss Chinas auf die heimische Wirtschaft zukünftig wesentlich stärker prüfen wollen. „Angesichts der Entwicklungen der letzten Jahre ist es nicht nur verständlich, sondern auch notwendig, dass politische und unternehmerische Führungskräfte ihre Strategien überdenken, und zwar nicht nur im Hinblick auf China,

sondern in einem viel breiteren Kontext, so Heck. Er schlägt daher vor: „Auch wenn eine globale Abkopplung kein wünschenswertes Szenario ist, müssen Unternehmen, die nach neuen Wachstumschancen suchen, versuchen, das Risiko einer Konzentration auf ein Land als Markt oder auf einzelne Lieferanten zu mindern und gleichzeitig aufstrebenden Volkswirtschaften, beispielsweise in Südostasien, mehr Aufmerksamkeit zu schenken.“

Im Fall von China hat Heck über die vergangenen Monate viele interessante, aber auch gegensätzliche Entwicklungen ausgemacht. So seien im Zuge der stagnierenden Wirtschaft – nach Schätzungen führender Ökonomen wird die chinesische Wirtschaft im Jahr 2022 nur um 3,1 Prozent wachsen – unter anderem die Exporte nach Europa und in die USA zuletzt rückläufig gewesen, während die Exporte nach Russland und in die ASEAN-Länder gestiegen seien. Zudem habe, nach jüngsten Umfragen verschiedener Handelskammern, die ausländische Unternehmen in China vertreten, das allgemeine Vertrauen in China gelitten, während gleichzeitig die ausländischen Direktinvestitionen ein Rekordniveau erreicht hätten. „All dies sind aus meiner Sicht klare Indikatoren für die Unsicherheit, die derzeit auf den Weltmärkten herrscht. Keiner weiß so richtig, wo der Weg der Reglobalisierung hinführen soll“, so Heck.

„Globale Versorgungsnetze werden weiter zurückgehen“

In seinem Selbstverständnis sieht sich der Volkswagen-Konzern als Global Player, der weltweit 120 Standorte betreibt und seine zehn Marken in 153 Ländern anbietet. Dennoch fährt das in Wolfsburg ansässige Automobilunternehmen seit geraumer Zeit eine gewisse Deglobalisierungsstrategie. So habe man in den vergangenen Jahren ein relativ starkes regionales Versorgungsnetz aufgebaut, weshalb nur noch ein geringer Anteil der Automobilteile global zugeliefert würde, teilte ein Unternehmenssprecher auf Anfrage des LOGISTICS PILOT mit. Ergänzend fügt er hinzu: „Globale Versorgungsnetze werden weiter →

„Es wird zu einer Entwicklung der Reglobalisierung im Sinne einer Reform kommen.“

Peter Kauschke, Director Transport, Logistics & Mobility bei PwC



GLOBALISIERUNG

Im „Lexikon der Wirtschaft“ der Bundeszentrale für politische Bildung bezeichnet Globalisierung „die zunehmende Entstehung weltweiter Märkte für Waren, Kapital und Dienstleistungen sowie die damit verbundene internationale Verflechtung der Volkswirtschaften. (...) Hauptakteure der Globalisierung sind multinationale Unternehmen, die mit ihren Investitions-, Produktions- und Produktstrategien zunehmend Charakter und Formen des internationalen Handels bestimmen.“

FOTO: PWC (2X), ISTOCKPHOTO/PHOTOSTORY, EUROPEAN CHAMBER OF COMMERCE

DAS UNGLEICHGEWICHT HAT SICH VERGRÖßERT

Interview mit Jens Eskelund, Vizepräsident der Europäischen Handelskammer in China



Herr Eskelund, wie beurteilen Sie die Qualität der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Europa und China? Haben sich diese Ihrer Meinung nach in den vergangenen Jahren eher verbessert oder verschlechtert?

JENS ESKELUND: Der Handel zwischen der EU und China liegt unter seinem Potenzial. Die Ausfuhren der EU nach China sind angesichts der Größe der chinesischen Wirtschaft relativ gering. Die Daten von Eurostat zeigen überdies, dass die EU in der ersten Jahreshälfte 2022 wertmäßig nur 24 Prozent mehr nach China exportierte als in die Schweiz, obwohl Chinas Wirtschaft 22-mal größer ist. Auch der Handel zwischen der EU und China ist unausgewogen, denn die EU importiert derzeit etwa dreimal mehr Waren aus China, als sie dorthin exportiert. Insgesamt lässt sich sagen, dass an beiden Fronten in den letzten Jahren nur begrenzte Fortschritte erzielt wurden und sich das Ungleichgewicht sogar noch vergrößert hat.

Europäische Unternehmen beklagen sich häufig über die ungleichen Wettbewerbsbedingungen gegenüber einheimischen Unternehmen und über ein undurchsichtiges regulatorisches Umfeld in China. Sehen Sie denn in dieser Hinsicht eine positive Entwicklung?

Die Antwort fällt je nach Branche unterschiedlich aus. Die Wirtschaft Chinas öffnet sich weiter und ist zunehmend besser reguliert, wobei die Beschränkungen für ausländische Investitionen in den letzten Jahren gelockert wurden. Gleichzeitig sind strategische Wirtschaftszweige nach wie vor nur für staatliche Unternehmen vollständig zugänglich. In diesen Sektoren erhalten Staatsunternehmen weiterhin eine Vorzugsbehandlung und werden zum Nachteil des Privatsektors vor dem Marktwettbewerb geschützt. Das führt unter anderem zu einem ungleichen Zugang zu Finanzierungen, Lizenzen und öffentlichen Aufträgen.



Wie hoch sind die Mauern, die es im Handel zwischen Europa und China zukünftig zu überbrücken gilt?

Was bedeutet die dritte Amtszeit von Chinas Präsident Xi Jinping für Europa und Deutschland – und für den globalen Handel?

Da die von Präsident Xi ernannten Funktionäre erst nach dem Parteitag im März 2023 ihr Amt antreten werden, ist es noch nicht möglich, die Haltung der neuen Regierung zu zentralen Fragen umfassend einzuschätzen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Betonung von Sicherheit und Eigenständigkeit weiterhin als unabdingbar angesehen wird. Ein positiver Aspekt könnte jedoch Chinas veränderte Haltung gegenüber Covid-19 sein. Wie im Positionspapier 2022/2023 der Handelskammer dargelegt, hatte Chinas striktes Festhalten an seiner Null-Covid-Politik nicht nur negative Auswirkungen auf die chinesische Wirtschaft, sondern auch auf den globalen Handel und die Lieferketten. In den letzten Wochen hat es allerdings einen Paradigmenwechsel in Chinas Ansatz zum Umgang mit Covid-19 gegeben, sodass das Land nun beginnt, seine strengen Covid-19-Beschränkungen zu lockern. Wenn dieser Übergang erfolgreich bewältigt wird, könnte dies dazu beitragen, das Vertrauen in den chinesischen Markt zu stärken und

den Gegenwind, dem der Welthandel derzeit ausgesetzt ist, abzuschwächen – auch wenn dies eine schwierige Aufgabe sein wird. Wenn sich die wichtigsten Akteure in Europa und China endlich wieder persönlich treffen, dann wäre dies sehr hilfreich.

Welche Wege müssten in Zukunft beschritten werden, um Europa und China einander näher zu bringen?

Angesichts der derzeitigen Spannungen zwischen der EU und China ist es von entscheidender Bedeutung, dass die führenden Politiker Europas und Chinas eben die Möglichkeit haben, sich persönlich zu treffen und über ihre Beziehungen zu sprechen. In dieser Hinsicht sind die jüngsten Besuche von Deutschlands Bundeskanzler Scholz und von EU-Ratspräsident Michel in China positiv zu werten. Aber es bedarf noch weiterer dieser Treffen. Wichtig ist auch, dass sich beide Seiten weiterhin um eine Zusammenarbeit in Bereichen bemühen, die ihnen gegenseitigen Nutzen bringt. Eine Verstärkung der internationalen Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels ist hier wohl die offensichtlichste Möglichkeit. (bre) □

zurückgehen, auch weil der Konzern die Emissionen als Beitrag zum Klimaschutz senken will. Schon heute beziehen wir aus gesamtwirtschaftlicher Betrachtung die Mehrheit unserer Teile regional.“

Unter dem Eindruck der aktuellen Weltlage und des russischen Angriffskriegs in der Ukraine macht der VW-Sprecher überdies deutlich: „Unilaterales und protektionistisches Vorgehen löst keine Probleme. Ein freier, fairer und international regelbasierter Handel ist die Basis für Wohlstand, Beschäftigung und Wachstum weltweit.“ Unabhängig von der Entwicklung der weltweiten Warenströme durchlaufe Volkswagen mit seiner Konzernstrategie „New Auto“ intern aber schon jetzt „die größte Transformation seiner Unternehmensgeschichte“. „Wir haben einen klaren Fahrplan bis 2030 und wollen uns hin zu einem nachhaltigen, softwareorientierten Mobilitätsanbieter entwickeln“, so der Sprecher. Soll heißen, in den nächsten Jahren beabsichtigt der Konzern, sein automobiles Kerngeschäft zu transformieren. Dazu gehören unter anderem mehr als 30 zusätzliche vollelektrische Modelle sowie der Ausbau der Batterietechnologie und des autonomen Fahrens.

„Wir bekommen die Konsequenzen radikal zu spüren“

Aus Sicht der Klimastreik-Bewegung Fridays for Future befindet sich unsere Gesellschaft an einem Punkt, an dem wir die Konsequenzen unseres bisherigen politischen und wirtschaftlichen Handelns radikal zu spüren bekommen, beispielsweise durch die Vielzahl der aktuellen Krisen. „Um ökologische und soziale Krisen zu vermeiden und eine wirklich sozial gerechte Gesellschaft zu erreichen, sollte sich die Struktur unserer Gesellschaft und der Wert von Mensch und Natur ändern“, sagt Darya Sotoodeh, Pressesprecherin von Fridays for Future. Dabei gehe es nicht um die Globalisierung allgemein, sondern darum, den natürlichen Ressourcen des Planeten und dem Menschenleben mehr Wert beizumessen. „Produktion und Handel müssen sich daran anpassen. Praktisch bedeutet das zum Beispiel, dass jeder



Unter anderem fordert Fridays for Future, wie hier beim globalen Klimastreik 2022 in Berlin, die Einhaltung der Ziele des Pariser Abkommens und die Treibhausgasemissionen so schnell wie möglich zu reduzieren.

Mensch eine gewisse Akzeptanz erfährt, ohne sich beweisen und als wirtschaftlich produktiv erweisen zu müssen. Erst damit können wir die massive Ausbeutung von Mensch und Natur, die momentan auf der Welt stattfindet, beenden“, so Sotoodeh.

Vor diesem Hintergrund bewertet sie eine Vernetzung auf globaler Ebene – egal ob für den Handel oder eine andere Form des Austauschs – generell als etwas Gutes an. Dieser solle aber im besten Fall aus gegenseitigem Interesse und auf Augenhöhe geschehen, und nicht aus der Motivation, eine größtmögliche Gewinnmaximierung zu erreichen, oder aus der Angst, im globalen Konkurrenzkampf zu verlieren. „Der globale Handel, wie er momentan stattfindet, wird genau von diesen Aspekten angetrieben. Europa hat in der Vergangenheit einen entscheidenden Grundstein für dieses Wirtschaftssystem gelegt, dem China jetzt folgt. Diesem Einfluss kann sich Deutschland natürlich nicht vollständig entziehen. Es gilt aber Menschenrechtsverletzungen in keinsten Weise zu unterstützen und sich möglichst nicht in eine starke wirtschaftliche Abhängigkeit von anderen Staaten zu begeben“, so Sotoodeh. Ihr Vorschlag: „Wir brauchen eine sozial-ökologische Transformation. Konkrete Anfänge können zum Beispiel eine Kreislaufwirtschaft oder ein consequentes Lieferkettengesetz sein.“ (bre) □

FOTO: KAROL ROLLER, FRIDAYS FOR FUTURE, ISTOCKPHOTO/ITALIANESTRO

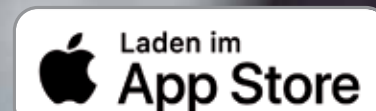
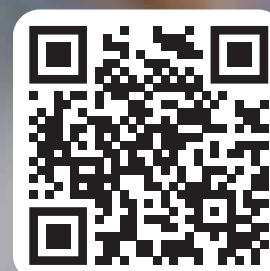
„Europa hat einen entscheidenden Grundstein für dieses Wirtschaftssystem gelegt, dem China jetzt folgt.“

Darya Sotoodeh, Pressesprecherin von Fridays for Future



Unsere Häfen. Ihre App.

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



UNSERE WELT IST IM UMBRUCH

In welche Richtung entwickeln sich die Globalisierung und die Handelsbeziehungen? Und wie passt das mit unseren Bemühungen um den Klimaschutz zusammen? Professorin Lisandra Flach und Dr. Guido Baldi beleuchten die aktuelle Lage.

„Es deutet einiges darauf hin, dass wir auf eine Welt mit unterschiedlichen Blöcken unter Führung der USA und von China zusteuern.“



Die Rufe nach Veränderung werden in unserer Gesellschaft immer lauter. Sind wir an einem Punkt angekommen, an dem sich unsere Welt radikal verändert – egal ob wir dabei von Reglobalisierung, Transformation oder Paradigmenwechsel sprechen?

FLACH: Die Pandemie und der Krieg gegen die Ukraine bedeuten in gewisser Weise eine Zäsur. Viele Unternehmen überdenken ihre Lieferketten und ihre Beschaffungsstrategie. Sie bewerten die globalen Risiken neu, vor allem angesichts der geoökonomischen Spannungen. Das bedeutet aber nicht das Ende der Globalisierung, sondern eher eine Neubewertung und Veränderung der Globalisierung.

BALDI: Es ist bestimmt so, dass unsere Welt im Umbruch ist. Ob man das als radikal bezeichnen möchte im historischen Vergleich, kann man sicherlich unterschiedlich sehen. Aber es zeichnen sich zweifelsfrei tiefgreifende strukturelle Änderungen ab. Der Umbau unserer Energieversorgung vor dem Hintergrund des

Klimawandels und nun dem Krieg in der Ukraine ist eine enorme Herausforderung in kurzer Zeit.

Die Globalisierung wird sich wohl nicht vollständig zurückbilden, aber ihr Gesicht verändert sich. Es deutet momentan einiges darauf hin, dass wir auf eine Welt mit unterschiedlichen Blöcken jeweils unter Führung der USA und von China zusteuern. Allerdings sollte man im Hinterkopf behalten, dass solche strukturellen Änderungen immer auch wieder eine neue Richtung einschlagen können, die man sich noch nicht richtig vorstellen kann. So wurden ja zum Beispiel das Ende der Sowjetunion und die Wiedervereinigung Deutschlands nur von wenigen so vorausgesehen.

Was wird sich – aus Ihrer Sicht – auf dem Weg in eine sich neu ordnende Weltwirtschaft am intensivsten im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand verändern?

FLACH: Die Unternehmen kalkulieren globale Risiken stärker ein und erkennen die Bedeutung von Investitionen in widerstandsfähigere Lieferketten. Die Politik sieht die Bedeutung von Umwelt- und politischen Aspekten bei der Gestaltung der Handelspolitik.

BALDI: Globale Risiken nehmen zu, weil häufiger irgendwo auf der Welt Dinge passieren, die man höchstens erahnen konnte. Internationale Regeln werden weniger durchgesetzt beziehungsweise zurechtgebogen, etwa bei Konflikten oder

DR. GUIDO BALDI

wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Konjunkturpolitik am DIW Berlin

FOTO: DIW, IFO

PROF. DR. LISANDRA FLACH

Professorin für Volkswirtschaftslehre, insbesondere für die Ökonomik der Globalisierung, und Leiterin des Zentrums für Außenwirtschaft am Münchener ifo Institut



im internationalen Handel. Russland

hat den Angriffskrieg auf die Ukraine völkerrechtlich sehr abenteuerlich begründet, um den Anschein zu erwecken, er sei legal. Internationale Handelsregeln werden weniger eingehalten, was die Risiken unerwarteter Zollerhöhungen oder von anderen Handelsbeschränkungen erhöht.

Welcher Weg ist für Deutschland und Europa künftig besser: mehr oder weniger globaler Handel? Und wie sollten wir am besten auf die wirtschaftliche Dominanz von China reagieren?

FLACH: Die Globalisierung wird nicht zurückgedreht, sondern die Art und Weise, wie wir Globalisierung verstehen, wird sich ändern. So wird sich beispielsweise die Globalisierung im Dienstleistungsbereich – wie bei Finanzdienstleistungen und Software-Engineering – weiterhin rasant weiterentwickeln.

BALDI: Die Vorteile von Handel sollten nicht unterschätzt werden. Darum wäre die allgemeine Forderung nach weniger Handel nicht zielführend. Aber Diversifizierung ist wichtig. Man sollte sich bei wichtigen Rohstoffen, zum Beispiel Erdgas, seltenen Erden, Lithium und so weiter, weniger abhängig von einzelnen Lieferländern machen. Auch bei Exportmärkten ist Diversifizierung wichtig. Das „chinesische Wirtschaftswunder“ kommt an ein Ende. Hohe Zuwächse bei Exporten nach China sind nicht mehr zu erwarten, auch wenn das Land aufgrund seiner Größe ein wichtiger Markt bleiben dürfte.

Was muss passieren, damit wirtschaftliche Interessen und der Klimaschutz sich nicht gegenseitig blockieren?

FLACH: Aus meiner Sicht sollten wir vor allem darauf bedacht sein, die Handelspolitik im Einklang mit den Klimaschutzinteressen zu gestalten.

BALDI: Es wird immer wieder argumentiert, dass sich wirtschaftliche Interessen und der Klimaschutz gegenseitig ausschließen. Aber das muss nicht so sein. Es ist zwar so, dass der Ausstoß von Treibhausgasen meist eine sogenannte negative Externalität darstellt.

Unternehmen oder Haushalte, die etwa beim Fliegen oder der Energiegewinnung diese Treibhausgase ausstoßen, tragen ohne staatliche Eingriffe die Kosten für den daraus entstehenden Klimawandel nicht, und die wirtschaftlichen Interessen stehen dann nicht im Einklang mit dem Klimaschutz. Aber wir wissen eigentlich sehr gut, wie staatliche Regulierungen die privaten Unternehmen und Haushalte dazu bringen können, den Treibhausgasausstoß zu verringern. Dies kann über eine direkte Besteuerung von Treibhausgasen geschehen, über handelbare Emissionsrechte, oder über direkte Regulierungen, bei denen etwa der Verbrenner ab einem bestimmten Jahr verboten wird. Zudem spielen Subventionen eine wichtige Rolle, mit denen beispielsweise Gebäudesanierungen oder die Entwicklung neuer Technologien gefördert werden. Wirtschaftliche Interessen und Klimaschutz schließen sich also nicht aus, aber es braucht gewisse staatliche Eingriffe, um private Akteure in Richtung Klimaschutz zu lenken. Das Problem war in der Vergangenheit, dass die Politik zu zögerlich agiert hat. (bre) □

„Die Globalisierung wird nicht zurückgedreht, sondern die Art und Weise, wie wir Globalisierung verstehen, wird sich ändern.“

LOGISTIK ALS TEIL DER LÖSUNG



Globalisierung braucht angesichts des Klimawandels nicht mehr nur eine funktionierende, sondern auch eine umweltfreundliche Logistik. An Lösungen dafür wird am Kühne Center for Sustainable Trade and Logistics gearbeitet.

Wie kann die Globalisierung nachhaltig und wohlfördernd ausgestaltet werden? Das ist eine der zentralen Fragen, auf die man am Kühne Center for Sustainable Trade and Logistics in Zürich Antworten sucht.

Der Name ist titelgebend: Das neue Kühne Center for Sustainable Trade and Logistics erhält seine Forschungsgelder von der Kühne-Stiftung. In den USA sei eine solche Finanzierung schon lange üblich, erklärt Direktor Ralph Ossa, Vorsitzender des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften und Inhaber der Kühne-Stiftungsprofessur für internationalen Handel an der Universität Zürich. Außerdem: „Das ist ganz transparent geregelt, aber natürlich sind wir in der Lehre und Forschung frei.“

Wie wichtig diese Unabhängigkeit gerade beim umstrittenen Thema Globalisierung ist, liegt auf der Hand. Denn während Teile der Gesellschaft darauf pochen, dass gerade Deutschland wirtschaftlich vom weltweiten Handel stark profitiert, hakt es aufgrund von Zweifeln der Gegner dieser Auffassung bei etlichen Handelsabkommen. So liegt etwa die Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) mit den USA auf Eis, und das Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) zwischen Kanada und der EU wurde von Deutschland erst mit langer Verzögerung ratifiziert.

Das Problem bei diesem Thema: Eine einfache Lösung gibt es nicht. Nur wenige Parameter sind fix, wie zuletzt die Coronakrise, die Disruptionen in der Lieferkette und die geopolitischen Veränderungen gezeigt haben. Viele Zusammenhänge sind höchst komplex und ihre Beurteilung auch eine Frage der

Gewichtung. Geht es etwa vor allem um den möglichst unkomplizierten Austausch von Waren und die damit verbundene wirtschaftliche Prosperität, oder sind die (demokratischen) Interessen von Menschen und der Umweltschutz höherrangiger als wirtschaftlicher Wohlstand zu bewerten?

Genau bei diesen und weiteren Fragestellungen rund um die Rolle des Welthandels bei der Bekämpfung des Klimawandels setzt das 2019 gegründete Forschungszentrum an. Die Wissenschaftler des Kühne Centers, das auf einer langfristigen Zusammenarbeit zwischen der Kühne-Stiftung und der Universität Zürich basiert, wollen dazu das bestehende Welthandelssystem überdenken, um den Weg für eine nachhaltigere Globalisierung zu ebnen.

Kurze Wege suggerieren Klimafreundlichkeit

Die Stoßrichtung dabei steht bereits fest: „Unsere wesentliche Botschaft lautet, dass der Handel nicht nur ein Problem ist, sondern Teil der Lösung“, unterstreicht Ossa. Bei der Nachhaltigkeit gehe es meist um Schadensbegrenzung, etwa durch ein geringeres Volumen, grünere Verkehrsträger und nachhaltigere Energiequellen. „Dabei wird davon ausgegangen, dass lokaler auch grüner Konsum ist.“ Viele Menschen verbinden den internationalen Handel [vor allem] mit schädlichen Emissionen beim Transport. Meist stimme das aber gar nicht. „In der Landwirtschaft werden beispielsweise 90 Prozent der Emissionen in der Produktion und nur zehn Prozent beim Transport verursacht“, so der Professor. Ein Beispiel dafür sind die Äpfel aus Neuseeland, die außerhalb der hiesigen in der dortigen Saison eine bessere Klimabilanz als regionale aufweisen. Der Grund: Die energieintensive Lagerung der heimischen Früchte im Kühlhaus bewirkt, dass das Obst aus Neuseeland trotz Seetransport ökologisch vorteilhafter ist.

Wichtiger Hebel ist Greensourcing

In der Studie „Eine quantitative Analyse der nachhaltigen Globalisierung“ beschäftigen sich die Forscher daher seit gut einem Jahr damit, mathematische Modelle der Weltwirtschaft zu erstellen, um daraus Vorhersagen ableiten zu können. „In einem fiktiven Beispiel haben wir untersucht, wie sich der Welthandel entwickelt, wenn alle Staaten weltweit eine Steuer in Höhe von 100 US-Dollar pro Tonne CO₂-Äquivalent erheben würden“, berichtet Ossa.

Erste Zwischenergebnisse gibt es bereits. „Die Außenhandelsquote, also das Verhältnis von Handel zu Bruttoinlandsprodukt, wäre in der nachhaltigen Welt genauso groß wie heute“, berichtet der Direktor. „Die Modellrechnung zeigt aber auch, dass dadurch die globalen CO₂-Emissionen um knapp

30 Prozent sinken würden.“ Haupthebel dabei: ein grünerer Einkauf (auf Englisch Greensourcing). „Wenn Haushalte und Unternehmen ihre Waren aus umweltfreundlicheren Ländern beziehen, reduziert dies die Emissionen erheblich“, so der Professor.

Ossa erwartet nicht, dass es jemals zu einer solchen Steuer kommt. „Aber es würde die Entscheidungsprozesse in der Wirtschaft vereinfachen, wenn die Staaten ihre Regulierungsfunktion stärker wahrnehmen.“ Das gilt auch für die Konsumenten, auf deren Entscheidung es – laut Analysen zum nachhaltigen Handel – maßgeblich ankommt. Für sie wäre es viel leichter, die Klimawirksamkeit zu beurteilen, wenn diese bereits im Preis inbegriffen wäre oder, volkswirtschaftlich ausgedrückt, alle Externitäten internalisiert wären. „Bisher ist dies seitens der Unternehmen aber nur individuell oder im Rahmen von Corporate Social Responsibility möglich. Man kann daher in dieser Hinsicht schon von Politikversagen sprechen“, meint der Direktor.

Die Studie, die im Laufe des ersten Halbjahrs 2023 publiziert werden soll, ist aus den Vorarbeiten für den Sustainable Global Index entstanden, der künftig regelmäßig veröffentlicht werden soll. Dieser zeigt, wie nah der Handel bereits an einem solchen Ideal ist. „Seit etwa 2001/02 enthielt der Index schlechtere Werte, weil viel mehr aus China importiert wurde, es also mehr Brown- als Greensourcing gab“, berichtet Ossa. Es gibt aber auch einen positiven Trend: „Seit 2012 entwickeln sich die Werte des Index wieder in die richtige Richtung, weil die Emissionsintensität in China abnimmt.“

FAKTEN
KÜHNE CENTER
FOR SUSTAINABLE
TRADE AND
LOGISTICS

GRÜNDUNG
2019

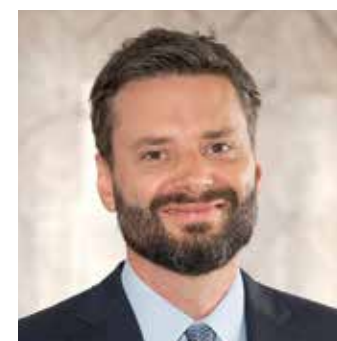
SITZ
Zürich

MITARBEITER
1 Professur, 1 Postdoc,
4 Doktoranden und
mehrere Forschungs-
assistenten

Weitere
Informationen:

(cb) www.kuehnecenter.uzh.ch

Das Kühne Center for Sustainable Trade and Logistics hat seinen Sitz an der Universität Zürich.



„Wenn Haushalte und Unternehmen ihre Waren aus umweltfreundlicheren Ländern beziehen, reduziert dies die Emissionen erheblich.“

Ralf Ossa, Vorsitzender des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften und Inhaber der Kühne-Stiftungsprofessur für internationalen Handel an der Universität Zürich

FOTO: UN ZÜRICH: VISION INSPIRES (2X), MARCO BLESSANO

SCHON GEWUSST?

Die **Globalisierung** hat viele Gesichter und viele Zahlen. Wir haben an dieser Stelle für Sie einige Facts & Figures aufbereitet, die wir als spannend erachten und die vielleicht auch die ein oder andere Folgediskussion anstoßen könnten – egal, ob man lieber von **Re-** oder **Deglobalisierung** spricht.

Das größte Containerschiff der Welt: „Ever Alot“

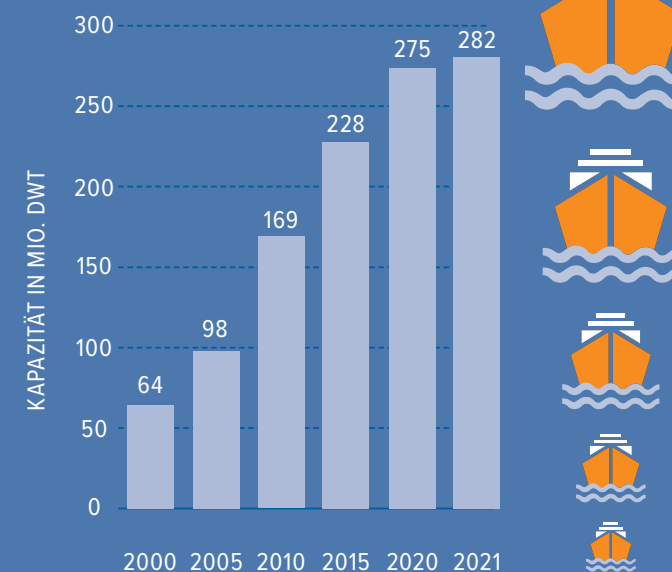


LADEKAPAZITÄT
24.004 TEU

400 M LANG

61,5 M BREIT

Kapazitäten von Containerschiffen im Weltseehandel



3,3 Mrd.

Im Jahr 2021 wurden weltweit knapp 3,3 Milliarden Tonnen geladen.

DIE LÄNDER MIT DER GRÖSSTEN BEVÖLKERUNG 2022

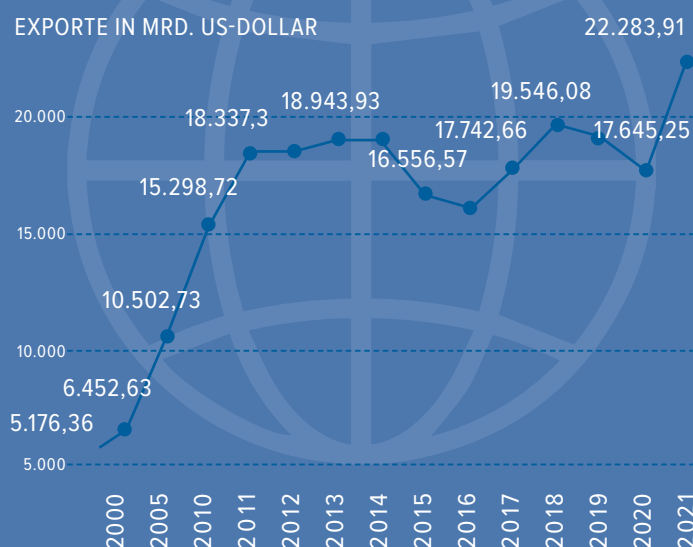
China	1,41 Milliarden Einwohner
Indien	1,41 Milliarden Einwohner
USA	333 Millionen Einwohner

7,99

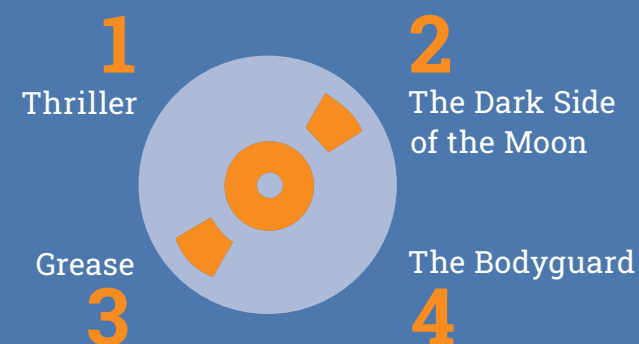
Milliarden Menschen

leben auf der Welt (Stand September 2022)

Entwicklung der weltweiten Exporte im Warenhandel



Die weltweit meistverkauften Musikalben



1.	Michael Jackson	Thriller	72.400.000
2.	Pink Floyd	The Dark Side of the Moon	41.800.000
3.	Soundtrack	Grease	40.400.000
4.	Whitney Houston	Bodyguard	39.600.000

QUELLEN: STATISTA 2022; FOTOS: RAWPIXEL; FLATICON.COM; BILLBOARD MAGAZINE 2021

ADIEU ASIEN?

Auch wenn Produktionsstätten auf dem größten Kontinent der Erde weiterhin von Bedeutung sind – in der Textilindustrie gibt es einen deutlichen Trend zum Nearshoring. Das hat erheblichen Einfluss auf die Fashionlogistik und darauf spezialisierte Dienstleister wie Group 7 und Fiege.

FOTO: ISTOCKPHOTO/KUCHERUKANDREY, FIEGE

Made in China ist ein Großteil der in Deutschland gekauften Kleidungsstücke. So würde man es vermuten – und liegt damit genau richtig. Das Reich der Mitte ist vor Bangladesch und der Türkei das wichtigste Herkunftsland für unsere Textil- und Bekleidungsimporte. Nicht ganz so bekannt ist unterdessen die Komplexität der Logistik dahinter. Das zeigt sich bereits am Modal Split, der vielen verschiedenen Einflüssen unterliegt.

Nach wie vor stellen Containerschiffe trotz temporär längerer Wartezeiten bei der Abfertigung und – wie vor einigen Monaten in Shanghai – geschlossener Häfen einen Löwenanteil bei der Verteilung des Transportaufkommens. Wie schnell sich aber diese Kenngröße verändern kann, hat sich 2022 gezeigt. „Vergangenes Jahr kam beispielsweise der Güterzugverkehr zwischen China und Europa aufgrund des Ukraine-Krieges nahezu zum Erliegen“, berichtet Hubert Borghoff, Prokurist und Leiter Logistik bei Group 7. „Deshalb haben wir seitdem wieder verstärkt Sea-Air-Verbindungen im Angebot.“

Dass nach wie vor ein Großteil der Waren aus Asien kommt und dann die Seefracht in der Regel der günstigste und übliche Weg ist, hat auch Stephan Wittenbrink, Managing Director im Geschäftsbereich Fashion & Lifestyle bei Fiege, festgestellt. „Vor allem zeitkritische Lieferungen werden mitunter aber per Luftfracht transportiert, auch wenn das insgesamt nur einen kleinen Teil ausmacht.“ Ab dem Hafen werde der Großteil der Waren bisher noch per Lkw zu seinem Bestimmungsort gebracht.

„Allerdings sehen wir durchaus einen Trend zur Verlagerung auf die Schiene“, so der Geschäftsführer. Fiege bietet deshalb bereits verschiedene Lösungen für den Nachlauf per Bahn an. Dabei handelt es sich vor allem um intermodale Transporte, die der Logistikdienstleister künftig weiter ausbauen will. Insgesamt hänge der Modal Split laut Wittenbrink jedoch stark von den jeweiligen Produktgruppen und den Produktionsländern ab.

Nearshoring gewinnt an Bedeutung

Sowohl bei Fiege als auch bei Group 7 beobachten die Manager einen klaren Trend zur Verlagerung ins nahe gelegene Ausland. „Durch die Corona- und die Energiekrise spielt das Thema Nearshoring zunehmend eine Rolle“, so Wittenbrink. Allerdings fehle es in Europa insgesamt noch an entsprechenden Kapazitäten und – abhängig von den Produktgruppen – auch an Beschaffungsstrukturen. Derzeit werde die Produktion insbesondere in der Türkei und in Portugal nachgefragt und ausgebaut. Nordafrika werde als Standort in Zukunft ebenfalls an Bedeutung gewinnen. „Wir sehen aber durchaus auch die Tendenz,



Viel Arbeit für Fashionlogistiker wie Fiege und Group 7: Pro Kopf und Jahr werden in Deutschland etwa 47 Kleidungsstücke gekauft, von denen bisher etwa zwei Drittel aus China stammen.

dass aus Asien mitunter früher geordert wird, um lange Transportwege und mögliche Lieferbeeinträchtigungen auszugleichen“, berichtet der Fiege-Manager.

„Produktionsstätten in Osteuropa, der Türkei oder Nordafrika und hier besonders die Länder Ägypten, Tunesien und Marokko sind heiß begehrt“, berichtet Borghoff. Der Logistikdienstleister berät hier verstärkt bei der Zollabwicklung und verzeichnet aus Osteuropa und der Türkei eine steigende Nachfrage nach Lkw-Verkehren. Auch dass Nearshoring nur ein Teil der Strategie der Kunden ausmache und diese weiterhin mit Produktionsstätten in Asien arbeiteten, beobachtet der Group-7-Logistikleiter. Gleichzeitig fragten die Kunden verstärkt Lagerkapazitäten an, um auf diese Weise eine stabile Lieferfähigkeit zu erreichen.

Bei Fiege rechnet man ebenfalls damit, dass die Nachfrage nach Warehousing-Kapazität nahe des Absatzmarktes steigen wird. „Außerdem gibt es einen immer stärkeren Fokus auf einen ausgewogenen Mix der Absatzkanäle, Stichworte: Omnichannel und Marketplaces“, erläutert Wittenbrink. Deshalb bietet das Unternehmen Lösungen insbesondere rund um Lagerlogistik und Transport aus einer Hand über alle Absatzkanäle hinweg an. →

FAKTEN GESCHÄFTSBEREICH FASHION & LIFE- STYLE BEI FIEGE

GRÜNDUNG
Bündelung alle Fashion- und Lifestyle-Aktivitäten Anfang 2022 in einem eigenen Geschäftsbereich

STANDORTE
9 in Deutschland, dazu verschiedene in Europa, beispielsweise in Polen und Italien sowie in Asien

**DIENTS-
LEISTUNGEN**
insbesondere Lager-
logistik und Transport

MITARBEITER
etwa 5.000 allein
in Deutschland

UMSATZ 2021
rund 250 Millionen Euro
in Deutschland, 560 Mil-
lionen Euro in Europa



„Durch die Corona- und die Energiekrise spielt das Thema Nearshoring zunehmend eine Rolle.“

Stephan Wittenbrink, Managing Director im Geschäftsbereich Fashion & Lifestyle bei Fiege



Wichtiger Bestandteil der Textillogistik ist auch das Retouren- und Qualitätsmanagement.

FAKTEN

**FASHIONLOGISTIK
BEI GROUP 7**

GRÜNDUNG
2006

STANDORTE
9 deutsche
Niederlassungen

**DIENST-
LEISTUNGEN**
vor allem Lagerlogistik
und Transport

MITARBEITER
700

UMSATZ 2021
rund 240 Millionen Euro

**Liefersicherheit wird
immer wichtiger**


Insgesamt wirken sich Störungen in der Lieferkette, Geopolitik und Nachhaltigkeit am stärksten als Einflussfaktoren auf die Supply Chain aus. „Derzeit ist das Thema Disruption in der Supply Chain das gravierendste“, meint Borghoff. „Es ist deshalb so bedeutend, weil es von heute auf morgen die Lieferfähigkeit und damit den Cash-flow unserer Fashionkunden bedroht hat.“

Dass es die deutlichsten Auswirkungen derzeit durch Lieferkettenstörungen gibt, findet auch Fiege-Manager Wittenbrink. Ein strikter Lockdown wie in China und die Blockade des Suezkanals würden sofort sämtliche Bereiche betreffen. Dadurch hätte sich gezeigt, wie groß Auswirkungen sein können und dass spontane Lösungen erforderlich sind. Zudem hätten die aktuelle geopolitische Situation und der Krieg in der Ukraine

viele Unternehmen zum Handeln gezwungen. Als Fertigungsland gewinnt bei den Fashionkunden von Group 7 insbesondere die Türkei an Bedeutung, beobachtet Borghoff. „Logistisch ist damit für uns eine verstärkte Nachfrage nach Lkw-Verkehren verbunden.“

Veränderungen im Modal Split

„Geografisch näher gelegene Produktionsländer erhöhen zum einen die schnelle Warenverfügbarkeit und zum anderen die Planbarkeit“, erläutert Wittenbrink. Fiege ist daher beispielsweise auch in der Türkei und in Italien vertreten, um seine Kunden entlang der gesamten Supply Chain eng zu begleiten. Ganz allgemein gelte: „Für viele Dienstleister in Europa dürfte die Hürde im Vergleich zu Asien tiefer liegen, sich in diesen Märkten zu etablieren und mit den Lieferketten zu verzahnen.“ Es sei daher davon auszugehen, dass die Bedeutung von europahanen Herstellungsländern in Zukunft weiter zunehme. Dies bedeute nach Ansicht von Wittenbrink für die Dienstleister neben einer lagerlogistischen Abwicklung in den Herstellungsländern – auch eine Verlagerung des Transports auf die Straße und die Schiene. „Gewinner im Modal Split ist aus meiner Sicht der Lkw, bedingt durch den Trend zum Nearshoring“, unterstreicht auch Borghoff.

Nach Einschätzung beider Experten für Fashionlogistik wird in den kommenden zehn Jahren zudem das Thema Nachhaltigkeit einen wachsenden strategischen Stellenwert einnehmen. Bei Group 7 hat man beispielsweise alle Prozesse der gesamten Supply Chain von der Warenübergabe in den Produktionsfirmen bis hin zur Auslieferung an die Endkunden und die Stores genau untersucht. „Als wichtigen Gamechanger für die Fashionlieferkette haben wir 2012 unseren CO₂-Rechner eingeführt“, berichtet Borghoff. „Er kalkuliert und dokumentiert den CO₂-Ausstoß für jede Sendung weltweit – ob sie per Luft, See, Bahn oder Lkw transportiert wird. Damit haben wir auch vielen Kunden geholfen, ihre eigene CO₂-Bilanz zu verbessern.“ (cb) 



„Produktionsstätten in Osteuropa, der Türkei oder Nordafrika und hier besonders die Länder Ägypten, Tunesien und Marokko sind heiß begehrt.“

Hubert Borghoff, Prokurist und Leiter Logistik bei Group 7

**Weitere
Informationen:**

www.fiege.com
www.group7.com

FOTO: GROUP 7

DEIN HAFEN VOR DER TÜR

IST DEIN TOR ZUR WELT!



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

BREMENPORTS.DE





Fischgerichte sind ein wesentliches Element der Leistungspalette von FRoSTA. Doch der Tiefkühlkostexperte aus Bremerhaven bietet seinen Kunden auch Gemüse, Obst und Kräuter.

WIE VIEL IT STECKT IN FISCH UND CO.?

1962 fing bei FRoSTA alles mit Fisch an. Damals erfolgte die Materialflusssteuerung ausschließlich in Papierform, und bis 1970 besaß der Tiefkühlkostexperte aus Bremerhaven sogar noch eine eigene Fischfangflotte. Heute setzt das Unternehmen in nahezu allen Bereichen auf Digitalisierung – ohne eigene Schiffe, aber mit sichtbarem Erfolg.

Um es vorwegzunehmen: Für konkrete Zahlen, wie viel IT heute in ihrem Fisch steckt, ließen sich weder Ben Windhorst, Director IT und Transformation bei FRoSTA, noch Heliodor Rawski, Head of SCM Logistics bei FRoSTA, im Gespräch mit dem LOGISTICS PILOT „einfangen“. Für Windhorst steht jedoch fest: „Es steckt eine ganze Menge IT im Fisch – und es wird zunehmend mehr. Denn unser Transformationsprozess ist noch längst nicht abgeschlossen.“ Die ersten Schritte in Richtung Digitalisierung habe das Unternehmen bereits in den 1980er-Jahren getätigt, als damit begonnen wurde, eine zunehmende Zahl von Geschäftsprozessen über Softwaresysteme abzubilden.

Im Zuge dieser Entwicklung wurden unter anderem seit Anfang der 2000er-Jahre die Lagerverwaltungssoftware vollständig automatisiert und seit 2018 eine eigene voll integrierte Transportplanung implementiert.

Heute wird die Digitalisierung bei FRoSTA besonders in Geschäftsbereichen mit Bezug zum Endkonsumenten, in den Abläufen der Supply Chain und in der Vernetzung der eigenen Mitarbeiter sichtbar. So erlaubt beispielsweise die Blockchain-Technologie dem Unternehmen, mehr Informationen sicher an den Kunden zu übermitteln und damit gleichzeitig die FRoSTA-Vision von mehr Transparenz und Nachhaltigkeit zu unterstützen. Dazu gehört auch das Tracking wichtiger Produktdaten – nicht nur beim

FOTO: ISTOCKPHOTO/GZ15, SHUTTERSTOCK/ANTONNART, FRoSTA (3X)

Fisch, sondern auch bei Gerichten, Gemüse, Obst und Kräutern. „Über einen Zutatentracker auf unserer Website können alle Zutaten und Herkunftsländer unserer Produkte über die gesamte Lieferkette hinweg nachverfolgt werden, also wo sie herkommen, was mit ihnen passiert und wie groß ihr CO₂-Abdruck ist,“ nennt Windhorst ein Beispiel.

In der Bedarfs- und Produktionsplanung sowie in der Lagerung und Distribution setzt FRoSTA auf SAP als Systemplattform. „Die damit verbundenen Simulationen von Planungsszenarien helfen uns, flexibel zu kalkulieren und schnell auf neue Gegebenheiten reagieren zu können, wie sie gerade in der jüngsten Vergangenheit durch Preisexplosionen, einen Mangel an Rohwaren oder gestiegene Energiekosten entstanden sind“, so Rawski. Das habe sich in diesem Jahr zwar nicht beim Fisch, dafür aber umso mehr beim Anbau in den unternehmenseigenen Gemüsewerken in Sachsen und Rheinland-Pfalz gezeigt. „Der verregnete Sommer 2021 hat uns Rekorderträge bei den Erbsen beschert, wodurch sich unsere Ernte- und Produktionsplanung kurzfristig stark verändert haben“, umreißt es Rawski. Und Windhorst ergänzt: „Früher haben wir einmal im Jahr neue Preise kalkuliert. Angesichts der aktuellen weltwirtschaftlichen Entwicklungen müssen wir derzeit aber nahezu täglich neue Informationen verarbeiten und neue Szenarien simulieren – auch beim Fisch, der fangfrisch schockgefrostet und dann, in zahlreichen Kühlhäusern verstreut, bis zur Produktion eingelagert wird.“

„Es geht nicht ohne die Beteiligung des Menschen“

Besonders wichtig ist es den beiden, die rund 1.800 FRoSTA-Mitarbeiter auf ihrem Digitalisierungsweg mitzunehmen. Diesen Weg bezeichnet Windhorst auch gern als Staffellauf, bei dem die Übergabe des Staffelstabs und damit die IT-Schnittstellen besonders wichtig seien. „Denn trotz aller Automatisierung geht es nicht ohne die Beteiligung des Menschen“, unterstreicht Rawski. Deshalb migrierte das IT-Team von FRoSTA in den vergangenen drei Jahren sämtliche Arbeitsabläufe verschiedener Geschäftsbereiche,



Ben Windhorst, Director IT und Transformation bei FRoSTA und Heliodor Rawski, Head of SCM Logistics bei FRoSTA

Abteilungen und Niederlassungen in Microsoft Azure. Zudem wurden während der Coronakrise neue Cloud-Lösungen umgesetzt, so dass FRoSTA nun in der Lage ist, seine Mitarbeiter komplett aus dem Homeoffice agieren zu lassen, ohne dass dies in irgendeiner Form zu Qualitätseinschränkungen führt. Dennoch denken beide IT-Experten schon jetzt über neue Services, neue Lösungen und neue Benefits nach. „Wir arbeiten gerade daran, Zulieferer, Kunden und Mitarbeiter noch stärker in die FRoSTA-Welt zu integrieren. Ebenso haben wir für die nahe Zukunft den digitalen Lieferschein auf der Agenda“, so Rawski.

Im Rückblick auf die vergangenen drei Jahre zieht der Hersteller von Tiefkühlkostprodukten eine differenzierte Bilanz: „Auf der einen Seite konnten wir während der Pandemie, als viele Restaurants schließen mussten und die Menschen Lust auf leckere Gerichte hatten, eine große Zahl von Neukunden gewinnen, die uns auch jetzt weiter die Treue halten“, so Windhorst. „Da wir ebenso große Teile der Systemgastronomie betreuen, zum Beispiel in Schulen und Kaufhäusern, mussten wir aber auf der anderen Seite auch nicht unerhebliche Einschnitte in Kauf nehmen, als diese Bereiche durch Corona ebenfalls nur eingeschränkt arbeiten konnten“, relativiert er. Im Segment Fisch hätten sich während der Coronapandemie vor allem Fischstäbchen gut verkauft. Sie zählen insbesondere bei Kindern zu den Klassikern der beliebtesten Mittagsgerichte, berichtet das Unternehmen. (bre) □

Viele Gemüsesorten wie Spinat, Erbsen oder Karotten baut FRoSTA in seinen Gemüsewerken in Sachsen und Rheinland-Pfalz selbst an. Für einen möglichst guten Geschmack wird das Gemüse dann innerhalb kürzester Zeit erntefrisch tiefgefroren.

FAKTEN

FRoSTA AG PRODUKT- PORTFOLIO

Fisch, Gerichte auf Fisch-,
Fleisch und Gemüsebasis,
Gemüse, Obst und Kräuter

MITARBEITER

1.800

HAUPTSITZ

Bremerhaven

UMSATZ 2021

527 Millionen Euro

Weitere Informationen:

www.frosta.de



**WIEDERSEHEN IN BERLIN
MACHT FREUDE**

BREMEN/BERLIN Am 12. Januar kamen rund 130 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung auf Einladung von bremenports zum „LOGISTICS TALK“-Neujahrsempfang in die Landesvertretung Bremen in Berlin. Nach der Begrüßung durch Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, diskutierten namhafte Experten über die globalen Auswirkungen der Klimakrise und die daraus erwachsenden Risiken und Chancen für die Häfen. Mit dabei waren Annika Rittmann (Sprecherin Fridays for Future), Professor Jan Ninnemann (geschäftsführender Gesellschafter von Hanseatic Transport Consultancy), Dr. Kira Vinke (Leiterin des Zentrums für Klima und Außenpolitik bei der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik) und Robert Howe (Geschäftsführer von bremenports).



**HEIM BLEIBT
SEAPORTS-CHEF**

OLDENBURG André Heim bleibt für weitere vier Jahre Geschäftsführer der Marketingorganisation Seaports of Niedersachsen. Der Aufsichtsrat hat den Vertrag mit dem 43 Jahre alten Diplomkaufmann Anfang 2023 bis zum 31. Dezember 2026 verlängert. Der gebürtige Oldenburger übernahm den Posten im Juni 2020 und war bis dahin im Bereich Marketing und Kommunikation für Seaports of Niedersachsen tätig.



**NORDEN STEIGT BEI
LLOYD WERFT AUF**

BREMERHAVEN Per 1. Dezember ist Friedrich Norden zum weiteren Geschäftsführer der Lloyd Werft Bremerhaven bestellt worden. Der bisherige Projektleiter bildet zusammen mit Thorsten Rönner eine Doppelspitze. Nordens Vorgänger Carsten Sippel hatte zuvor das Unternehmen verlassen, um neuen beruflichen Herausforderungen nachzugehen. „Trotz der derzeitigen schwierigen Bedingungen bin ich davon überzeugt, dass wir die Lloyd Werft zu alter Stärke zurückführen werden“, sagt Norden und betont: „Damit wir dieses Ziel erreichen, führen wir wieder Dock- und Reparaturarbeiten für alle Schiffstypen aus.“



**UMFANGREICHES MARKETING-
PROGRAMM VORGELEGT**

BREMEN/BREMERHAVEN Sieben Gemeinschaftsstände auf internationalen Messen, acht Kundenempfänge im In- und Ausland, Kampagnen für Nachhaltigkeit und SmartPort-Aktivitäten, dazu mit der Konferenz der europäischen Seehäfen ein internationales Highlight – das Marketingprogramm der bremischen Häfen ist prall gefüllt. „Wir werden die bremischen Häfen nachhaltiger machen und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sie ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten“, so Dr. Claudia Schilling, Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen. „Die nationalen und internationalen Veranstaltungen 2023 werden dafür gute Gelegenheiten bieten.“



**GEMEINSAM NACHHALTIGE
WEGE BESCHREITEN**

WILHELMSHAVEN Um gemeinsam über ihre Zusammenarbeit für das Welt-naturerbe Wattenmeer zu beraten, kamen im November rund 250 Vertreter der An-rainerstaaten Deutschland, Dänemark und Niederlande und der maritimen Branche in Wilhelmshaven zur „14. Trilateralen Wat-tenmeerkonferenz“ zusammen. In deren Anschluss machte Niedersachsens Umwelt-minister Christian Meyer deutlich: „Wir müssen alles dafür tun, um das Welt-naturerbe Watteneer auch in Zukunft bestmöglich zu schützen.“ Aus diesem Grund werde ein trilateral koordiniertes Forschungsprojekt aufgelegt.



**ANPASSUNG DER
HAFENGEBÜHREN**

BREMEN/WILHELMSHAVEN Das Anlaufen der bremischen Häfen und des JadeWeserPorts hat sich für die Schifffahrt mit Beginn des neuen Jahres um fünf Prozent erhöht. Bremens Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, spricht diesbezüglich von einer „moderaten“ Steigerung der Entgelte, die „mit Rücksicht auf die aktuelle Wirtschaftslage“ ausgefallen sei. Ähnlich äußerte sich auch Holger Banik, Geschäftsführer der JadeWeserPort Realisierungs GmbH und von NPorts. Er fügte hinzu: „Im Vergleich mit den traditionellen Häfen sind unsere Gebühren immer noch auf einem niedrigen Niveau.“

FOTO: BREMENPORTS (2X), BREMENPORTS/SICHEER, LLOYD WERFT, ANDREAS BURMANN, SEAPORTS OF NIEDERSACHSEN, MW SHINO PHOTOGRAPHY, BLG LOGISTICS, HSB THOMAS KÖKE, JADEWESERPORT

**LIES ÜBERNIMMT VORSITZ IM
NPORTS-AUFSICHTSRAT**

OLDENBURG Im Dezember ist Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats von NPorts gewählt worden. Er folgte damit auf Minister a. D. Dr. Bernd Althusmann. „Unsere Häfen spielen mit Blick auf die derzeitigen Krisen eine entscheidende Rolle. Wir sind das Tor zur Welt und Drehscheibe für Deutschlands Energieversorgung. Ich bin froh, dass ich mit einer eingespielten NPorts-Mannschaft zusammenarbeiten darf, die immer wieder zeigt, dass die Begriffe Wirtschaftskraft und Nachhaltigkeit zusammengehören“, so Lies. Weitere Mitglieder des Aufsichtsrats sind Anka Dobslaw (Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz), Birgit Diers (Niedersächsisches Finanzministerium), Sascha Gatena (NPorts), Uwe Jacob (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung) und Professor Kerstin Lange (Jade Hochschule Elsfleth).



**MINISTER FORDERT
„ECHTE NATIONALE
HAFENKOOPERATION“**

HANNOVER Die deutschen Containerhäfen werden gemeinsam erfolgreicher sein als die Addition der einzelnen Standorte. Davon zeigte sich Olaf Lies, Niedersachsens neuer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, auf der Jahresabschlussveranstaltung des Logistikportals Niedersachsen überzeugt. Deshalb werbe er „für eine echte nationale Hafenkooperation“. Die deutschen Häfen hätten nur eine Chance, wenn sie gemeinsam und vernetzt agierten. „Wir müssen eine Gesamtintelligenz für die drei großen Containerhäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven aufbauen, um am Ende einen Mehrwert für die deutschen Seehäfen im Hafenwettbewerb zu bieten. Wenn wir glauben, in der Konkurrenz zueinander kommen wir weiter, dann hilft das nur den anderen europäischen Seehäfen“, mahnte er.

**38 MILLIONEN EURO
FÜR DIE HÄFEN SIND
„EIN WITZ“**

BREMEN Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG LOGISTICS GROUP und Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums (DVF); kritisierte im November die „mangelhafte Unterstützung der deutschen Hafenwirtschaft durch den Bund“. In einem im DVF-eigenen Medienservice veröffentlichten Interview monierte er, dass „der Bund für alle Häfen des Landes an Nord- und Ostsee“ gerade einmal 38 Millionen Euro für unterschiedliche Projekte zur Verfügung stelle. Nach seiner Überzeugung stellen diese Bundesmittel bestenfalls „einen Witz“ dar.

**BLG LOGISTICS: AXEL
BANTEL LENKT DEN
BEREICH AUTOMOBILE**

BREMEN Die BLG-Gruppe hat den Vertrieb im Geschäftsbereich Automobile neu aufgestellt, um den Austausch mit ihren Kunden und dem Markt nach eigener Aussage weiter zu optimieren. Die Verantwortung für diese Entwicklung liegt bei Axel Bantel, der Anfang Februar die neu geschaffene Position des Geschäftsführers Vertrieb bei BLG Automobile Logistics übernommen hat. Bantel verfügt über 30 Jahre Berufserfahrung in verschiedenen Positionen bei Wallenius Wilhelmsen – unter anderem an den Standorten Bangkok, Shanghai, Tokio und Stockholm. Seit 2017 war er als Vice President Sales in Bremen im Einsatz.



**ALLES BEGANN MIT
EINEM YOUTUBE-VIDEO**

BREMEN Für herausragende Studienleistungen und sein soziales Engagement ist Bruno Molina Stagi mit dem „DAAD-Preis“ bedacht worden. Der Nautikstudent der Hochschule Bremen (HSB) nahm die mit 1.000 Euro dotierte Auszeichnung des Deutschen Akademischen Austauschdienstes (DAAD) im November entgegen. Ein YouTube-Video über die Seefahrt hatte ihn vor Jahren in seiner Heimat Uruguay motiviert, seinen Kindheitstraum als Kapitän zu verwirklichen. Er suchte nach einem passenden internationalen Studiengang und fand ihn an der HSB. Seit dem Wintersemester 2020 studiert Stagi dort Ship Management.

**DEN HAFEN DER
ZUKUNFT IM VISIER**

BREMEN/BREMERHAVEN „bremenports befindet sich weiterhin auf einem stetigen Wachstumspfad“, bilanzierte bremenports-Geschäftsführer Robert Howe zum Jahresende 2022. Zu diesem Zeitpunkt waren dort 401 Mitarbeitende und 33 Auszubildende beschäftigt. Für 2023 sei weiterer Zuwachs geplant. Zudem hat der Senat 2022 mit dem „Hafenentwicklungskonzept 2035“ ein ambitioniertes Zukunftsprogramm verabschiedet. Dazu Howe: „Die Umsetzung der formulierten Ziele wird den Hafen im kommenden Jahrzehnt massiv verändern. Die Häfen müssen wirtschaftlicher, nachhaltiger, digitaler und klimaneutral werden. Denn wichtiger als die Zahlen von heute sind die Projekte für morgen.“



SMARTE ROUTENPLANUNG SENKT EMISSIONEN

Das im Januar 2019 in Marseille gegründete Start-up Searoutes hat sich auf innovative Lösungen für die Schifffahrts- und Logistikbranche spezialisiert. Dabei bietet das Unternehmen seinen Kunden Echtzeitrouten und einen CO₂-Emissionsrechner an, um diese bei der umweltfreundlicheren Routenplanung zu unterstützen und so einen grüneren Güterverkehr zu fördern.

Zu diesem Zweck nutzt Searoutes für seinen Algorithmus sowohl aktuelle als auch historische Automatic Identification System AIS-Daten, die die Identifizierung und genaue Positionierung von Schiffen ermöglichen. Kombiniert werden diese Informationen mit weiteren Datensätzen, zum Beispiel den Verbrauchsdaten eines Schiffes, Wetterbedingungen und Strömungen, um so den CO₂-Fußabdruck eines über eine bestimmte Transportroute beförderten Containers vorherzusagen oder auch um einen Bericht über genutzte Routen zu erstellen, der detaillierter ausfällt, als dies bisher zur Verfügung stehende Tools erlauben. In den vergangenen Jahren hat Searoutes sein Angebotspektrum auf alle Verkehrsträger ausgeweitet, sodass inzwischen auch Emissionswerte verkehrsträgerspezifisch von Tür zu Tür berechnet werden können.

Derzeit stehen für diese Aufgabe rund 20 Mitarbeiter – vom Softwareentwickler über den Mathematiker bis hin zur Industrieexpertin – in der französischen Hafenstadt und in einem Büro in Hamburg bereit. Und auch nach Bremen gibt es beste Verbindungen, denn die dort ansässige OHB SE investiert mit in das Start-up. „Die Mission von Searoutes ist nicht nur spannend, sondern trägt auch perfekt zum Wachstum unseres Segments OHB



Searoutes kann inzwischen auch Emissionswerte verkehrsträgerspezifisch von Tür zu Tür berechnen.



Pierre Garreau,
Gründer und CEO von Searoutes

Digital bei“, sagt Egbert Jan van der Veen, Managing Director von OHB Venture Capital. Und Pierre Garreau, Gründer und CEO von Searoutes ergänzt: „Es ist fabelhaft OHB als Partner zu haben. Searoutes ist ein datenzentriertes Unternehmen, und die Kompetenz der OHB im Bereich der Satellitendaten war ein wesentlicher Wegbereiter für die Weiterentwicklung unserer CO₂- und Routingprodukte.“

Die vergangenen drei Jahre haben gezeigt, dass Carrier, Verlader und Spediteure großes Interesse am Leistungsangebot und den aussagekräftigen Daten von Searoutes haben. Diese bilden nicht nur die Basis für ein langfristiges Monitoring von CO₂-Emissionen, sondern bieten auch Ansätze, um die eigenen Routen über alle Verkehrsträger hinweg langfristig emissionsärmer zu gestalten – sei es durch modifizierte Liniendienste und veränderte Hafenanläufe, den Einsatz anderer Schiffe oder die Umstellung auf Schienen- und Feedertransporte ins Hinterland. In diesem Kontext haben die Experten von Searoutes während der Coronakrise eine erhebliche Zunahme von CO₂-Emissionen infolge von Lieferengpässen und der Staus vor den Häfen ausgemacht. Hierzu hätten vor allem die zum Teil höheren Transportgeschwindigkeiten auf den Weltmeeren und die langen Wartezeiten vor den Häfen mit laufenden Maschinen beigetragen, heißt es aus Marseille. Dort betont man auch, dass man beabsichtige, eine neutrale Plattform zu bleiben und keine Buchungsplattform zu werden, damit der Kunde „eine ehrliche Auskunft über seine CO₂-Emissionen und Logistik bekommt.“ (bre) □

FOTO: SEAROUTES (2X)



VDS: JÜRGEN TONAK ERSETZT RALF MIEHE

BREMEN Der Verein Bremer Spediteure hat auf seiner ordentlichen Mitgliederversammlung im Dezember seinen Vorstand erneuert. Ralf Miehe von Kühne+Nagel (K+N) ist

nach vier Jahren im Vorstand ausgeschieden. Für ihn wurde Jürgen Tonak (ebenfalls K+N) neu in das Leitungsorgan gewählt. Der Vorsitzende Oliver Oestreich würdigte Miehe als jemanden, der bereit sei, Themen auch einmal von einer anderen Perspektive zu betrachten, und der damit wertvolle Denkanstöße gegeben habe. In seiner konstituierenden Sitzung wählte der Vorstand Oestreich erneut zum Vorsitzenden und Andreas Niemeyer zu seinem Stellvertreter.



GUTE VERBINDUNGEN IN DEN NORDEN BETONT

BREMEN Die bremischen Häfen und das bevölkerungsreichste Bundesland Nordrhein-Westfalen (NRW) könnten in Zukunft noch enger zusammenarbeiten und daraus einen gemeinsamen Nutzen ziehen. Auf dieses Entwicklungspotenzial aufmerksam zu machen, stand im Mittelpunkt eines Meinungsaustauschs zwischen NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst und Dr. Patric Drewes, Präsidiumsmitglied der BHV – Bremischen Hafen und Logistikvertretung (BHV), Petra Lüdeke, Geschäftsführerin der BHV, sowie weiteren Vertretern der Wirtschaft aus dem Zwei-Häfen-Bundesland. CDU-Politiker Wüst war einer Einladung des Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft, Frank Imhoff, in die Wesermetropole gefolgt. Das Gespräch nutzte Drewes ferner, um ein Thesenpapier an den NRW-Landeschef zu übergeben.

FOTO: VBS (2X), BHV, WYGAND, ANDREAS BURMANN



PROJEKTLOGISTIK GEHT OPTIMISTISCH INS NEUE JAHR

BREMEN Zum zehnten Mal fand im Januar das BHV-Fachforum Projektlogistik im Haus der Bürgerschaft in Bremen statt. Unter dem Motto „Resilienz und Zukunftsfähigkeit sichern“ kamen rund 150 Experten der Projektlogistik-Community zusammen, um sich über aktuelle Markteinblicke und Trends auszutauschen. Im Rahmen der Veranstaltung wurde erstmals auch der „BHV-Projektlogistik-Award“ verliehen: Er ging an OHB Digital Services aus Bremen – für eine Softwarelösung, die in Echtzeit ein digitales Abbild sämtlicher Warenbewegungen, Prozesse und Transportmittel herstellen kann. Im mittlerweile fest zum Event gehörenden Online-Fragebogen „Projektlogistik-Monitor“ berichteten 70 Prozent der Teilnehmer von mutmachenden Zahlen und dass ihr Ladungsvolumen 2022 gegenüber dem Vorjahr gestiegen sei.



ERSTES LNG-TERMINAL IN DEUTSCHLAND EINGEWEIFT

WILHELMSHAVEN Am 17. Dezember wurde in Wilhelmshaven das erste LNG-Terminal Deutschlands eingeweiht. Wenige Tage später floss erstmals regasifiziertes Flüssigerdgas durch die neu geschaffene Wilhelmshavener Anbindungsleitung (WAL) ins deutsche Ferngasnetz. An der Veranstaltung nahmen unter anderem Bundeskanzler Olaf Scholz, Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck, Bundesfinanzminister Christian Lindner und Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil sowie rund 400 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung teil. Innerhalb von nur zehn Monaten hatten zuvor die drei Unternehmen NPorts, OGE und Uniper vor Ort einen Teil der notwendigen Infrastruktur geschaffen. „Das ist jetzt das neue Deutschland-Tempo, mit dem wir Infrastruktur voranbringen“, bilanzierte Scholz entsprechend. Und Habeck ergänzte: „Deutschland kann Infrastruktur. Deutschland kann schnell sein, wenn es darauf ankommt“.



SAUBERER „WIEDERHOLUNGSTÄTER“

BREMEN Der Autocarrier „Auto Energy“ der norwegischen Reederei United European Car Carriers (UECC) hat im Dezember den „Greenports Award“ von bremenports für das „umweltfreundlichste Schiff“ gewonnen. Bereits zum zweiten Mal setzte sich das Schiff an die Spitze der umweltfreundlichen Schiffe, die die bremischen Häfen angelaufen sind. Und nicht nur das: UECC, eine Tochtergesellschaft von NYK und Wallenius Lines, gewann auch den Award für die „umweltfreundlichste Flotte“. bremenports vergibt den „Greenports Award“ seit 2014 jährlich in diesen beiden Kategorien.



TITZRATH IST NEUE ZDS-PRÄSIDENTIN

HAMBURG Im November hat der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) eine neue Führung gewählt. Angela Titzrath (Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG), steht dem Verband seitdem als Präsidentin vor. Das Amt des Vizepräsidenten übernahm Professor Sebastian Jürgens (Lübecker Hafengesellschaft). Der bisherige Präsident Frank Dreeke (BLG LOGISTICS GROUP) und sein Vize Jens Aurel Scharner (Rostock Port) komplettieren zusammen mit Jan Müller (J. MÜLLER Weser) das fünfköpfige ZDS-Präsidium.



VORREITERROLLE DER HÄFEN BEIM UMWELTSCHUTZ BESTÄTIGT

BREMEN Bereits zum sechsten Mal wurden die bremischen Häfen im Dezember nach dem Umweltmanagementstandard „PERS“ (Port Environmental Review System) zertifiziert. Bremens Senatorin Dr. Claudia Schilling gratulierte bremenports zur Bestätigung des Umweltengagements: „Die Häfen haben weitere sichtbare Zeichen für mehr Nachhaltigkeit gesetzt und bestätigen damit erneut ihre Vorreiterrolle beim Umweltschutz.“ Kernstück der Zertifizierung ist ein umfangreicher Umweltbericht, der neben wesentlichen Kennzahlen für die bremischen Häfen auch Projekte und Maßnahmen für den Umweltschutz in den Häfen beinhaltet.



NORDFROST UND REMAIN VEREINBAREN KOOPERATION

WILHELMSHAVEN Seit Dezember arbeiten der Tiefkühllogistiker Nordfrost und die EUROGATE-Tochter Remain Container-Depot and Repair in den deutschen Containerseehäfen partnerschaftlich zusammen. Ziel der Kooperation ist die Bündelung ihrer Kompetenzen im Bereich der Depotdienstleistungen für Standard- und Kühlcontainer sowie für Spezialequipment. Der Schwerpunkt der Zusammenarbeit soll nach Aussagen der Partner zunächst auf dem Containerhafen Wilhelmshaven liegen. Dort verfügen beide Unternehmen nun zusammen über eine Fläche von rund 80.000 Quadratmetern, die sie als Containerdepot nutzen.



„EIN ECHTER MEILENSTEIN FÜR DIE ANBINDUNG“

WILHELMSHAVEN Die Elektrifizierung der bahnseitigen Infrastruktur des JadeWeserPorts wurde im Dezember abgeschlossen. Parallel zu der von der Deutschen Bahn vollzogenen Elektrifizierung der Hauptstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven wurden vier Kilometer Zuführungsgleis und die 16-gleisige Vorstellgruppe des Hafens unter Strom gestellt. Dazu Olaf Lies, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung: „Das ist ein sehr wichtiger und längst überfälliger Schritt für unseren Hafen und ein echter Meilenstein für die Anbindung, auf den nicht nur die Hafenwirtschaft viele Jahre geradezu sehnsüchtig gewartet hat.“



HELTEN LEITET NPORTS NIEDERLASSUNG IN BRAKE

BRAKE Seit Jahresanfang ist Christian Helten der neue Leiter der NPorts-Niederlassung in Brake. Zuvor wurde er ab September 2022 von seinem Vorgänger Harald Ludwig eingearbeitet. Durch seine vorherige Funktion als Abteilungsleiter Port Office in der NPorts-Zentrale hat Helten seit 2017 bereits umfassende Erfahrungen im Hafenbereich sammeln können. Vor seiner Tätigkeit bei NPorts verantwortete er unter anderem das Hafenmanagement des JadeWeserPorts. Sein Kollege Ludwig ist zeitgleich nach über 40 Jahren erfolgreicher Leistungen für den Braker Hafen in den wohlverdienten Ruhestand gegangen.

FOTO: BREMENPORTS (4X), JADEWESERPORT, IHLA, NORDFROST/REMAIN, NPORTS/RONNIE BARTUSCH, PROLOG INNOVATION, BHV



WANDEL DER ARBEITSWELT BRINGT NEUE ANFORDERUNGEN

BREMEN Im Rahmen der vierteiligen Workshopreihe „Branchendialog Logistik“ diskutierten Ende 2022 rund 30 Experten aus der Logistik und der maritimen Industrie darüber, wie man dem Wandel der Arbeitswelt effektiv begegnen könne. „Tolle Expert:innen-Beiträge, spannende Praxisbeispiele, interaktive Thementische und inspirierender Austausch,“ bilanzierte anschließend Moderator und Innovationscoach Sven Hermann von ProLog Innovation. Die Ergebnisse der Workshops werden nun evaluiert und sollen in mögliche neue Ansätze einfließen. Das Event wurde von der Bremer Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa und von der Landesagentur für berufliche Weiterbildung ins Leben gerufen.



DEUTLICHES PLUS NUR BEI KREUZFAHRTEN

BREMEN/BREMERHAVEN Aufgrund der weltweiten Konjunkturschwäche und der wirtschaftlichen Auswirkungen des russischen Angriffskriegs in der Ukraine sind die Umschlagszahlen der bremischen Häfen in 2022 zurückgegangen. Auf Basis von Schätzungen der Senatorin für Wissenschaft und Häfen wird in Bremen und Bremerhaven im Jahr 2022 ein seeseitiger Güterumschlag von 64,5 Millionen Tonnen (minus 7,4 Prozent) erwartet. Der für 2022 prognostizierte Gesamtumschlag setzt sich zusammen aus dem Umschlag der Hafenanlagen in Bremen-Stadt mit 12,2 Millionen Tonnen (minus 5,4 Prozent) und Bremerhaven mit 52,4 Millionen Tonnen (minus 7,9 Prozent). Beim Automobilumschlag wird für 2022 mit einem Umschlag von 1,6 Millionen Fahrzeugen (minus 4,4 Prozent) gerechnet. Beim Massengüterumschlag zeigen sich die Folgen des Krieges in besonderem Maße: Im Vergleich zu 2019 gingen die Zahlen in den ersten zehn Monaten 2022 im Handel mit Russland von 650.000 auf 101.000 Tonnen Kohle sowie von 914.000 auf 311.000 Tonnen Mineralöl zurück. Positiv entwickelte sich indes das Kreuzfahrtgeschäft in Bremerhaven. Die 110 Schiffsabfertigungen bedeuten ein Plus von 190 Prozent gegenüber dem noch sehr stark von der Coronapandemie geprägten Jahr 2021. Mit über 232.000 Passagieren wurde fast das Vor-Corona-Niveau erreicht. Dies bedeutet ein Plus von 346 Prozent gegenüber dem Jahr 2021. Die finalen Zahlen werden im März veröffentlicht.



BHV APPELLIERT AN DIE POLITIK

BREMEN Vor dem Hintergrund der im Dezember veröffentlichten vorläufigen Umschlagszahlen der bremischen Häfen für das Jahr 2022 hat sich die BHV – Bremische Hafen- und Logistikvertretung für eine Kooperation der norddeutschen Seehäfen ausgesprochen. „Es geht um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen gegenüber unseren stärksten Konkurrenten Rotter-

dam und Antwerpen“, sagte Christoph Holtkemper, Vorstandsmitglied der BHV, auf der Landespressekonferenz zur Hafenbilanz. „Dafür müssen vom Bund zwingend schnelle und gut abgestimmte Infrastrukturmaßnahmen für alle Verkehrsträger umgesetzt werden.“



NEUES LEUCHTFEUER AN DER GEESTE

BREMERHAVEN Die Einfahrt zum Geestevorhafen und damit auch zum Fischereihafen ist seit Dezember wieder gemäß

der nautischen Vorgaben gesichert. Unweit vom bisherigen Leuchtfeuer hat ein neues provisorisches Leuchtfeuer seinen Dienst für die Sicherheit der Schifffahrt aufgenommen. bremenports montierte das leuchtende Seezeichen auf einem Stahlrohr an der alten Mole. Das Leuchtfeuer soll seinen finalen Platz aber wieder in dem neu zu errichtenden historischen Moleenturm finden. Der Bau der Einfahrt soll bis Ende 2025 erfolgen.

2023		 GERMAN PORTS	
SAVE THE DATE	FEB	8. – 10. 2. 2023	FRUIT LOGISTICA 2023 www.fruitlogistica.com Berlin, Deutschland
		14. 2. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
	MÄR	14. 3. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		16. 3. 2023	Logistics Talk www.bremenports.de Prag, Tschechien
	APR	18. 4. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		25. – 27. 4. 2023	WindEurope www.windeurope.org/annual2023/ Kopenhagen, Dänemark
	MAI	9. 5. 2023	BHV-Hafenclub www.bhv-bremen.de Bremen, Deutschland
		9. – 12. 5. 2023	transport logistic www.transportlogistic.de München, Deutschland
		11. 5. 2023	Bremen-Empfang www.bremenports.de München, Deutschland
		24. – 25. 5. 2023	Real Estate Arena www.real-estate-arena.com Hannover, Deutschland
	JUN	1. – 2. 6. 2023	ESPO Konferenz www.bremenports.de Bremen, Deutschland

Die aktuelle Lage macht es immer noch schwer, zuverlässige Aussagen zu treffen, wann Veranstaltungen tatsächlich stattfinden. Auch nach unserem Redaktionsschluss wird es daher bestimmt noch kurzfristige Verschiebungen geben. Deshalb sind diese Angaben ohne Gewähr. Wir bitten Sie, diese noch einmal zeitnah zu prüfen, zum Beispiel auf unsere Website www.logistics-pilot.com/event-kalender/. Vielen Dank für Ihr Verständnis!



IMPRESSUM

LOGISTICS PILOT
ISSN 2195-8548

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

Projekt- und Anzeigenleitung:
Thomas Walbröhl
Telefon: +49 421 30901-616
E-Mail: marketing@bremenports.de

Gültig ist die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023
www.bremenports.de/logistics-pilot

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

Projektmanagement:
Thorsten Breuer, verantwortlich;
Ciska van der Schalk

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

Layout:
Monique Dobrzalak

Druck:
müllerditzten, Bremerhaven
www.muellerditzten.de
gedruckt auf 100% recyceltem FSC-Papier

LOGISTICS PILOT erscheint sechsmal im Jahr in einer Auflage von 5.000 Exemplaren (Deutsch). Die Inhalte sind auch online unter www.logistics-pilot.com abrufbar. Bitte scannen Sie dafür den QR-Code. Für mobile Geräte steht im App Store und bei Google Play die kostenlose LOGISTICS-PILOT-App mit allen Ausgaben zum Download zur Verfügung.

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.



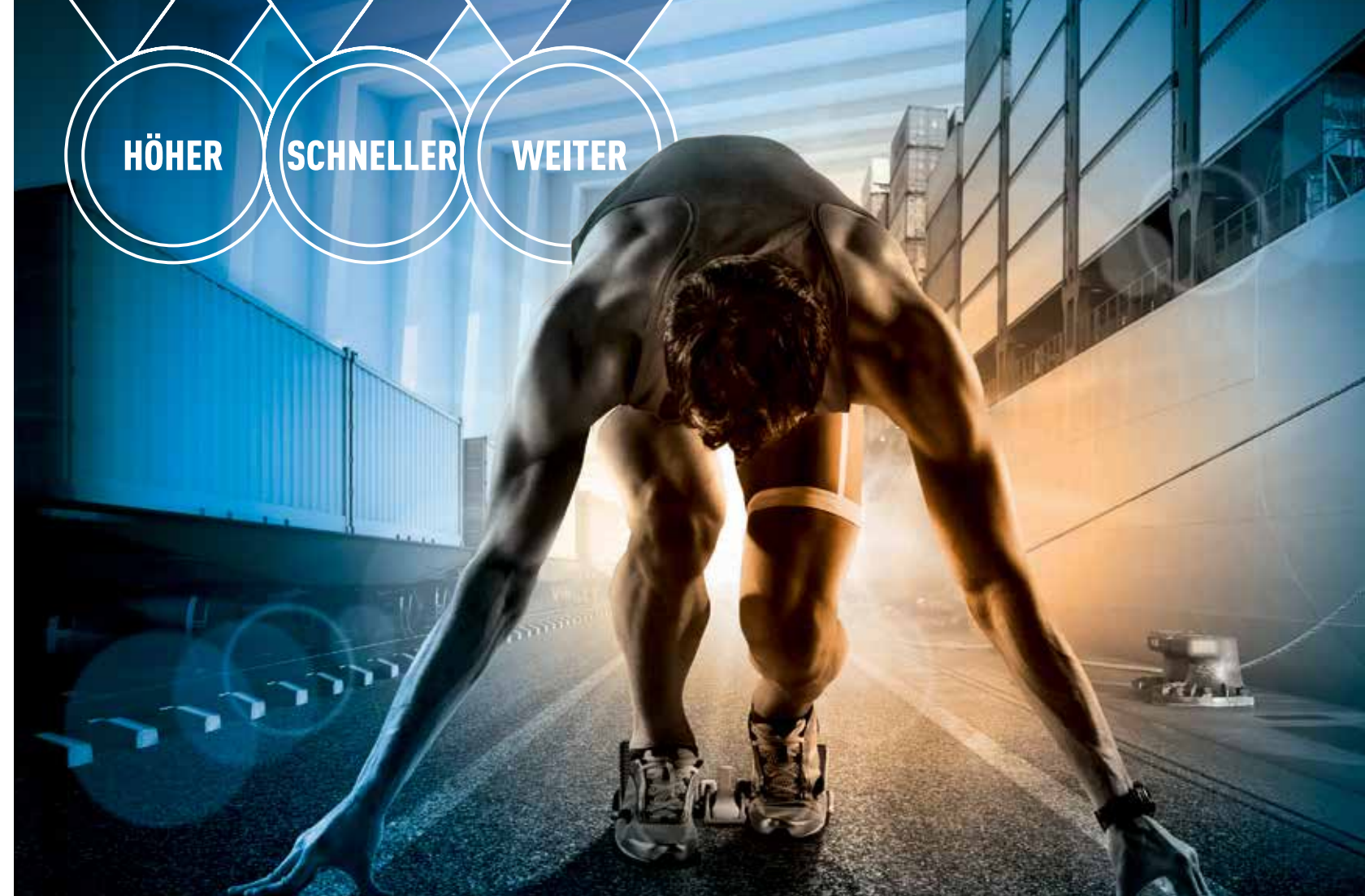
DIESES MAGAZIN IST EIN GEMEINSCHAFTSPROJEKT VON

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

HÖHER

SCHNELLER

WEITER



UNTER SPANNUNG INS GVZ JADEWESERPORT

Die letzte Etappe ist geschafft. Der erste Zug „unter Strom“ hat den JadeWeserPort im Dezember 2022 erreicht. Die 70 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven ist elektrifiziert. Das Großprojekt verbessert die Anbindung von Deutschlands einzigem Container-Tiefwasserhafen wesentlich und erhöht die Zahl der Güterzüge sowie der Destinationen, die von Wilhelmshaven aus erreicht werden.

Unter Strom: Zuführung und Vorstellgruppe

Zeitgleich mit der Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven sind die vier Kilometer lange Zuführungsstrecke und die 16-gleisige Vorstellgruppe im JadeWeserPort elektrifiziert worden. Bis zu zwölf Züge in Vollzuglänge können hier zur selben Zeit abgefertigt werden.



www.jadeweserport.de/presse-media/news/elektrifizierung-der-bahnseitigen-infrastruktur/



JADEWESERPORT
WILHELMSHAVEN

www.jadeweserport.de

LOGISTICS PILOT

AUSGABE
FEBRUAR 2023

GERMAN PORTS



GEHT DER GLOBAL DIE LUFT AUS?

WELT IM UMBRUCH

Zwei Experten zeigen auf, in welche Richtung sich unsere Handelsbeziehungen entwickeln könnten

Seite 12

ADIEU ASI

Die Textindustrie setzt auf Neuschnee. Die Folgen?

Seite 11

BLÄTTERN. KLICKEN. ODER WISCHEN.

Lesen Sie den LOGISTICS PILOT auf Papier, online oder mobil. Auf unserer Website finden Sie ausgewählte Inhalte unseres Magazins und können in verschiedene Themenschwerpunkte und Regionen der Welt eintauchen.

www.logistics-pilot.com

FÜR IOS:



FÜR ANDROID:

