

HAMBURG UND CHINA

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

Liebe Leserinnen und Leser,



© HfM/Stein/AT

Hamburg und China sind eng verbunden. Der Hafen nimmt dabei eine tragende Rolle ein. Rund ein Drittel der umgeschlagenen Container kommen von China oder gehen dorthin. Rund ein Dutzend Liniendienste verbinden die Volksrepublik mit Hamburg. Neben dem Seeweg baut sich eine weitere starke Verbindung im

Güterverkehr auf: die Neue Seidenstraße. Auf der Bahn wurden 120.000 Standardcontainer (TEU) im vergangenen Jahr zwischen Hamburg und China transportiert. Mehr als 200 vermarktete Bahnverbindungen pro Woche schaffen die Voraussetzung für diesen noch jungen, aber leistungsstarken Verkehrsweg. Er bietet sich für wertige Güter an, die schneller als mit dem Schiff, aber günstiger als mit dem Flugzeug an ihr Ziel gelangen sollen. Die Neue Seidenstraße kann so eine Ergänzung und eine Chance für den Handel zwischen den Nationen werden.

Echte Verbundenheit drückt sich aber nicht in Wirtschaftszahlen und Containermengen aus. Sie wird in der Hansestadt gelebt, zum Beispiel mit Veranstaltungen wie „China Time“ oder „China Summit“. Mit der Partnerstadt Schanghai findet ein lebhafter Austausch auf allen Ebenen statt, ob Städtebau, Wissenschaft, Kultur, Sport oder Forschung. Nicht zuletzt die guten Beziehungen zwischen den beiden weltoffenen Hafenstädten haben dazu geführt, dass sich in Hamburg inzwischen 555 chinesische Unternehmen angesiedelt haben.

Unsere aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazine gibt einen Überblick die Entwicklung im China-Verkehr und Einblicke in die Handelsbeziehungen. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.



*Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern
Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.*

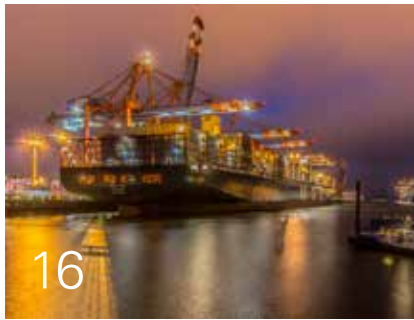


© Elbreklame/istock

**NEBEN DEM SEEWEG ZWISCHEN HAMBURG UND CHINA
BAUT SICH EINE WEITERE STARKE VERBINDUNG AUF:
DIE NEUE SEIDENSTRASSE.**



Inhaltsverzeichnis



02 EDITORIAL

HAMBURG UND CHINA

06 CHINA WICHTIGSTER HANDELSPARTNER DEUTSCHLANDS

Waren im Wert von 199,3 Milliarden Euro wurden 2018 zwischen China und Deutschland gehandelt

08 RIESENCHANCE FÜR DEUTSCHLAND UND DEN HAMBURGER HAFEN

Staatsminister Niels Annen im Interview

11 PARTNERSTÄDTE SCHANGHAI UND HAMBURG – TORE ZUR WELT

Die Hansestadt ist über Partnerschaften und Kooperationen mit China verbunden

12 HAMBURG – GATEWAY NACH CHINA

Neben dem Hafen erschließt sich auch die Bahnstrecke als Transportweg

16 MSC: STARKE VERBINDUNG MIT, VON UND NACH HAMBURG

Die Reederei verbindet Hamburg über elf Liniendienste mit der Welt

19 DEUTSCHES PARKETT FÜR CHINAS FUSSBÖDEN

Über den Hamburger Hafen erreicht Hinterseer Parkett den chinesischen Markt

20 DIE NEUE SEIDENSTRASSE VERBINDET AUCH KULTUREN

Der chinesische Generalkonsul DU Xiaohui fühlt sich wohl in Hamburg

22 DHL GLOBAL FORWARDING IST GUT VERANKERT IN CHINA

Das maritime Geschäft wickelt DHL überwiegend über den Hamburger Hafen ab

24 CHINAS NEUE SEIDENSTRASSE – CHANCE FÜR DEN HANDEL, BEWÄHRUNGSPROBE FÜR DIE POLITIK

Gastkommentar von Professor Gabriel Felbermayr

26 POLNISCHE BAHN INVESTIERT IN ZUVERLÄSSIGKEIT UND TEMPO

Interview mit Miroslaw Antonowicz, Vorstandsmitglied der Polnischen Staatsbahnen

30 MARMELADE AUS ÖSTERREICH: CHINESEN KOMMEN AUF DEN GESCHMACK

Darbo Konfitüren erobern asiatische Märkte

32 ZUHAUSE IN ZWEI WELTEN

Marlis Rötting wirbt als HamburgAmbassadorin in China für Hamburg

34 AUCH CHINA SETZT AUF EUROPÄISCHE GEFAHRGUTKENNZEICHNUNG

Hamburger Beratungsunternehmen Umco an internationalem Projekt beteiligt

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Stories von Hamburgs frechster Hafentmöwe

38 NEUE LEITUNG DES HAMBURG LIAISON OFFICE CHINA

Pan Hua übernimmt Leitung, Michael Wunderlich neu an Bord

38 IMPRESSUM



© istockphoto



Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten
in **Norddeutschland** und **Skandinavien**



INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de

China wichtigster Handelspartner Deutschlands

Waren im Wert von 199,3 Milliarden Euro wurden im Export und Import zwischen Deutschland und der Volksrepublik China im Jahr 2018 gehandelt. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, war damit die Volksrepublik China im Jahr 2018 zum dritten Mal in Folge Deutschlands wichtigster Handelspartner. Auf den Rängen zwei und drei folgten die Niederlande mit einem Warenverkehr in Höhe von 189,4 Milliarden Euro und die Vereinigten Staaten mit einem Warenverkehr in Höhe von 178,0 Milliarden Euro.

Im Jahr 2018 wurden Waren im Wert von rund 106,3 Milliarden Euro aus der Volksrepublik China nach Deutschland importiert (+4,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Während Deutschland in anderen Ländern Exportüberschüsse verzeichnet, beläuft sich der Importüberschuss aus China auf 13,0 Milliarden Euro.

Damit ist China zum vierten Mal in Folge das wichtigste Importland für Deutschland. Die Bedeutung Chinas für die deutschen Importe wird immer größer: Lag die Volksrepublik China im Jahr 1980 noch auf Rang 35 der wichtigsten Importländer, war es 1990 schon der 14. Rang und im Jahr 2000 Platz 10.



Autos, Kfz-Teile und Maschinen

Den deutschen Export nach China bestimmen Kraftwagen, Kraftwagenteile und Maschinen.

Die wichtigsten deutschen Exportgüter nach China im Jahr 2018:

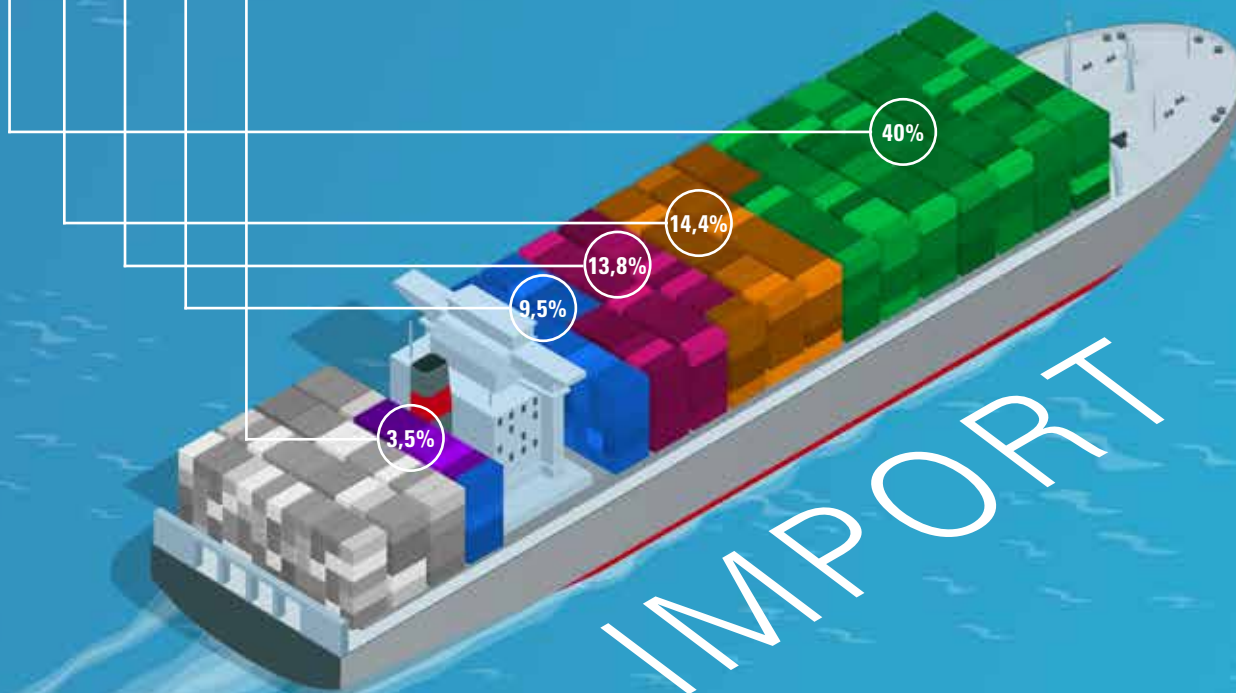
- Kraftwagen und Kraftwagenteile im Wert von 19,3 Milliarden Euro. Sie bestimmen mit rund 29 Prozent den Exporthandel.
- Maschinen: 16,9 Milliarden Euro (25,3 Prozent)
- Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse: 5,9 Milliarden Euro (8,8 Prozent)
- Elektrische Ausrüstungen: 5,8 Milliarden Euro (8,7 Prozent)
- Chemische Erzeugnisse: 4,1 Milliarden Euro (6,2 Prozent)

Computer und Elektronik

Heute ist China insbesondere auf dem Gebiet der Datenverarbeitungsgeräte und anderer elektrischer Erzeugnisse für die deutschen Importe der wichtigste Handelspartner. In den 1980er und 1990er Jahren waren die vorherrschenden Importwarengruppen aus China noch „Bekleidung und Textilien“.

Die wichtigsten deutschen Importgüter aus China im Jahr 2018:

- Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse (zum Beispiel Computer, Datenspeicher und Unterhaltungselektronik) im Wert von 37,8 Milliarden Euro. Sie bestimmen mit mehr als 40 Prozent den Handel.
- Elektrische Ausrüstungen (zum Beispiel Batterien, Elektromotoren und Haushaltsgeräte) im Wert von 13,5 Milliarden Euro (14,4 Prozent)
- Bekleidung, Stoffe und Schuhe im Wert von 13 Milliarden Euro (13,8 Prozent)
- Maschinen im Wert von 9,0 Milliarden Euro (9,5 Prozent).
- Spielzeug im Wert von 3,3 Milliarden Euro (3,5 Prozent).





© Auswärtiges Amt/Moritz Baumann

Riesenchance für Deutschland und den Hamburger Hafen

Staatsminister Niels Annen im Interview mit Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing.

Ingo Egloff: Herr Annen, Sie sind Hamburger Bundestagsabgeordneter, Staatsminister im Auswärtigen Amt und in Hamburg aufgewachsen. Sie nehmen viele Termine in Berlin und im Ausland wahr. Wie eng sind Sie denn mit Ihrer Heimatstadt Hamburg und dem Hafen noch verbunden?

Annen: Hamburg ist und bleibt meine Heimat. Hier bin ich aufgewachsen und zur Schule gegangen. Die Stadt zeichnet sich durch ihre Weltoffenheit und jahrhundertelange Tradition als Handels- und Hafenzentrum aus. Wenn ich unterwegs bin, stelle ich oft fest, dass Hafenstädte in der ganzen Welt etwas verbindet. Und natürlich kennt man weltweit den Hamburger Hafen. Handel, Industrie und die Hafenwirtschaft haben gut funktionierende internationale Netzwerke aufgebaut. Wir befinden uns nicht nur innerhalb Europas, sondern auch mit anderen Regionen im Wettbewerb und dürfen uns deshalb nicht auf dem Erreichten ausruhen. Wir müssen am Ball bleiben und unser internationales Netzwerk pflegen und ausbauen. Das gilt gerade in Zeiten, in denen es durch politische Rahmenbedingungen zunehmend schwieriger wird.

Sie haben darauf hingewiesen, wie wichtig gute Beziehungen zwischen Staaten sind. Wir haben in Europa mit dem Brexit eine schwierige Situation. Wie stellt sich die EU auf Entwicklungen wie den stärker werdenden Nationalismus ein? Wie kann sich Europa im Wettbewerb mit anderen Regionen und Staaten, wie den USA und China, behaupten?

Die aktuellen Entwicklungen in Europa verfolge ich sehr genau. Wer glaubt, dass man in einer globalisierten Welt seine Angelegenheiten nationalstaatlich lösen kann, wird sehr schnell feststellen, dass das nicht funktioniert. Jetzt sehen wir, welche Folgen die Brexit-Entscheidung nach sich zieht. Die Brexit-Befürworter haben ihre eigene Bevölkerung angelogen. Der Slogan „Take back Control“ ist nicht schlecht - aber er funktioniert nur europäisch. Auch US-Präsident Trump musste im Gespräch mit Kommissionspräsident Juncker erkennen, dass Europa in Handelsfragen mit einer Stimme spricht und daher Verhandlungen mit Einzelstaaten sinnlos sind. Auch wenn Deutschland ein wirtschaftlich sehr erfolgreiches und stabiles Land

ist, benötigen wir die Europäische Union und die enge Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn.

Für eine Exportnation wie Deutschland sind die vom amerikanischen Präsidenten begonnenen Diskussionen um Handelsabkommen mit Europa und China nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Für Deutschlands Wirtschaft sind gute Handelsbeziehungen sowohl mit den USA als auch mit China von großer Bedeutung. Wie kann sich Deutschland erfolgreich positionieren?

Wir haben keinerlei Interesse an einer protektionistischen Welthandelspolitik. Unser Handel braucht Regeln, die durchgesetzt und von allen eingehalten werden müssen. Dabei müssen wir ökologische sowie soziale Standards für Arbeits- und Lebensbedingungen beachten. Davon profitieren wir alle. Im Moment scheinen aber nationalistische und protektionistische Bewegungen in manchen Ländern die Oberhand zu gewinnen. Meine Sorge ist daher, dass sich der Handelskonflikt zwischen den USA und China in einen langwierigen Handelskrieg wandelt, bei dem wir alle noch weiter in Mitleidenschaft gezogen werden. Unser Ziel muss es daher sein, dass die Europäische Union noch geschlossen gegenüber den USA und vor allem auch China auf-

tritt. Defizite gilt es klar zu benennen. Eine Konfrontation zwischen den beiden größten Wirtschaftsmächten und der Aufbau von weiteren Handelshemmnissen werden niemandem Vorteile bringen.

Die Neue Seidenstraße wird von China mit großem Schwung auch nach Europa hinein entwickelt. Nun gibt es in Deutschland Stimmen, die Heiko Maas und Peter Altmaier eine „Blockadepolitik“ gegen die Neue Seidenstraße vorwerfen. Gibt es aus Ihrer Sicht Vorbehalte im Außenministerium und wenn ja, welche sind es?

Der Handel mit China und die Neue Seidenstraße sind eine Riesenchance für Deutschland und den Hamburger Hafen. Hamburg ist der zentrale Standort in Deutschland für den Warenverkehr von und nach China. Sowohl auf der Seeseite als auch auf der Landseite ist Hamburg hervorragend mit Chinas Häfen und Inlandzentren verbunden. Unsere traditionell sehr guten Handelsbeziehungen mit China möchten wir natürlich weiter ausbauen. Was wir aber nicht machen werden, ist, dass wir von Peking vorgefertigte vertragliche Vereinbarungen im Rahmen öffentlichkeitswirksamer Auftritte unterzeichnen. Da, wo es wirtschaftlich Sinn macht, kooperieren wir bereits heute sehr gut mit China. Was wir kritisch sehen sind Abkommen mit

WALLMANN & CO

Your Partner in the Port of Hamburg



Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

- ▶ General cargo
- ▶ Iron products
- ▶ Heavy lifts
- ▶ Steel products

Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)
Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0



Peking, die im Alleingang verhandelt wurden. Die von chinesischer Seite in den letzten Jahren unter der Bezeichnung „16+1“ eröffneten Sonderformate für Verhandlungen mit einzelnen europäischen Staaten betrachten wir mit Skepsis. Aus unserer Sicht ist es vor allem wichtig, dass die EU geschlossen agiert.

„Handel mit China und die Neue Seidenstraße sind eine Riesenchance für Deutschland und den Hamburger Hafen.“

Führt die nicht einheitliche EU-Chinapolitik, unter anderem bei den Ländern auf dem Westbalkan, die gern in die EU aufgenommen werden möchten, dazu, dass China durch die 16+1-Strategie in eine Lücke hineinstößt, die die EU und Deutschland zulassen? Wir sehen auch, dass auf der einen Seite EU-Länder wie Ungarn, Polen und Tschechien gern europäische Gelder nehmen, sich aber ungern an die europäischen Regeln halten. Nutzt China diese Länder als Druckmittel gegen die EU? Diese Beschreibung ist leider nicht ganz von der Hand zu weisen. Um den 16+1-Aktivitäten der chinesischen Seite zu begegnen, müssen wir unsere eigenen europäischen Instrumente besser nutzen und einsetzen. Grundlage ist hierfür eine klare Linie in der EU-China-Politik. Bei aller berechtigten Kritik an bestimmten Vorgehensweisen Chinas sollten wir aber auch die enorme Aufbauleistung Chinas in den letzten Jahren anerkennen und würdigen. An einem schwachen China können wir kein Interesse haben. Aber auf Sonderformate, die unsere gemeinsame Linie aufweichen, sollten die

europäischen Staaten aus Eigeninteresse verzichten. Was wir brauchen ist ein offener Dialog, Transparenz sowie die Einhaltung der geltenden Regeln.

Chinas Politik gegenüber Deutschland und Europa hat sich im Laufe der letzten Jahre verändert. Heute sagt der chinesische Präsident Xi Jinping offen, dass man sich dem Westen gar nicht angleichen wolle. Man sei doch so viel konkurrenzfähiger. Entwickelt sich hier eine Konkurrenz der Systeme und können wir so eine Auseinandersetzung überhaupt gewinnen?

Das liegt an uns. Wenn es in Europa eine Chinapolitik gibt und nicht 27, dann bleiben wir auch in Zukunft konkurrenzfähig. Und wenn es um eigene Versäumnisse geht, dürfen wir nicht mit dem Finger auf China zeigen. Die chinesische Seite hat eine unfassbar komplexe Aufgabe zu meistern. Wir wissen in Deutschland, wie schwierig es ist, in einem föderalen Staat Politik zu gestalten. Ein Land von der Größe Chinas zentral zu regieren, ist eine große Herausforderung. Gleichzeitig darf dies aber von der chinesischen Seite nicht als Ausrede genutzt werden. China präsentiert sich heute als ein Land, das bei Territorialkonflikten mitunter offensiv auftritt. Daneben beobachten wir auch, dass die Menschenrechtssituation in China seit Jahren problematischer wird. Wir werden nicht nachlassen, bei bilateralen Treffen und ebenso auf der internationalen Ebene unsere Bedenken zur chinesischen Menschenrechtspolitik auch weiterhin zu thematisieren. Der Einsatz für Menschenrechte ist integraler Bestandteil unserer Politik – nicht nur gegenüber China. Leider sehen das andere europäische Länder nicht so eindeutig. Wenn sie nach Peking reisen, um dort Geschäfte zu verabreden, ohne das Thema Menschenrechte anzusprechen, dann führt das schlussendlich dazu, dass die europäische Wertegemeinschaft in der chinesischen Wahrnehmung zurückfällt. ■



AUSTAUSCH ÜBER CHINA: NIELS ANNEN UND INGO EGLOFF, VORSTAND HAFEN HAMBURG MARKETING

**DIE CHINA
TIME HAMBURG
BRINGT ALLE
ZWEI JAHRE CHI-
NA DER HANSE-
STADT EIN BISS-
CHEN NÄHER**

Partnerstädte Schanghai und Hamburg - Tore zur Welt

Seit 1986 besteht zwischen Schanghai und Hamburg eine Städtepartnerschaft. Die Hansestadt ist für China das Tor zu Europa – und umgekehrt gilt Hamburg als idealer Brückenkopf nach China. Die zweitgrößten Städte Chinas und Deutschlands stehen in engem Kontakt miteinander, der durch die Hafenspartnerschaft seit 2004 noch intensiver gepflegt wird.

Seit 1986 besteht zwischen Schanghai und Hamburg eine Städtepartnerschaft. Die Hansestadt ist für China das Tor zu Europa – und umgekehrt gilt Hamburg als idealer Brückenkopf nach China. Die zweitgrößten Städte Chinas und Deutschlands stehen in engem Kontakt miteinander, der durch die Hafenspartnerschaft seit 2004 noch intensiver gepflegt wird.

Schanghai ist eine facettenreiche Hafenstadt, die sich seit ihrer Gründung vom Fischerdorf zur boomenden Weltmetropole gewandelt hat. Die Stadt gilt als Modernisierungsmotor für das ganze Land. Seine frühe Bedeutung als Handelsplatz verdankt Schanghai neben seiner Lage inmitten eines der fruchtbarsten und am dichtesten besiedelten Gebiete Chinas seiner Anbindung an ein ausgedehntes Binnenwassernetzwerk. Die Stadt ist heute mit über 23 Millionen Einwohnern Chinas zweitgrößte Stadt.

Anlaufpunkt für wirtschaftlichen Austausch zwischen den Partnerstädten ist in Schanghai das Hamburg Liaison Office China (HLO). Es wird gemeinsam von der Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg Marketing, Hamburg Invest, Hamburg Tourismus, Handelskammer und Hafen Hamburg Marketing getragen.

HAFENPARTNERSCHAFT SHENZHEN – HAMBURG

Seit Juli 2007 ist der südchinesische Hafen Shenzhen durch eine Hafenspartnerschaft mit Hamburg verbunden. Shenzhen liegt im Perfluss-Delta der Provinz Guangdong, rund 60 Kilometer nordöstlich von Macao und direkt an der Grenze zur chinesischen Sonderverwaltungszone Hongkong. Der Hafen verfügt über mehrere Containerterminals, die zu den modernsten der Welt zählen wie zum Beispiel Yantian, Shekou, Chiwan und Da Chan Bay. In Shenzhen wird die Partnerschaft über die Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing in Hong Kong unterstützt und mitgepflegt.

STRATEGISCHE HAFENKOOPERATIONEN

Zur weiteren Verbesserung der Beziehungen setzt der Hamburger Hafen seit 2013 auf strategische Kooperationsvereinbarungen mit weiteren stark wachsenden festlandchinesischen Häfen:

- **Tianjin**
- **Ningbo-Zhoushan**
- **Qingdao**
- **Guangzhou**

All diese Hafenskooperationen sollen durch gegenseitige Besuche und Zusammenarbeit auf operativer Ebene zwischen den Port Authorities weiter wachsen und sich vertiefen. Im Laufe der Jahre hat sich so vielfach ein regelmäßiger Austausch und eine gute Zusammenarbeit zwischen den Häfen entwickelt. Die bilateralen Vereinbarungen umfassen unterschiedliche thematische Kooperationsfelder wie Märkte und Kunden oder die jeweiligen Marktbedingungen an dem jeweilig anderen Ende der Supply Chain. Die Häfen kooperieren in verschiedenen Projekten, tauschen Personal und Knowhow aus.

VERBUNDEN IN CHAINPORT

chainPORT ist eine von der Hamburg Port Authority zusammen mit dem Hafen von Los Angeles initiierte staatenübergreifende informelle Partnerschaft zwischen weltweit führenden Häfen. Die Mitglieder tauschen sich weltweit in Arbeitsgruppen über Wissen, Innovationen und Anwendungen sowie insbesondere über die Förderung strategischer Themen der Digitalisierung aus. Das Ziel ist, voneinander zu lernen und Innovationen zu schaffen. Vernetzt nach China ist der Hamburger Hafen auch über das chainPORT Netzwerk, unter anderem mit dem größten Umschlagsbetrieb weltweit, der SIPG aus Schanghai, sowie mit der Shenzhen Municipal Transport Commission. ■

Hamburg – Gateway nach China

China ist der größte Handelspartner des Hamburger Hafens. Die Hansestadt gilt als Chinas Gateway nach Europa für chinesische Waren. Hamburg will aber nicht nur im Seehandel die Nase vorn haben, sondern positioniert sich auch als bedeutender Eisenbahnknoten für China-Verkehre.

Allein 2018 wurden in Deutschlands größtem Seehafen rund 2,6 Millionen Standardcontainer (TEU) im China-Verkehr umgeschlagen. Fast jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen über die Kaikante geht, hat sein Ziel oder seinen Ursprung im Reich der Mitte. Rund ein Dutzend Liniendienste verbindet Hamburg mit chinesischen Häfen. Die Schiffe bewegen pro Jahr Ladung mit einem Gesamtgewicht von rund 23 bis 24 Millionen Tonnen. Der Hamburger Hafen ist damit nicht nur für Deutschland, sondern auch für Österreich, Polen, Tschechien, Russland, Ungarn, Slowakei und Schweiz der zentrale Hub für China-Verkehre.

Neben dem Seeweg entwickelt sich seit 2013 die „Neue Seidenstraße“ als Bahnverbindung. „Ein Weg entsteht, wenn man ihn geht“, besagt ein chinesisches Sprichwort. Der Weg der Neuen Seidenstraße von China nach Europa auf der Schiene ist in nur wenigen Jahren entstanden.

Hamburg spielt bei dieser Entwicklung eine wichtige Rolle und will sich auch zukünftig noch stärker als Eisenbahnknoten für China-Verkehre positionieren. Dass die Hansestadt das Tor nach Europa für

den seeseitigen Handel mit der Volksrepublik ist, ist keine Neuigkeit. Als Europas Bahnhofen Nummer 1 und mit der weitreichenden China-Expertise im Rücken ist es nur konsequent, dass Hamburg auch bei der Neuen Seidenstraße eine Schlüsselrolle einnimmt. Der Hamburger Hafen ist über Hafent Partnerschaften eng mit Shanghai und Shenzhen verbunden.

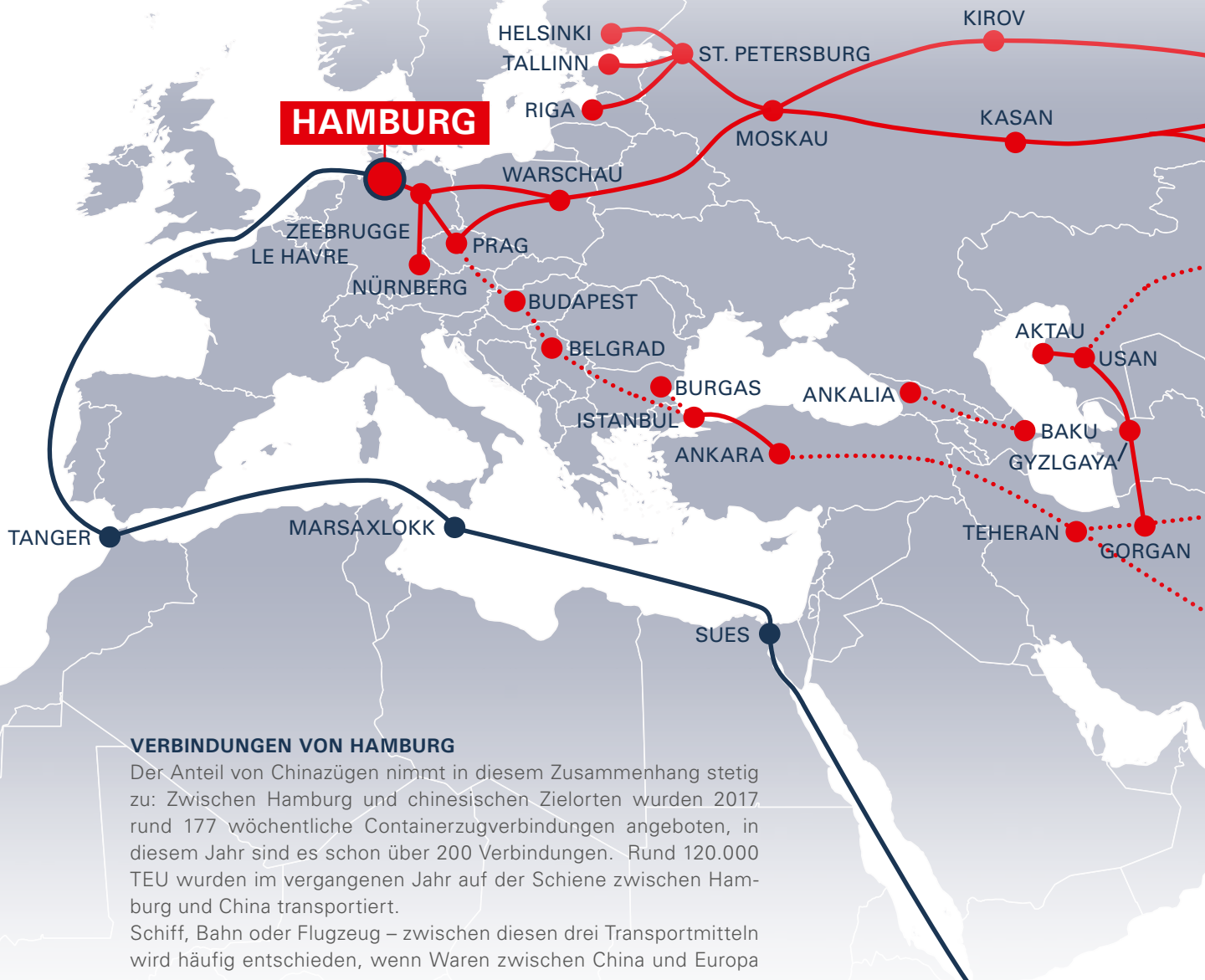
CHINA INVESTIERT IN DAS PROJEKT „ONE BELT – ONE ROAD“

Mit dem Ausbau der Zugverbindungen und des Schienennetzes zwischen Fernost und Westeuropa begann China 2013, als der chinesische Staatspräsident Xi Jinping das Projekt „One Belt – One Road“ vorstellte. Die Chinesen verfolgen ehrgeizige Pläne: 2014 waren es jährlich noch knapp 800 Züge mit einem Volumen von 25.000 TEU, die die Neue Seidenstraße zwischen dem Reich der Mitte und Westeuropa befuhren. 2016 gab es eine Steigerung auf 1.700 Züge mit einem Containervolumen von 145.000 TEU. Bis 2027 sollen jedes Jahr 670.000 TEU über die Eurasischen Bahnkorridore gehen.

CHINA INVESTIERT IN DIE NEUE SEIDENSTRASSE ALS BAHNVERBINDUNG NACH EUROPA



Hamburg – Das europäische



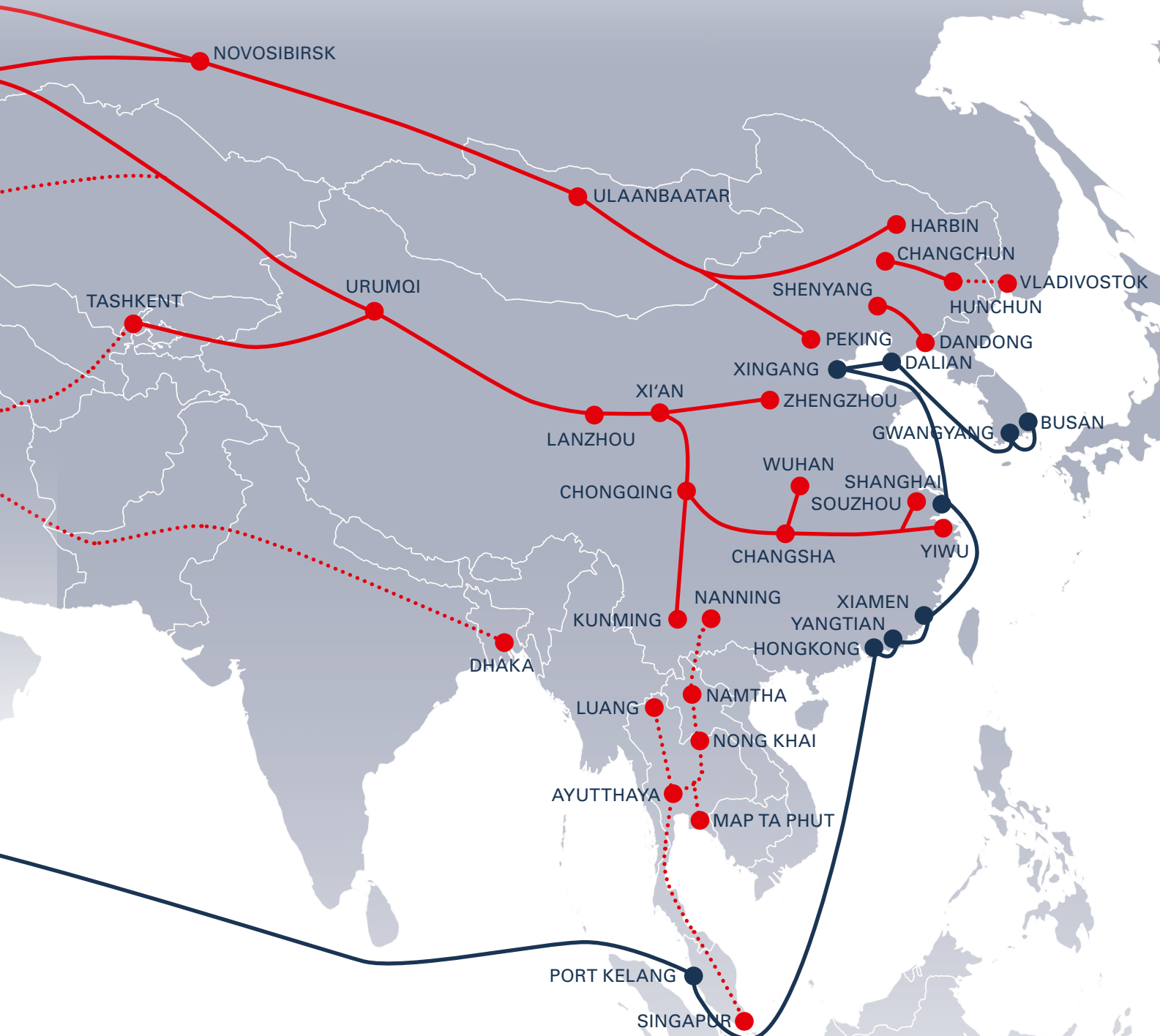
STARKE LINIENVERBINDUNGEN PRÄGEN DEN SEEVERKEHR ZWISCHEN DEM HAMBURGER HAFEN UND CHINA

©HHM/Hasenpusch

Drehkreuz der Neuen Seidenstraße

RAIL CORRIDORS BETWEEN CHINA AND HAMBURG

SEA ROUTE BETWEEN CHINA AND HAMBURG



befördert werden müssen. Bei der Entscheidung spielen Kosten und Zeit eine wichtige Rolle. Das Flugzeug ist ohne Frage das schnellste Transportmittel: Güter im Im- und Export zwischen Asien und Europa benötigen mit ihm nur ein bis zwei Tage. Allerdings ist dieser Transportweg auch sehr teuer. Dahingegen ist der Transport auf dem Seeweg zwischen den beiden Kontinenten sehr günstig, es kann jedoch bis zu acht Wochen dauern, bis die Ware am Zielort angekommen ist. Die dritte Möglichkeit, Güter

mit der Bahn zu transportieren, schließt somit die Lücke zwischen Schiff und Flugzeug: Züge benötigen zwei bis drei Wochen zwischen Asien bis Europa und liegen auch hinsichtlich der Kosten zwischen See- und Luftweg.

Weitere Informationen zu den Verbindungen mit China:



Seeweg: www.hafen-hamburg.de/de/linerservices



Bahn: www.hafen-hamburg.de/de/intermodal

300 MAL PRO JAHR LÄUFT
MSC DEN HAMBURGER
HAFEN AN



MSC: Starke Verbindung mit, von und nach Hamburg

Mit 300 Anläufen pro Jahr ist die Mediterranean Shipping Company (MSC) der größte Kunde im Hamburger Hafen. Die Reederei verbindet Hamburg über elf Liniendienste mit Häfen in aller Welt, darunter auch Destinationen in Asien. „Der Hamburger Hafen und der deutsche Markt spielen für MSC eine bedeutende Rolle“, so Nils Kahn, stellvertretender Geschäftsführer bei MSC Germany.

MSC betreibt eine der jüngsten Flotten der Welt und hat laut Branchendienst alphaliner weitere 23 neue Schiffe im Auftragsbuch, darunter elf mit Stellplätzen für 23.000 Standardcontainer (TEU). Schon jetzt kommt die Reederei mit 19.000 TEU Schiffen nach Hamburg. Die Fahrinnenanpassung werde die Anläufe einfacher machen, so Kahn. „Der Tiefgang ist eins, aber die neue Begegnungsbox wird deutliche zeitliche Vorteile bringen“, ist sich der Experte sicher. Ein weiterer wesentlicher Vorteil sei, dass die Fahrinnenanpassung auch wieder schwere Ladung für Hamburg-Anläufe ermöglicht. Die Maßnahmen wür-

den nicht nur bei MSC, sondern insgesamt für den Hamburger Hafen eine Mengensteigerung bewirken.

PERFEKTE BAHNANBINDUNG

Bei der landseitigen Anbindung an den Hamburger Hafen setzt MSC zunehmend auf Bahnverkehre und verzeichnet hier einen rasanten Anstieg. „Die Intermodalanbindung Hamburgs sucht ihresgleichen“, so Kahn. MSC hat sich ein starkes Netz aus Bahnshuttles in ganz Deutschland aufgebaut. Ein MSC-Container, der Montag in Hamburg auf die Bahn geladen wird, findet



sich bereits Dienstag in Bayern wieder. „Wir hören genau zu, was wichtig ist für unsere Kunden“, betont Nils Kahn. Und dazu gehören heutzutage neben Faktoren wie Preis, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit auch nachhaltige Transportlösungen.

MSC BAHNSHUTTLE JUMPER VON UND NACH HAMBURG:

- Nürnberg und München: 3 x wöchentlich
- Leipzig: 3 x wöchentlich
- Stuttgart: 3 x wöchentlich
- Warstein: 2 x wöchentlich

Nachhaltigkeit ist auch für MSC selbst ein wichtiges Thema. Die Reederei setzt laut alphaliner unter anderem Scrubber zur Abgasreinigung auf den Schiffen ein. Darüber hinaus hat sie im vergangenen Jahr mehr als 250 Schiffe mit energiesparenden Technologien ausgestattet, darunter einen speziell entwickelten bauchigen Bug, leichtere und effizientere Propeller sowie neue Ruder, die den Luftwiderstand reduzieren sollen. Gleichzeitig rüsten die MSC-Schiffsmanagementzentren die Hauptantriebsmotoren der Schiffe nach, um sie effizienter zu machen.

Bei der Verbesserung der Betriebsabläufe setzt MSC auch auf die Digitalisierung. „Doch bei allem, was heute technisch möglich ist, ist für uns der menschliche Service ausschlaggebend“, so Kahn. Deswegen sei MSC in

MSC CONTAINER FINDEN SICH IN ALLEN HÄFEN DIESER WELT





MSC SETZT VERSTÄRKT AUF DEN INTERMODALVERKEHR BEI DER HINTERLANDANBINDUNG

© MSC

Deutschland an neun Standorten vertreten, wobei neben eines großen Standorts in Bremen der Hauptsitz in Hamburg liegt.

STEIGERUNG BEIM EXPORT

Beim Güterverkehr mit Asien erkennt die Reederei einen Anstieg im Export von Deutschland nach China. Gerade bei Lebensmitteln lasse sich eine Steigerung ablesen. In Reefer-Containern findet viel tiefgekühltes Schweinefleisch aus Europa den Weg nach China. Auch Milchpulver sei ein gefragtes Exportgut. Die Chinesen vertrauen bei importierten Lebensmit-

teln auf hohe Qualitätsstandards, die in den Herkunftsländern gelten. In Deutschland und den angrenzenden Ländern profitiert zudem der produzierende Mittelstand beim Export. Maschinenanlagen und Kfz-Zulieferungen aus deutscher Produktion sind gefragt.

Die Neue Seidenstraße empfindet Nils Kahn nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung der Handelswege: „Die Bahnverbindung schließt die Lücke zwischen dem günstigen, aber langen Seeweg und dem schnellen, aber teuren Luftweg.“ Das Gros der Transportmengen werde auf dem Schiff bleiben. ■

Ausbildung bei MSC

MSC Germany setzt einen starken Fokus auf Ausbildung. Allein in Hamburg starten in diesem Sommer 17 Berufsanfänger ins Arbeitsleben. Insgesamt beschäftigt MSC in Deutschland 75 Auszubildende. Ziel des Programms ist, jungen Menschen erste Erfahrungen und eine fundierte Berufsausbildung in einem internationalen Schifffahrtsunternehmen zu verschaffen. MSC bietet folgende Ausbildungsberufe an:

- Schifffahrtskauffrau/-mann (Hamburg / Bremen)
- Fachinformatiker/-in für Anwendungsentwicklung (Hamburg)
- Fachinformatiker/-in für Systemintegration (Hamburg)
- Kauffrau/-mann für Spedition & Logistikdienstleistung (Düsseldorf)
- Kauffrau/-mann für Büromanagement (Lübeck)

Weitere Informationen unter:

www.msc.com/deu/careers/apprenticeship

MSC in Kürze

1970 gründete Kapitän Gianluigi Aponte als Trampreeder mit nur einem Second-Hand-Schiff, das Stückgut transportierte, in Brüssel die Reederei. Das Schiff trug den Namen MSC Patricia. Seitdem ist die Unternehmensgeschichte von fulminantem Wachstum geprägt. Inzwischen ist MSC weltweit die Nummer 2 unter den Containerreedereien und hat mehr als 500 Schiffe in Fahrt. Seit 1988 ist die Reederei auch im Segment der Kreuzfahrt erfolgreich. Allein 2018 genossen 2,4 Millionen Urlauber eine Kreuzfahrt auf 17 MSC-Passagierschiffe. Das 17. – die MSC Grandiosa – wird am 9. November in Hamburg getauft.

Nach wie vor ist das Unternehmen, das weltweit mehr als 70.000 Menschen beschäftigt, in Familienhand. In Deutschland arbeiten rund 500 Mitarbeiter an neun Standorten für das internationale Unternehmen. Die deutsche Zentrale ist in Hamburg.

Deutsches Parkett für Chinas Fußböden

Autos, Kfz-Teile und Maschinen gelten als wichtigste Exportgüter Deutschlands nach China. Doch auch in anderen Bereichen etablieren sich deutsche Unternehmen als gefragte Lieferanten.

Seit mehr als 115 Jahren produziert und vertreibt die Parkett Hinterseer GmbH Fußbodenbeläge. In Deutschland ist das Unternehmen an 27 Standorten, unter anderem in Berlin, München, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt und Stuttgart vertreten. Dazu kommt eine Außenstelle in Tschechien. Grundsätzlich liefert Parkett Hinterseer auf Nachfrage weltweit. Doch China ist seit einigen Jahren ein dauerhafter Markt. Den Export steuert die Firma über den Hamburger Hafen.

PRODUKTE AUS EUROPA MIT GUTEM RUF

Generell sind am asiatischen Markt deutsche und europäische Produkte aufgrund ihres guten Rufes nachgefragt. Die Chinesen schätzen Qualität, Zuverlässigkeit und Service. Dafür steht das familiengeführte Traditionsunternehmen, dessen Gründung auf das Jahr 1904 zurückgeht.

In China arbeitet Parkett Hinterseer mit einem Generalimporteur zusammen. Dieser wiederum betreut die einzelnen Verkaufsstellen vor Ort. Die Abnehmer sind ganz verschieden: Endkunden, Designer, Architekten und der Handel. Gefragt sind Bodenbeläge in allen Preissegmenten, daher ist das „Parkett – Made in Germany“ für Klein- und Großabnehmer interessant.

HOHE LINIENDICHTE

Kurze Anfahrtswege von Berliner und Hamburger Lagerstandorten, die hohe Liniendichte nach China und die Zuverlässigkeit des Warenstandorts sind die Gründe, warum Parkett Hinterseer über den Hamburger Hafen verschifft. Über Transportschäden oder nennenswerte Verspätungen kann das Unternehmen bisher nicht klagen. Dazu kommt, dass auch der Speditionspartner des Parkett-Großhändlers im Raum Hamburg sitzt.

Parkett Hinterseer setzt bislang bei den Exporten nach China auf den Seetransport. Die Neue Seidenstraße könnte bei eiligen Sendungen künftig eine Option sein. In der Vergangenheit hat das deutsche Unternehmen Bahntransporte nach China getestet. Allerdings verliefen diese Tests bedingt durch einige Probleme bei Service und Qualität nicht zur Zufriedenheit.

Wenn die Strecke zukünftig besser ausgebaut und organisiert wird, ist die Bahnverbindung vielleicht bei Eilaufträgen eine Alternative. Der Seetransport bleibt aber nach wie vor eine zuverlässige, günstige Variante für den Transport nach China. ■

CHINA IST EIN DAUERHAFTER EXPORTMARKT FÜR DAS DEUTSCHE UNTERNEHMEN HINTERSEER PARKETT





© HHM

DIE NEUE SEIDENSTRASSE IST EIN WICHTIGES THEMA FÜR AXEL MATTERN (LINKS), VORSTAND HAFEN HAMBURG MARKETING UND DEN CHINESISCHEN GENERALKONSUL DU XIAOHUI

Die Neue Seidenstraße verbindet auch Kulturen

Die „Neue Seidenstraße“ als Bahnverbindung zwischen China und Europa ist derzeit in aller Munde. Das von China stark unterstützte Projekt stößt auf Bedenken, aber auch auf positive Resonanz als ergänzender Handelsweg zur See- und Luftverbindung.

DU Xiaohui, chinesischer Generalkonsul in Hamburg, ist es ein Anliegen, die „Belt and Road Initiative“ in seinem Wirkungsbereich bekannt zu machen. „Ich möchte die ohnehin gute Zusammenarbeit zwischen Hamburg und China fördern“, so DU Xiaohui. Auf seine Anregung trafen sich zu diesem Thema Vertreter aus Wirtschaftsverbänden, Hafenwirtschaft und Behörden zu einem Symposium, um die über die Rolle Hamburgs zu diskutieren. Nicht nur Seide wurde auf der antiken Seidenstraße transportiert, sondern auch Waren wie Gewürze, Glas und Porzellan. Mit dem Handel verbreiteten sich auch Religion, Kultur, Innovationen und Wissen. Beispielsweise gelangten Papier, Medizin und Feuerwerk über die arabischen Länder von China bis nach Europa. „Auch die neue Seidenstraße ist mehr als nur ein Transportweg“, betont der Generalkonsul. Sie sei vielmehr eine Chance, die Länder entlang der Route näher zusammenzubringen und voneinander zu profitieren.

SCHWÄCHE FÜR FISCHBRÖTCHEN

Sein Amt hat DU Xiaohui erst vor wenigen Monaten angetreten. Trotzdem fühlt er sich an der Elbe schon zuhause. „Hamburg ist ähnlich wie meine Heimatstadt eine Hafenstadt, sehr offen und tolerant“, so DU Xiaohui. Ganz besonders schätzt er an seiner neuen Heimat den Hafen, die hanseatische Toleranz und die Fischbrötchen. Die deutsche Sprache ist für den studierten Germanisten kein Problem.

Eloquent wirbt er für die Belt and Road Initiative. Mit der hervorragenden Bahnanbindung an den Hafen gehöre Hamburg selbstverständlich zu dieser Verbindung. „In Deutschland herrscht häufig Angst vor China, nicht aber in Hamburg“, schildert der Generalkonsul seine Erfahrungen. Durch den Hafen ist die Hansestadt ohnehin eng mit China verbunden. Rund ein Drittel der Ladung hat seinen Ursprung oder Ziel in der Volksrepublik. Eine gegen- oder gar einseitige

wirtschaftliche Abhängigkeit sieht DU Xiaohui nicht. „Wir sind verflochten“, sieht er die Beziehung positiv.

41.000 LANDSLEUTE

Die Handelsbeziehungen zwischen den Ländern sei das eine, der kulturelle Austausch das andere. Immer mehr Chinesen entdecken ihre Reiselust und besuchen Europa. Über die Städtepartnerschaft zwischen Schanghai und Hamburg kommen sich die Kulturen näher. „Meine Landsleute fühlen sich sehr wohl hier“, betont der 44jährige. Er betreut außer chinesischen Touristen auch über 41.000 Landsleute in seinem Konsulatsbezirk. Dieser umfasst neben Hamburg Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Mehr als 550 chinesische Unternehmen haben sich in der Hansestadt angesiedelt – Tendenz steigend. „Hamburg ist Zugpferd und Vorreiter in den Wirtschaftsbeziehungen“, so DU Xiaohui. Interessant findet er die aktuellen Entwicklungen im Hafen und der Hafenvirtschaft, zum Beispiel den Einsatz der 5G Technologie und den digitalen Wandel. Die Fahrrienenanpassung bringe erhebliche Verbesserungen für den Seeweg zwischen Hamburg und China. Gleichzeitig

fehle jedoch bei der Fluchtfracht eine direkte Verbindung. Für die Neue Seidenstraße hat DU Xiaohui noch einen Wunsch: Ein klares Bekenntnis der Stadt Hamburg zu einer Beteiligung an diesem Projekt. ■

Zur Person

DU Xiaohui ist seit Ende 2018 chinesischer Generalkonsul in Hamburg. Der 44jährige hat unter anderem Germanistik studiert und absolvierte einen Master in internationalen Beziehungen. Er ist verheiratet und Vater eines Sohns. Seine Karriere begann er 1997 als Mitarbeiter des Außenministeriums der Volksrepublik China. Ab 1998 verbrachte er sieben Jahre als Attaché und III. Sekretär in der chinesischen Botschaft in der Bundesrepublik Deutschland. In den folgenden acht Jahren wirkte er als stellvertretender Referatsleiter und Referatsleiter der Europaabteilung des chinesischen Außenministeriums. Anschließend übernahm er Aufgaben als Botschaftsrat in Deutschland und Österreich sowie der Protokollabteilung des chinesischen Außenministeriums, ehe er sein Amt als Generalkonsul in Hamburg antrat.



C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. & ICE Futures Europe
- ▶ International forwarding
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
- ▶ Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
Email: hamburg@de.steinweg.com
www.hamburg.steinweg.com



**DAS MARITIME GESCHÄFT NACH UND VON CHINA
WICKELT DHL GLOBAL FORWARDING PRIMÄR ÜBER
DEN HAMBURGER HAFEN AB**



DHL Global Forwarding ist gut verankert in China

Auch wenn das Wirtschaftswachstum Chinas sich 2019 verlangsamt, beeindruckt es dennoch im Vergleich mit Europa oder den USA. Deutschland ist einer der wichtigsten Handelspartner Chinas, allein im letzten Jahr legte das Handelsvolumen zwischen den beiden Ländern um rund neun Prozent zu.

VOLLE KRAFT VORAUSS

Die Deutsche Post DHL Group (DPDHL Group) ist als weltweit führender Post- und Logistikkonzern für die steigende Anfrage nach Supply-Chain-Dienstleistungen multinationaler Kunden in China optimal aufgestellt. Für das Transportmanagement im Bereich Seefracht, Luftfracht, multimodaler Verkehre und logistischer Großprojekte ist die Tochtergesellschaft DHL Global Forwarding zuständig. Mit einem Netzwerk von 850 Niederlassungen in 120 Ländern ist die Speditionssparte der DPDHL Group auf allen wichtigen Handelsplätzen der Welt und auch im dynamisch wachsenden Markt China fest verankert.

Der Hauptsitz der deutschen Zentrale ist in der Cargo City Süd am Frankfurter Flughafen. Das Seefrachtgeschäft wird von Hamburg, das DHL China-Rail-Geschäft von Stuttgart und das Projektgeschäft von Bremen geleitet. „China bietet der deutschen Wirtschaft großartige Chancen, denn es ist im Umbruch. Der Wunsch nach Qualität und Premiumprodukten steigt bei Unternehmen und Konsumenten“, sagt Joachim Hermansky, Vice President Marketing & Sales DHL Global Forwarding Germany.

CHINA IM WANDEL

Die Mittelschicht Chinas wächst rasant und dank höherer Einkommen nimmt auch der Konsum von Premiumprodukten „Made in Germany“ zu. Besonders begehrt sind in China neben deutschen Autos und Autoteilen auch Maschinen, Spezialwerkzeuge, High-tech-Produkte und Konsumgüter. Ganz oben in der Beliebtheitsskala stehen Autos und Luxusartikel aus Deutschland. Aber auch Marken-Küchen und deutsche Haushaltswaren finden zunehmend ihren Platz in den Wohnungen der neuen chinesischen Mittelschicht. Waren im Wert von 93 Milliarden Euro wurden laut statistischem Bundesamt 2018 nach China importiert, Tendenz steigend.

Gleichzeitig nimmt in China der Kostenvorteil für die Unternehmen aufgrund der steigenden Lohn- und Umweltschutzkosten ab. Keine einfache Aufgabe für die chinesische Industrie. Deshalb konzentrieren sich die Unternehmen darauf, ihre Innovationskraft und Qualität zu stärken, um auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig zu bleiben. Die hervorragende Entwicklung im Technologie-Segment macht sich in Deutschland bemerkbar: „Made in China“ Technik ist in

deutschen Familien beliebt. Elektrische und optische Produkte, wie zum Beispiel Computer, Speichermedien, Unterhaltungselektronik und Datenverarbeitungsgeräte sind die Renner. Allein 2018 wurden Produkte im Wert von 106 Milliarden Euro nach Deutschland exportiert.

TRANSPORTLÖSUNGEN FÜR PREMIUM-PRODUKTE

Damit die bestellten Produkte pünktlich und unverseht bei den chinesischen und deutschen Empfängern ankommen, sind erstklassige Transportlösungen notwendig.

Das maritime Geschäft nach und von China wickelt DHL Global Forwarding (DGF) primär über den Hamburger Hafen ab. Es bietet mit einer hohen Abfahrtsdichte Haus-zu-Haus-Verladungen von Stückgut (LCL), Vollcontainern (FCL) und Kühl-Containern (Reefer) mit Echtzeit-Sendungsverfolgung zu allen wichtigen Häfen Chinas an und sorgt für eine reibungslose Zollabwicklung. Im Buyers Consolidation Service bietet DGF kosteneffiziente Seefracht-sendungen an, die von verschiedenen Lieferanten Sendungen für einen Kunden bündeln. Unternehmen aus den Branchen Automobil, Chemie, Maschinenbau und Konsumgüterindustrie nutzen vielfach den Seeweg nach China und profitieren von solchen Leistungen.

„Hamburg ist einer der bedeutenden Standorte für chinesische Aktivitäten in Europa und auch für DHL. Als zweitgrößter Seefracht-Dienstleister der Welt finden wir hier ein solides Hafenmanagement sowie eine gut ausgebaute Infrastruktur für Bahn, Binnenschiff und Lkw um den Anforderungen unserer deutschen, europäischen und asiatischen Kunden gerecht zu werden“, erklärt Alexander Naumann, Head of Ocean Freight Germany von DHL Global Forwarding.

Vor zwei Jahren eröffnete DGF in Stuttgart ein zentrales China Rail Competence Center, um das stetig wachsende Güterverkehrsaufkommen effizienter und kundenfreundlicher zu gestalten. Insgesamt werden dort tägliche Haus-zu-Haus-Schienenverkehre von Deutschland zu allen wichtigen Wirtschaftszentren in China, Taiwan, Japan und Korea koordiniert. Hamburg ist neben der seeseitigen Anbindung auch auf der Schiene mit China gut verbunden.

Das Industrial-Projects-Geschäft wird von Bremen gesteuert. Ein eingespieltes Team ist auf die anspruchsvolle End-to-End-Projektlogistik spezialisiert und organisiert für Kunden eine sichere, konforme und verlässliche Transportabwicklung über den gesamten Planungs-, Organisations- und Koordinationsprozess hinweg.

Am Frankfurter und Münchner Flughafen verlädt der weltweite Luftfrachtprimus mehrfach täglich Einzel- und Sammelsendungen sowie zeitdefinierte Produkte zu den wichtigsten Handelsplätzen Chinas. Dazu kom-

men wöchentlich zwei weitere Komplett-Charter vom Flughafen Hahn nach Wuxi.

DHL Global Forwarding in Kürze

- Mitarbeiter: Über 32.000
- Länder und Territorien: Rund 150
- Niederlassungen: Mehr als 850
- Seefrachtvolumen: 3,225 Mio TEU
- Luftfrachtvolumen: 2,150 Mio Tonnen

DPDHL GROUP UND S.F. HOLDING VEREINBAREN ZUSAMMENARBEIT

Deutsche Post DHL Group (DPDHL), der weltweit führende Post- und Logistikkonzern, hat eine wegweisende Transaktion mit S.F. Holding, einem führenden Premium-Logistikdienstleister in China, abgeschlossen.

DPDHL Group überträgt seine chinesischen Supply-Chain-Aktivitäten auf S.F. Holding. Das Abkommen umfasst die Supply-Chain-Einheiten in Festlandchina, Hongkong und Macau – im Folgenden kurz „China“ – und hat keine Auswirkungen auf das internationale Express-, Speditions- und E-Commerce-Logistikgeschäft von Deutsche Post DHL Group in China.

Im Zuge dieser strategischen Vereinbarung erhält DPDHL Group eine Vorabzahlung in Höhe von 5,5 Milliarden Renminbi (rund 700 Millionen Euro) sowie eine umsatzabhängige Partnerschaftsgebühr für die nächsten zehn Jahre. S.F. Holding erhält Zugang zu den erstklassigen Supply-Chain-Dienstleistungen, dem Management-Knowhow und den Transport- und Lagerverwaltungstechnologien von der DPDHL Group. Die unter dem Dach einer Markenpartnerschaft agierende Gesellschaft wird von Yin Zou, derzeit CEO für die Region Großchina bei DHL Supply Chain, und seinem bestehenden Managementteam geleitet.

Durch diese strategische Partnerschaft wird die DPDHL Group weiter am starken Wachstum des chinesischen Supply-Chain-Marktes partizipieren können und von der umfassenden Inlandsinfrastruktur, dem Distributionsnetz und der breiten lokalen Kundenbasis von S.F. Holding profitieren. Dadurch wird die unter dem Dach einer Markenpartnerschaft agierende Gesellschaft ihre Kundenbasis schneller ausweiten können. ■



Alexander Naumann

Head of Ocean Freight Germany, DHL Global Forwarding



Joachim Hermansky

Vice President Marketing & Sales, DHL Global Forwarding Germany

Chinas Neue Seidenstraße – Chance für den Handel, Bewährungsprobe für die Politik

Professor Gabriel Felbermayr, Ph.D, seit März 2019 Präsident des Instituts für Weltwirtschaft Kiel, beleuchtet in seinem Gastkommentar Chancen und Risiken der Neuen Seidenstraße. Der international renommierte Handelsexperte konzentriert sich in seiner Forschungs- und Beratungstätigkeit auf Fragen der ökonomischen Global Governance, der europäischen Wirtschaftsintegration und der deutschen Wirtschaftspolitik.

Die ökonomische Forschung weist mehr und mehr nach, dass mangelnde Infrastruktur für die Bremsung des Welthandels deutlich wichtiger ist, als die verbleibenden – und sogar die neuen – Zollbarrieren.

China hat die Zeichen der Zeit erkannt und investiert gewaltige Summen in Asien, Europa und Afrika. Durch die „Belt and Road Initiative“ (BRI) sollen 1000 Milliarden Dollar in Infrastrukturprojekte investiert werden. Das Projekt „Neue Seidenstraße“ hat keine geringere Ambition als die Schaffung eines eurasischen Wirtschaftsraumes, der vom Gelben Meer an der Ostküste Chinas bis an den Atlantik reicht. Er umfasst 92 Länder mit etwa 4,6 Milliarden Menschen und einer Wirtschaftsleistung von 50 Billionen Dollar im Jahr, fast 60 Prozent des Weltsozialproduktes. Dazu kommt der afrikanische Kontinent, der in den BRI-Planungen ebenfalls eine wichtige Rolle spielt.



**SEE: 20.053 km Länge | Zeit 32 Tage
Kosten: 2.410 USD/FEU**

Die Transportkosten (inklusive Versicherungskosten) machen im Durchschnitt derzeit etwa acht Prozent des Warenwertes im EU-China-Handel aus. Gelingt eine Halbierung und legt man gängige Handelselastizitäten zugrunde, so könnte der langfristige Zuwachs im Güterhandel bei zirka 25 bis 30 Prozent liegen. Wir sprechen hier von zusätzlichem Handel im Ausmaß von 200 Milliarden Euro und mehr, und zwar in jedem zukünftigen Jahr. Die „Belt and Road Initiative“ hat dafür das Potential. Sie könnte den eurasischen Handel transformieren.

Noch wird er fast zur Gänze auf dem Seeweg und in kleinerem Maß per Flugzeug abgewickelt. Mit Zügen

werden dem Wert nach noch nicht einmal drei Prozent des Warenhandels zwischen der EU und China transportiert. Aber der Landweg wird wichtiger. Allein von 2014 bis 2017 hat sich der auf der Schiene abgewinkelte China-Handel der EU wertmäßig verfünffacht, während der Gesamtgüterhandel um knapp 20 Prozent zugelegt hat. Verglichen mit Seetransport dauert ein

Schiene-transport von der chinesischen Ostküstenstadt Shanghai bis nach Hamburg halb so lang, ist ökologisch vorteilhafter und kommt viel billiger als Flugfracht.

Die genauen Transportzeiten und -kosten hängen von den jeweiligen Start- und Zielorten innerhalb Chinas und Europas sowie von den transportierten Gütern ab. Zudem unterliegen sie teils erheblichen zeitlichen (saisonalen, konjunkturellen) Schwankungen. Der Vergleich (siehe Grafik) für den Transport eines 40-Fuß-Containers (1 FEU = 2 TEU) von Shanghai nach Hamburg im Juni/Juli 2017 kann insofern lediglich eine grobe Orientierung geben.

Eine Stärkung des Gütertransportes auf der Schiene ist politisch gewollt. Kräftige Subventionen durch verschiedene zentralchinesische Regionalregierungen, die Abschaffung der Zollgrenzen zwischen Kasachstan, Russland und Weißrussland, die Einführung des



Gabriel Felbermayr
Präsident des Instituts für Weltwirtschaft Kiel

© IfW Kiel/Michael Stefan

Quelle: Schramm und Zhang 2018. © Elbrevklame/istockphoto

LUFT 8.822 km Länge | Zeit 4 Tage
Kosten: 32.490 USD/FEU

SCHIENE 11.249 km Länge | Zeit 16 Tage
Kosten: 6.350 USD/FEU

einheitlichen (durchgehenden) CIM/SMGS-Frachtbriefes im Schienengüterverkehr zwischen China und Europa sowie lokale Verbesserungen bei der Grenzabfertigung haben zur Senkung von Transportkosten und -zeiten beigetragen. Von Unternehmensseite waren es bislang vor allem Firmen aus der Elektronik- und der Automobilindustrie,

deren Suche nach kostengünstigeren, schnelleren und zuverlässigeren Transportmöglichkeiten zwischen neuen Produktionsstätten in Zentralchina und Kunden oder Zulieferern in Europa den Anstoß für die Einrichtung neuer Schienengüterverkehrsverbindungen zwischen China und Europa gaben.

Für Europas Güterumschlagplätze wie den Hamburger Hafen ist die Neue Seidenstraße eine gute Nachricht. Solange sie für die Güterabwicklung auf der Schiene gewappnet sind. Politisch birgt sie aber auch enorme Gefahren für unsere Zukunft. Klar ist, wenn Europa sich nicht mit Geld und politischem Gestaltungswillen in die Neue Seidenstraße einbringt, und zwar massiv, wird die Verteilung der Gewinne für Europa – und wohl auch für seine Anrainerstaaten – nicht vorteilhaft sein. Denn wer diesen Raum wirtschaftlich dominiert, beherrscht die Weltwirtschaft der Zukunft. ■



IPKIS.de - Der 360° Blick auf Ihre Zollabwicklung.

Webinare zu ipkis.de unter ip-zoll.de/ipkis

Florian Ledebor
Geschäftsführer



FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

www.ip-zollspedition.de Telefon +49 40 333 97 60



DE AEOF 100179

POLEN IST EINE SCHLÜSSELSTELLE
IM BAHNVERKEHR AUF DER NEUEN
SEIDENSTRASSE



Polnische Bahn investiert in Zuverlässigkeit und Tempo

© PKP

Interview mit Miroslaw Antonowicz, Vorstandsmitglied der Polnischen Staatsbahnen AG (PKP S.A.) Die polnische Bahnstrecke nimmt auf der Neuen Seidenstraße und im Zulieferverkehr zum Hamburger Hafen eine wichtige Rolle ein. Zur Entwicklung dieses Verkehrswegs trägt das Potenzial der Gesellschaften aus der Gruppe PKP bei – sowohl bei Investitionen im intermodalen Verkehr als auch bei der Steuerung der Containertransporte zu Terminals im ganzen Land.

Port of Hamburg Magazine: Wie beurteilen Sie die künftige Entwicklung im Containerverkehr mit China?

Antonowicz: Wir haben die Entwicklung im Blick. Bei der heutigen Struktur des Außenhandels beläuft sich das Volumen derzeit im Bahnverkehr nur auf etwas über zwei Prozent. Der Bahncontainerverkehr mit China kann nur wachsen. Die neuesten Prognosen der Experten von „Infrastructure Economic Center“ prognostizieren einen Zuwachs im Handel zwischen China und der Europäischen Union auf über 843 Milliarden Euro bis 2030. Die Ladungsströme von China in die EU haben von 2016 bis 2018 um 20 bis 25 Prozent pro Jahr zugenommen. Ab 2020 kann sich die Dynamik durch die Reduzierung chinesischer Subventionen jährlich auf zehn Prozent verlangsamen. Die PKP investiert in Bahngrenzübergänge sowie Linien- und Punktinfrastruktur, baut die Kapazität der europäischen Verkehrskorridore aus und verbessert die Qualität der internationalen Güterverkehre.

Wie haben sich die Kosten und Transitzeiten auf der Route zwischen China und Europa in der Vergangenheit bis heute entwickelt?

In den letzten Jahren sind die Kosten und die Transitzeiten gesunken. Von Kasachstan und Russland ist die Transportzeit von 14 auf zehn Tage verkürzt worden. Dank der polnischen Pro-Export-Aktivitäten

in den letzten Jahren gab es einen wachsenden Ladungsstrom im Rückverkehr nach China. Die Erreichung des Break-even-Points der Containerzüge ohne Zuwendungen ist damit real geworden. Als 2013 die ersten Züge aus China gekommen sind, betrug der Preis pro 40-Fuß-Container etwa 6.000 Dollar, jetzt etwa 3.500 bis 4.000 Dollar. Durch die Paarigkeit der Verkehre und die Investitionen in Infrastruktur und Züge hat der Transport von Gütern auf der Schiene an Attraktivität gewonnen.

Polen ist das Eingangstor zu Westeuropa auf der Neuen Seidenstraße. Welche Herausforderungen muss die Gruppe PKP bewältigen, um die Bahnverkehre zwischen Ost und West im Fluss zu halten?

Wir dürfen nicht vergessen, dass die Qualität der Verkehrskorridore von der politischen Zusammenarbeit und dem Konsens aller Beteiligten entlang der Strecke sowie ihrer aktiven Beteiligung abhängig ist. Erforderlich ist eine weitere Vereinfachung der Zollverfahren und Verbesserung des Informationsflusses, zum Beispiel die Einführung eines einheitlichen elektronischen Frachtbriefs. Der entscheidende Faktor ist allerdings der Zustand der Infrastruktur. Die Prioritäten liegen auf der Verdichtung des intermodalen Terminalnetzwerks nach EU-Richtlinien sowie auf der Erhöhung des Tempolimits für Güterzüge auf 100

bis 120 Stundenkilometer. Deswegen setzen wir als Gruppe PKP den Schwerpunkt auf die Ertüchtigung der Infrastruktur, vor allem in der Region der östlichen Grenzübergänge und entlang der längsten Breitbahnstrecke. Am Ende dieser Linie befindet sich ein intermodales Terminal mit einer Umschlagkapazität von bis zu 300.000 TEU pro Jahr. Im Rahmen der Modernisierung der Linie sind Investitionen in moderne Steuerungssysteme, neue Terminals und die Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 120 Stundenkilometer für Züge bis 5.000 Tonnen geplant. Parallel werden Investitionen durchgeführt, die Umschlagkapazitäten der Terminals an die Marktnachfrage anpassen, alternative Grenzübergänge ausweiten und neue Brücken schaffen. Als Folge dessen soll der Schienengüterverkehr via Polen zuverlässiger und schneller werden.

Wie können die Abläufe beim Umspuren und beim Zoll an der Ostgrenze verbessert werden?

Erstens ist es notwendig, die Anzahl und Länge der Breitspurgleise aus dem Osten zu erweitern sowie ihre Achsenlasttragfähigkeit zu erhöhen, um die längeren und schwereren Züge bewältigen zu können. Damit wird auch das Aufteilen von Ganzzügen hinter

der Ostgrenze vermieden. Zweitens wurde ein System zum Informationsaustausch zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entwickelt. Diese Kommunikation soll der Bildung von Staus am Grenzübergang entgegenwirken. Auch die Grenzkontrollen können noch optimiert werden. Als erster Schritt in diese Richtung wurde am Grenzübergang Terespol-Brest das Pilotprogramm TORY-24 eingeführt. Alle Kontrolltätigkeiten der eingeführten Waren erfolgen dadurch innerhalb von 24 Stunden ab Zeitpunkt der Gestellung. 24 Stunden ist noch lang, aber wir als ein Außengrenzstaat der EU müssen die notwendige Sorgfalt leisten. Wir öffnen auch neue Grenzübergänge zu Weißrussland und erwägen noch zusätzliche Investitionsmaßnahmen in diesem Bereich.

Wir überlegen uns zudem den Einsatz einer Lösung, die die Effizienz des Gütertransports an der Gleisübergangsstelle von 1520 mm auf 1435 mm verbessern könnte. Es ist ein innovatives Projekt der zweiten Generation des Systems SUW2000 zur automatischen Anpassung des Wagenradabstands. Der verbesserte Mechanismus in Güterwagen würde ermöglichen, die Transferzeit an der Schnittstelle zwischen verschiedenen Spurbreiten erheblich zu reduzieren.



transport
logistic
June 4.-7, 2019
Messe München

Come and meet us in Munich
Hall B4, booth 302

TRUST A MARKET LEADER

Since 1970, MSC has grown to become a leader in container shipping and a stable partner for businesses around the world. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door services worldwide. MSC's local teams ensure, whatever your cargo, it is always in safe hands.

To find out more, please contact your MSC office.

+49 40 30295-0 or DEU-hamburg@msc.com

msc.com

**CONTAINER AUS ALLER WELT
WERDEN AM EUROTERMINAL
SLAWKOW UMGESCHLAGEN.**



Wie sieht die Gruppe PKP ihre Rolle im Rahmen der Belt and Road Initiative (BRI) beim Transitverkehr und im Containerverkehr zu Terminals in den Regionen?

Die Gruppe PKP vertritt mit ihren Gesellschaften PKP LHS und PKP CARGO beide Rollen gleichzeitig. Unsere Vision ist, die vollständige Palette von Logistikdienstleistungen, Transportdienstleistungen und komplementären Leistungen anbieten zu können.

Sehen Sie die Notwendigkeit, auf Grundlage der bestehenden Terminals ein Hub für Containerverkehre aufzubauen?

Es gibt deutliche Hinweise, dass Polen eine intermodale Logistik-Drehscheibe für eingehende Asien-Güterverkehre nach Zentral-, Mittel- und Westeuropa werden soll. Drei Faktoren spielen hier eine Rolle: die geografische Lage im Herzen Europas auf der Kreuzung der EU-Verkehrskorridore, immer bessere Verbindungen mit europäischen Ländern durch die Modernisierung der Bahnlinien innerhalb des TEN-V-Netzwerk und das Potenzial des internen Marktes Polens. Die Antwort könnte das seit einigen Jahren diskutierte Projekt des Großflughafens CPK sein, der eine Chance hat, Polens Geschäfts- und Kommunikationszentrum zu werden. Das Konzept sieht den Bau von mehreren neuen Bahnlinien vor, um den CKP als trimodale Drehscheibe mit hoher Kapazität über Luft, Straße und Schiene auszubauen.

Reichen die Kapazität der Terminals und des Fuhrparks der Gruppe PKP aus, um wachsende Containermengen zu bewältigen?

Die Erweiterung des Netzes intermodaler Terminals ist eine der Prioritäten sowohl des polnischen Ministeriums für Infrastruktur als auch der PKP Gruppe. Wir konzentrieren uns auf den Bau neuer Terminals an der Ostgrenze und die Modernisierung der Gleisanlagen in unserem Bereich. Parallel läuft die Planung der neuen Hafenterminals in Gdynia, Danzig und Swinemünde und multimodaler Zentren entlang der Binnenwasserstraßen.

Die Modernisierung der Infrastruktur in Malaszewicze steigert in naher Zukunft die Kapazität auf über 50 Zugpaare am Tag. Darüber hinaus haben wir den Bau eines neuen Containerterminals in Geniusze nahe des Grenzübergangs Kuznica-Bialostocka begonnen. Gleichzeitig erarbeiten wir ein Konzept für ein Terminalnetz einschließlich der Grenzübergänge Dorohusk-Jagodin, Chelm, Lublin und anderen Orten. Hinzu kommt eine Reihe von Projekten, die weitere intermodale Terminals im Landesinneren einschließen. Weit fortgeschritten sind die Vorbereitungen für zwei Investitionen in der Nähe von Bydgoszcz (Bromberg) und Lodz.

Das börsennotierte Unternehmen PKP Cargo – das zweitgrößte Güter-EVU in der EU – gibt einen großen Teil seiner Investitionen für Multi-System-Lokomotiven und Waggons für den Containertransport aus. Dieses und letztes Jahr unterzeichnete PKP Cargo Verträge über den Kauf von 1000 Wagen-Plattformen und Lokomotiven für schwere Güterzüge.

Probleme an der polnischen Ostgrenze sind Anreiz für Bahnoperatoren, neue Verkehrswege zu finden. Wie reagiert die Gruppe PKP darauf?

Zunächst einmal sollten wir über die Probleme in der Vergangenheitsform sprechen. Das Phänomen der begrenzten Kapazität in der Region von Malaszewicze kam nur von 2016 bis 2017 vor und wurde durch Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur verursacht. Seit dieser Zeit konnte durch den Ausbau und das Programm TORY-24 die Dauer der Abfertigung und das Zollverfahren an der polnisch-weißrussischen Grenze deutlich verkürzt werden. Inzwischen fließt der Verkehr an dem Grenzübergang störungsfrei. Die umfassende Infrastruktur-Modernisierung vervierfacht die Kapazität dieses größten trockenen Hafens in Europa bis 2025. Damit übersteigt sie die Prognosen der chinesischen Seite für die kommenden 20 Jahre. Darüber hinaus wurde ein Vertrag für die Öffnung des Grenzübergangs Czeremcha-Wysokolitowsk unterzeichnet, der rund 65 Kilometer von Malaszewicze entfernt ist. Damit eröffnet sich eine Ausweichstrecke für Güterzüge, die problemlos auf die Bahnlinie E20 nach Berlin führt. Bis 2023 soll die Bahnlinieninfrastruktur in der Nähe von acht Grenzübergängen an der Ostgrenze nachgerüstet sein. In die Modernisierung der Grenzbahnhöfe investieren die Polnischen Bahnen (PKP PLK) rund 117 Millionen Euro. Über das nationale Bahnprogramm laufen zudem Maßnahmen, die die Kapazität der Strecke nach Berlin innerhalb Polens erhöhen.

PKP PLK will bis 2023 auf dieser Strecke die Durchfahrt von 750 Meter langen Zügen mit Geschwindigkeiten bis zu 100 Stundenkilometern ermöglichen. Deswegen sind wir als PKP Gruppe in der Lage, eine hohe Kapazität des polnischen Teils der Verkehrskorridors Nordsee-Ostsee im Hinblick auf die nächsten vier Jahre zu garantieren.



Miroslaw Antonowicz

Vorstandsmitglied der Polnischen Staatsbahnen AG

Hansa Meyer Global
Your Transport Architects



...the one who connects.

www.hansameyer.com



FRUCHTAUFSTRICHE VON DARBO
EROBERN INZWISCHEN AUCH DEN
CHINESISCHEN MARKT

Marmelade aus Österreich: Chinesen kommen auf den Geschmack

Süße Brotaufstriche sind auf europäischen Frühstückstischen Standard. In Asien findet sich dort eher Reis oder Pikantes. Trotzdem erobert der österreichische Marmeladenhersteller Darbo den chinesischen Markt. China gehört mit 2,5 Millionen Euro Umsatz inzwischen zu den Top-Five-Exportmärkten des Familienunternehmens mit Sitz in Stans/Tirol. Der Versand wird überwiegend über den Hamburger Hafen gesteuert.

„Die Lieblingssorte der Chinesen ist Erdbeere“, weiß Roman Mayr, Area Sales Manager der Adolf Darbo AG. 85 Prozent der exportierten Produkte nimmt die Gastronomie ab, die Portionspackungen und Minigläser bevorzugt. Trotzdem sind fruchtreiche Aufstriche mit 70 Prozent Fruchtanteil im 200 Gramm Glas nach Marktanteil im Einzelhandel der größte Verkaufsschlager. Neben der Gastronomie sind der Einzelhandel sowie die Industrie und Bäckereien Abnehmer der österreichischen Marmeladen.

UNTERSCHIEDE IN DER KULINARIK

„Unsere größte Herausforderung in China ist das Produkt Marmelade an und für sich“, so Roman Mayr. Der Markt sei groß und verfüge damit über Potenzial, die Unterschiede in der Kulinarik und im Geschmacksempfinden zu Europa seien aber nicht unerheblich. Dazu kommen aufwendige Zollverfahren und notwendige Gesundheits- beziehungsweise Ursprungszertifikate. Trotzdem lieferte Darbo im vergangenen Jahr rund 800 Tonnen nach Shanghai und Hongkong.

Darbo vergibt die Transporte nach Übersee ausschließlich über Speditionen. Diese werden nach Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Preis-Leistungs-Verhältnis selektiert. Der Vorlauf erfolgt via Bahn ex Salzburg, im Einzelfall, etwa bei mangelnder Verfügbarkeit der Container, auch ex München.

Das Familienunternehmen ist seit mehreren Jahren von der Zuverlässigkeit und dem Service der Nordhäfen generell und des Hafens Hamburg im Detail überzeugt. Die Anbindung an die Bahn, die Handling-Dauer im Hafen und die Verbindungsdichte in die Kernländer sind dafür die entscheidenden Faktoren. „Wir versuchen unsere Transporte nach Übersee vorwiegend über Hamburg abzuwickeln. Oft wird uns der Hamburger Hafen nicht zuletzt aufgrund der unproblematischen Abwicklung teilweise auch kundenseitig schon vorgegeben“, so Roman Mayr.

ANGRENZENDE MÄRKTE

Interessant sind für Darbo neben China auch die angrenzenden Märkte wie Russland, Südkorea, Taiwan,

Vietnam, Thailand, Malaysia, Philippinen, Japan, Indonesien und Indien. Insgesamt will der Konfitürenhersteller in Asien weitere Marktanteile gewinnen und den Export steigern. ■

Darbo in Kürze

Im Jahr 1879 begann die Familie Darbo, aus Früchten Konfitüren, Sirupe und feine Fruchtliköre in Görz/Österreich herzustellen. Im Ersten Weltkrieg wurde das Obstdampferwerk erheblich beschädigt. Den Neuaufbau wagte die Familie in Stans in Tirol. In den 50er Jahren errichtete Darbo ein neues Werk, baute nach und nach seinen Marktanteil und sein Sortiment aus und übernahm die Marktführerschaft bei Konfitüre und Honig in Österreich.

Um auch neue Märkte beliefern zu können, erweiterte Darbo 1990 den Standort um ein weiteres Werk in Stans. Im Jahre 2009 vertraute Klaus Darbo nach jahrzehntelanger Führung des Unternehmens die Geschicke seinem Sohn Martin an, der seitdem gemeinsam mit seinem Onkel Adolf das Unternehmen in fünfter Generation leitet. Darbo ist heute ein namhaftes mittelständisches Familienunternehmen, das an drei Tiroler Standorten hochwertige Produkte für den Lebensmitteleinzelhandel, für die Gastronomie und Hotellerie sowie für weiterverarbeitende Lebensmittelunternehmen herstellt.



Diese Familie steht für Marmelade aus Österreich

(von links): Klaus Darbo, Stefan Darbo, Martin Darbo, Matthias Darbo

Zuhause in zwei Welten

Wer das Haus von Marlis Rötting in Hamburg betritt, sieht auf den ersten Blick, dass die Geschäftsfrau in zwei Welten zu Hause ist. Hier mischt sich das Beste aus deutscher und chinesischer Kultur. Marlis Röttings zweite Heimat ist seit 30 Jahren Peking. Dort hat sie für verschiedene Unternehmen gearbeitet und nach ihrer Pensionierung eine Handelsgesellschaft gegründet. Nachdem ihr Sohn Daniel Rötting in das Unternehmen eingestiegen ist, gönnt sie sich inzwischen die Sommermonate in Hamburg als persönlichen Luxus.

Marlis Rötting ist eine von derzeit 36 ehrenamtlichen Ambassadors, die Hamburgs Bekanntheit in 24 Ländern steigern sollen. Über das HamburgAmbassador Programm, das von der Senatskanzlei und Hamburg Marketing ins Leben gerufen wurde, entstand ein innovatives Netzwerk, mit dem Hamburg neue Wege im Bereich der Werbung, der Imageförderung und des aktiven Standortmarketings geht. Für diese Aufgabe ist die Hamburgerin wie geschaffen. Sie hat Freude daran, Menschen zusammenzubringen und zu vernetzen. Lebhaft und mit Begeisterung erzählt sie über die ferne Zweitheimat: „Ich bin neugierig auf Menschen und Kulturen“.

GEGENSEITIGER RESPEKT

Wer in einem fremden Land erfolgreich sein will, muss Offenheit mitbringen, ist Marlis Röttings Lebenseinstellung. Natürlich habe sie sich in chinesische Eigenheiten, Umgangsformen, Kulinarik und Kultur eingewöhnen müssen – mit dem Ergebnis, dass sie sich in Peking genauso wohl fühlt wie in Hamburg. Ihren Aufstieg zur gefragten China-Expertin und Geschäftsfrau hat sie in den vergangenen Jahrzehnten aus eigener Kraft geschafft. Wer Geschäfte in und mit China machen will, müsse in erster Linie Respekt mitbringen. Und darauf achten, dass Verträge mit gleichen Rechten, Pflichten und rechtlicher Verbindlichkeit auf beiden Seiten geschlossen werden.

ZUNÄCHST NUR FÜR EIN JAHR

Dass sie 30 Jahre in China verbringen würde, hat sich zunächst nicht abgezeichnet. Ursprünglich war sie Lehrerin, gründete eine Familie und erst viel später im Zweitstudium wandte sie sich der Sinologie zu. Damals waren die drei Kinder schon im Abituralter. Als Reiseleiterin führte sie der Weg nun öfter nach China. Dort wurde ihr bei Mövenpick Hotels ihr erster Job vor Ort aus heiterem Himmel angeboten. „Geplant war ein Jahr, um das Personal für die neuen Hotels in China aufzubauen“, erinnert sie sich. So arbeitete sie sich in chinesisches Ar-

beitsrecht ein und bekam anschließend prompt ein Angebot einer anderen Hotelkette. Der Familienrat stimmte ab – und Marlis Rötting blieb als Chefin von dann 2000 Mitarbeitern für zwei weitere Jahre in China.

Der plötzliche und viel zu frühe Tod ihres Mannes war ausschlaggebend, dass aus einem Aufenthalt auf Zeit ein dauerhafter wurde. Verschiedene Stationen bei deutschen Unternehmen in China folgten. Marlis Rötting wuchs mit den Aufgaben. „Ich habe Vieles zum ersten Mal gemacht“, sagt sie mit einem Lachen in den Augen. Ihre Karriere hat sich nicht zuletzt durch ihre gute Vernetzung so positiv entwickelt. Unter anderem gründete mit ihrer Hilfe Schwäbisch Hall 2004 die erste Bausparkasse in China trotz vieler Hindernisse mit Erfolg. Die Hamburgerin baute zudem die Handelskammer in Peking auf.

SCHAUKELN ALS WORKOUT

Bei der Bausparkasse ging sie in Ruhestand. Ein Rentnerdasein ist allerdings nichts für Marlis Rötting. Sie könnte sich auf ihre Hobbys Musik und Design zurückziehen. Viele Hingucker in Haus und Garten hat die Geschäftsfrau über die Jahre selbst entworfen, bauen lassen und aus China importiert. Ins Auge sticht dabei eine imposante Schaukel im Garten. Für die Enkel? „Die dürfen sie natürlich auch nutzen. Aber nein, die ist für mich“, sagt Marlis Rötting mit einem Lachen. Schaukeln sei das beste Workout überhaupt. Wer es nicht glaubt, kann es gern selbst ausprobieren.

Ihre Handelsgesellschaft konzentriert sich auf den Import von hochwertigen Fußböden des Herstellers Hinterseer Parkett aus Deutschland. Die Chinesen schätzen an den Produkten die Qualität und die Schadstofffreiheit. „Vieles hat sich in China in den vergangenen Jahrzehnten sehr verändert“, weiß Marlis Rötting. Standen 1998 im Schnitt acht Quadratmeter Wohnraum pro Person zur Verfügung, so seien es inzwischen über 30. Damit wachse natürlich auch der Bedarf gerade in der Mittelschicht nach wertiger Einrichtung und Konsumgütern.

„Ich bin neugierig auf Menschen und Kulturen“.

MARLIS RÖTTING IST
GESCHÄFTSFRAU UND
HAMBURGAMBASSADORIN
IN PEKING



© HHM

WERBUNG FÜR HAMBURG

Als HamburgAmbassadorin organisiert sie in Peking zahlreiche Veranstaltungen im Showroom ihres Unternehmens. Sie motiviert zudem chinesische Reiseveranstalter Hamburg als Destination in ihr Programm aufzunehmen. Auch die Arbeit mit den Medien gehört zu ihren Aufgaben. Im chinesischen Staatsfernsehen lief

durch ihr Zutun ein ganzes Jahr lang eine Kulturreihe über Hamburg. Für hanseatische Unternehmen ist sie eine gefragte Ansprechpartnerin und Vermittlerin in Peking. Ans Aufhören denkt Marlis Rötting nicht. Weder das Ehrenamt noch ihre Arbeit empfindet sie als Last oder Stress. „Ich habe einfach Freude daran“, sagt sie und nimmt auf der Schaukel Platz. ■

DIE EUROPÄISCHEN RICHTLINIEN
ZUR GEFAHRGUTKENNZEICHNUNGEN
SOLLEN AUCH IN CHINA GELTEN



© Umco

Auch China setzt auf europäische Gefahrgutkennzeichnung

Deutsche Institutionen und Unternehmen unterstützen China bei der Gefahrgutkennzeichnung nach europäischen Richtlinien. Mittlerweile haben rund 50 Staaten das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) gezeichnet, nicht nur europäische. „Erst kürzlich hat das westafrikanische Land Nigeria unterschrieben“, sagt Ulf Inzelmann, Geschäftsführer des auf Gefahrguttransporte spezialisierten Beratungsunternehmens Umco mit Sitz in Hamburg.

Bereits Ende 2018 hat China mit dem JT/T 617 die zentralen Teile des ADR in nationales Recht übernommen. Dieses enthält besondere Vorschriften für den Straßenverkehr in Sachen Verpackung, Ladungssicherung und Kennzeichnung von Gefahrgut. Bislang galten in der Volksrepublik in den verschiedenen Regionen, Bezirken und Provinzen unter-

schiedliche Vorschriften und Normen, die zu durchdringen es allen an der Lieferkette Beteiligten schwermacht, Transporte reibungslos abzuwickeln.

EINHEITLICHES NIVEAU ERWÜNSCHT

Daher hat die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) im Auftrag des Bundesministeriums

für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) das Projekt zur „Erhöhung der Sicherheit von Gefahrguttransporten in China“ initiiert. Einer der Partner ist Umco. „Die Idee ist, chinesische Behörden, Verbände und Firmen an unseren Erfahrungen teilhaben zu lassen“, erläutert Inzelmann. Als Dienstleister und Consultant hat Umco unter anderem die Aufgabe, in Zusammenarbeit mit dem chinesischen Ministerium für Transport (MoT) die Beteiligten an der Gefahrgutbeförderung von der Notwendigkeit zu überzeugen, die Vorschriften zu befolgen und dadurch auf ein einheitliches rechtskonformes Niveau zu bringen.

„Wir wollen aber auch Wissen sammeln, um unsere Kunden bei ihren Gefahrguttransporten in China besser unterstützen zu können“, sagt Willi Weßelowsky, Leiter Gefahrgut bei Umco. Ziel sei weiterhin, dass auch das Reich der Mitte spätestens zum Projektende das europäische Übereinkommen in seiner Gesamtheit zeichnet. Für Luft- und Seetransporte gelten längst global einheitliche Vorschriften, die auch China einhält.

ABLÄUFE VEREINFACHEN

„Es kann daher nur im Interesse der Volksrepublik sein, auch ihre Transporte, die auf der Straße das

Land verlassen, nach ADR fahren zu lassen und damit sicherer zu machen“, erläutert Umco-Geschäftsführer Inzelmann. Seiner Ansicht nach sei es sinnvoll, dass überall die gleichen Vorschriften gelten, denn auch deutsche und europäische Firmen liefern Bauteile, chemische Produkte oder Chemikalien nach China. „Grundsätzlich soll der Ablauf in der gesamten Logistikkette vereinfacht werden“, fügt er hinzu.

NOCH PARTNER GESUCHT

Das Projekt ist als öffentlich-private Partnerschaft (PPP) auf drei Jahre angelegt und im Januar unter Federführung der GIZ gestartet. Die Kosten werden auf zwei bis drei Millionen Euro veranschlagt, die zur Hälfte mit Mitteln des develoPPP.de-Programms des BMZ und zur Hälfte von Industrie und Beratungsunternehmen finanziert wird. Neben Umco sind die Autohersteller Daimler und BMW, der Chemiekonzern Evonik und das Beratungsunternehmen GBK vertreten. Beteiligt sind außerdem der Umco-Partner Reach24H in China sowie bisher ein chinesischer Tankspediteur. „Wir suchen noch weitere Unterstützer für das Projekt und Praxispartner, die sich gegen ein kleines Entgelt zum Thema beraten lassen möchten“, appelliert Inzelmann. ◆



We make trade easy.

Local, international, digital.

» Learn more about the services we deliver across Europe at www.porath.com

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
ROTTERDAM
GDYNIA
GDANSK



Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND



Übrigens ...

... meinen Lieblings-Hafen findet Ihr auch auf Social Media – schaut mal vorbei:

 [portofhamburg](#)

 [hafenhamburg](#) oder [portofhamburg](#)

 [portofHamburg](#)

Auch Hafenmöwen essen gern chinesisches

Wie findet man das beste chinesische Restaurant in Hamburg? Ich fliege über die Stadt und schaue, wo Chinesen selbst hingehen. Und siehe da, sehr viele zieht es nach Hamm-Mitte. Dort ist die Atmosphäre zwar etwas industriell, aber das mag ich ja als Hafenmöwe. „Chinese am Fleet“ hört sich dann auch etwas lauschiger an als er ist, aber das Essen - sehr authentisch, sehr lecker. Hier kann man gut und günstig sowohl mittags als auch abends traditionelle und leicht für den europäischen Gaumen angepasste chinesische beziehungsweise kantonesische Küche genießen.

Das Jahr des Schweins verspricht Glück

Das Schwein ist sowohl in Deutschland als auch in China ein Glücksbringer. Seit dem 5. Februar ist im chinesischen Kalender das Jahr des Schweins ausgerufen. Es dauert bis zum 14. Januar 2020. Anders als in Deutschland ist „Neujahr“ nicht am 1. Januar, sondern richtet sich jedes Jahr nach dem Mondkalender. Chinesisch Neujahr findet nicht nur an einem Tag statt, sondern zieht sich über zwei Wochen. Das Fest im fernen China ist auch in Europa zu spüren. Rund um chinesisches Neujahr bricht der Handel ein. Die Chinesen haben dann sieben Tage frei, die sie meist dafür nutzen, ihre Familie zu besuchen. Ganz China ist zu Neujahr im Aufbruch und reist quer durchs Land. Manche vergleichen das Fest mit Weihnachten, weil es Geschenke gibt. In China ist das ein kleiner roter Umschlag mit Geld, der von der ältesten Generation an die jüngste geht.





©Chipolbrok

Präzision gefragt

Nicht alles, was mit China gehandelt wird, passt in einen Container. Die polnisch-chinesische Reederei Chipolbrok läuft den Hamburger Hafen regelmäßig an, um Projektladung von und nach Asien umzuschlagen. Präzises Handling erforderte die Verladung von vier Kabelaufhängungen vom Binnenschiff auf die MS „CHIPOLBROK MOON“. Mit einer Traglast von maximal 320 Tonnen je Bordkran war es keine große Herausforderung, diese Kolli zu heben. Tatsächlich bestand die Herausforderung darin, zwei Tanks gleichzeitig anzuheben und ihre Kabelverbindung nicht zu unterbrechen. Dies erforderte eine hohe Konzentration der Kranführer und bedeutete Momente großer Spannung für Kapitän Huang Yizhou, seinen Frachtoffizier und den erfahrensten Super Cargo der Reederei, Kapitän Robert Kobylecki, der die Planung und die Bewegungen des Schiffes an Bord überwachte. Alles ging gut und so konnte der Frachter problemlos auf große Fahrt gehen.

Chinesische Sprache und Kultur in Hamburg

Chinesisch lernen oder einfach nur einen Schnupperkurs belegen, Chinas Künste durch Ausstellungen oder Literatur im Teehaus erleben, einen Kalligraphie-Kurs oder Spielabend besuchen – das alles bietet das Konfuzius-Institut an der Universität Hamburg. Außerdem gibt es viele Informations- und Networking-Angebote für Erwachsene sowie Aktivitäten für Kinder. Konfuzius-Institute gibt es weltweit mehrere Hundert. Anders als Goethe-Institute werden die von der Regierung der Volksrepublik China initiierten Konfuzius-Institute aber in Kooperation mit einer Einrichtung des Gastlandes betrieben. In den meisten Fällen sind dies Hochschulen mit etablierten China-Schwerpunkten. In Hamburg tritt das Institut vielfach in Erscheinung – zum Beispiel beim Abschlusskonzert der China Time in Hamburg. www.ki-hh.de



© Konfuzius-Institut Hamburg / Stefanie Urban

Neue Leitung des Hamburg Liaison Office China

Die Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz in Schanghai hat sich personell neu aufgestellt. Der bisherige Leiter, Lars Anke, hat die Niederlassung auf eigenen Wunsch verlassen, um sich neuen Aufgaben in der Hafenvirtschaft in Hamburg zu widmen.

Als neue Leiterin agiert die bisherige stellvertretende Leiterin der Repräsentanz, Pan Hua. Die Position der stellvertretenden Leitung wurde mit Michael Wunderlich nachbesetzt. Der studierte Sinologe und Chinawissenschaftler war bereits in der Vergangenheit in der Wirtschaft in China und Schanghai tätig.

Axel Mattern, Vorstand HHM, freut sich über den gelungenen Übergang: „Wir bedauern, dass Lars Anke, der für den Hamburger Hafen in über zwölf Jahren sehr wertvolle Arbeit in Schanghai und China geleistet hat, sich jetzt für eine berufliche Veränderung entschieden hat. Mit Pan Hua übernimmt eine Mitarbeiterin die Leitung des Büros in Schanghai, die über langjährige Erfahrung und beste Kontakte verfügt. In ihrer neuen Funktion wird Pan Hua die Kontinuität der Arbeit vor Ort gewährleisten und für alle unsere Partner, Mitglieder und Kunden weiterhin als Ansprechpartnerin vor Ort zur Verfügung stehen. Mit Michael Wunderlich ist es uns zudem gelungen, einen Kenner Chinas unter Vertrag zu nehmen, der das Team der Repräsentanz hervorragend ergänzt wird. Eine fortgesetzte intensive Bearbeitung des chinesischen Marktes bleibt für den Hamburger Hafen von großer Be-

deutung, die sich im Hinblick auf die Entwicklung der Belt and Road Initiative noch weiter erhöhen dürfte.“

Michael Wunderlich bringt Erfahrungen aus dem Finanzsektor und der internationalen Kooperation mit ins Team: Als Projektmanager arbeitete er in einer chinesischen Investment-Firma in Berlin und unterstützt den BWA (Bundesverband für Wirtschaftsförderung und Außenwirtschaft) als Repräsentant im Shanghaier Raum. Michael Wunderlich hat an der Freien Universität Berlin einen Master in China-Studien erworben und zuvor an der SISU (Shanghai Foreign Studies University) und an der Tongji Universität studiert.

Die Repräsentanz des Hamburger Hafens in China bettet sich in das Hamburg Liaison Office China (HLO) ein, das von der Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg, der Hamburg Marketing, der Hamburg Invest, Hamburg Tourismus, der Handelskammer und Hafen Hamburg Marketing getragen wird. Neben dem Standort Schanghai repräsentiert das HLO auch die genannten Organisationen durch eine weitere Büroniederlassung in Peking.



Pan Hua ist die Leiterin der Repräsentanz in Schanghai, neu an Bord der stellvertretende Leiter Michael Wunderlich

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafens Hamburg Marketing e.V.

Herausgeber: Hafens Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Juni 2019:** Bengt van Beuningen, Karin Lengenfelder, Etta Weiner, Hafens Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Juni 2019:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Juni 2019:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Juni 2019:** Schipplack + Winkler Printmedien ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Juni 2019:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Juni 2019:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafens Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.

www.hafen-hamburg.de

www.portofhamburg.com



DEUTSCHLANDS GRÖSSTER UNIVERSALHAFEN



EUROPAS FÜHRENDER EISENBahnHAFEN



ZWEITGRÖSSTER BINNENHAFEN DEUTSCHLANDS

CONNECTION COMPASS

Der „Port of Hamburg Connection Compass“ bietet einen Überblick über mehr als 100 Liniendienste, die Hamburg direkt mit Häfen in 30 Fahrtgebieten auf sechs Kontinenten verbinden.

Auch im „Connection Compass“: mehr als 2000 nationale und internationale Containerzugverbindungen. Darunter mehr als 200 wöchentliche Chinaverbindungen per Bahn. Abgerundet wird das Informationsangebot durch die Darstellung aller Binnenschiffs-Liniendienste, die Hamburg mit dem Hinterland verbinden.

Weitere Informationen: hafen-hamburg.de/connectioncompass
oder über unseren Medienpartner ELBREKLAME:
holger.grabsch@elbreklame.de





Versicherungsexperten für Transport seit 1987



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt

Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 • Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41

E-Mail: info@speditions-assekuranz.de

Internet: www.speditions-assekuranz.de