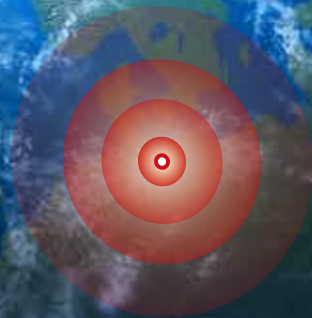


# WELT HANDEL

PORT OF HAMBURG MAGAZINE



**NOCH KANN NICHT VON EINER NORMALEN AUSLASTUNG IN DER WIRTSCHAFT GESPROCHEN WERDEN. DAS HAT AUCH AUSWIRKUNGEN AUF DEN HANDEL. LANGE LIEFERZEITEN BEI VIELEN PRODUKTEN MACHEN AUCH DEM KONSUMENTEN DEUTLICH, DASS DIE GLOBALEN SUPPLY CHAINS INS STOCKEN GERATEN SIND.**





## Liebe Leserinnen und Leser,

die Pandemie hält die Welt in Atem. Einschränkungen sind weiterhin zu spüren und neue Wellen sorgen für weitere Hindernisse. So fehlen an vielen Stellen die dringend benötigten Arbeitskräfte, was wiederum zu einer gehemmten Produktion führt. Zwar arbeiten Schiffe und Häfen unter Vollast, doch kurzfristige Schließungen international bedeutender Häfen führen immer wieder zu Verzögerungen und damit auch zu Staus im weiteren Verlauf der Lieferkette. Noch kann nicht von einer normalen Auslastung in der Wirtschaft gesprochen werden. Das hat auch Auswirkungen auf den Handel. Lange Lieferzeiten bei vielen Produkten machen auch dem Konsumenten deutlich, dass die globalen Supply Chains ins Stocken geraten sind.

Übereinstimmend haben deutsche Wirtschaftsinstitute ihre positiven Prognosen deshalb im Herbst wieder revidiert. Das Wachstum der Bruttoinlandsprodukte soll jetzt erst im kommenden Jahr so richtig beginnen. Für den Rest des Jahres bleibt es verhalten.

Vielleicht bleibt so noch ein wenig Zeit, um das eigene Risikomanagement in Unternehmen mal genauer unter die Lupe zu nehmen – zumindest dort, wo der Ausbruch der Pandemie unvorhergesehene Auswirkungen gehabt hat. Denn nach Meinung von Knut Alicke wird die nächste Katastrophe bestimmt kommen. Der Partner bei McKinsey & Company nennt es einen „Black Swan“-Event, der in den kommenden Jahren wahrscheinlich häufiger auftreten wird. Denn auch Naturkatastrophen fallen unter diese Kategorie. Wie genau sich Unternehmen darauf vorbereiten können, das erläutert der Analyst in einem lesenswerten Interview.

Aktiv sind auch die Reedereien, sobald es um den besseren Schutz der Umwelt geht. Sie haben sich dazu entschieden, möglichst bald umweltfreundlichere Kraftstoffe zu identifizieren, um auch den Kundenforderungen nach klimaneutralen Transporten gerecht zu werden.

Eine andere Art der Vorbereitung beziehungsweise Aufbereitung internationaler Geschäfte bietet das Hamburger Unternehmen Porath seinen Kunden an. Die internationale Zollagentur sorgt dafür, dass bei der Ankunft der Ladung alle Papiere in einer gültigen Form vorliegen. Das ist nicht immer einfach, besonders dann, wenn es um Lebensmittel geht. Doch auch hier sind die Hamburger Firmen und Behörden auf einem guten Weg. Das zeigen die weiteren Beispiele in unserer neuesten Ausgabe des Port of Hamburg Magazine.

Ihr Ingo Egloff und Axel Mattern

Vorstände Hafen Hamburg Marketing e.V.

# Inhaltsverzeichnis



## 03 EDITORIAL

### WELTHANDEL

---

#### 06 „EIN REGELMÄSSIGES MONITORING ALLER KRITISCHEN PROZESSE IST UNABDINGBAR“

Global Supply Chain-Experte Dr. Knut Aliche im Interview

#### 12 LIEFERENGPÄSSE SORGEN FÜR UNSICHERHEITEN

Wirtschaftsinstitute stellen ihre Prognosen auf

#### 14 INFOGRAFIK:

Weltwirtschaft wächst weiter

#### 18 VON KRISE KEINE SPUR

Handel zwischen Hamburg und den USA entwickelt sich weiter positiv

#### 20 GRÖßER, GRÜNER, DIGITALER: REEDER AUF ZUKUNFTSKURS

So stellen sich Reedereien mit verschiedenen Strategien für die Zukunft auf

#### 24 BÜROKRATISCHE HÜRDEN ÜBERWINDEN

Was die Zollagentur Porath mit norwegischem Lachs zu tun hat

#### 28 LIEFERKETTEN FLEXIBEL GESTALTEN

Beim österreichischen Logistikdienstleister Quehenberger steht der Kunde im Fokus

#### 32 INTERNATIONALE DREHSCHIEBE IN BRUNSBÜTTEL

Aus einem kleinen Familienbetrieb wird das internationale Logistikunternehmen F.A. Kruse jun.

#### 34 ESSAY: STRATEGISCHE KOOPERATION

Lars Anke unterstreicht die Wichtigkeit internationaler Zusammenarbeit

### HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

---

#### 36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

#### 38 HHM INTERN

Neues Gesicht bei HHM

#### 38 IMPRESSUM



# WALLMANN & CO

## DEUFOL SEAPORT HUB



### 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



## BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

SCHIENE | STRAÙE | WASSERWEG

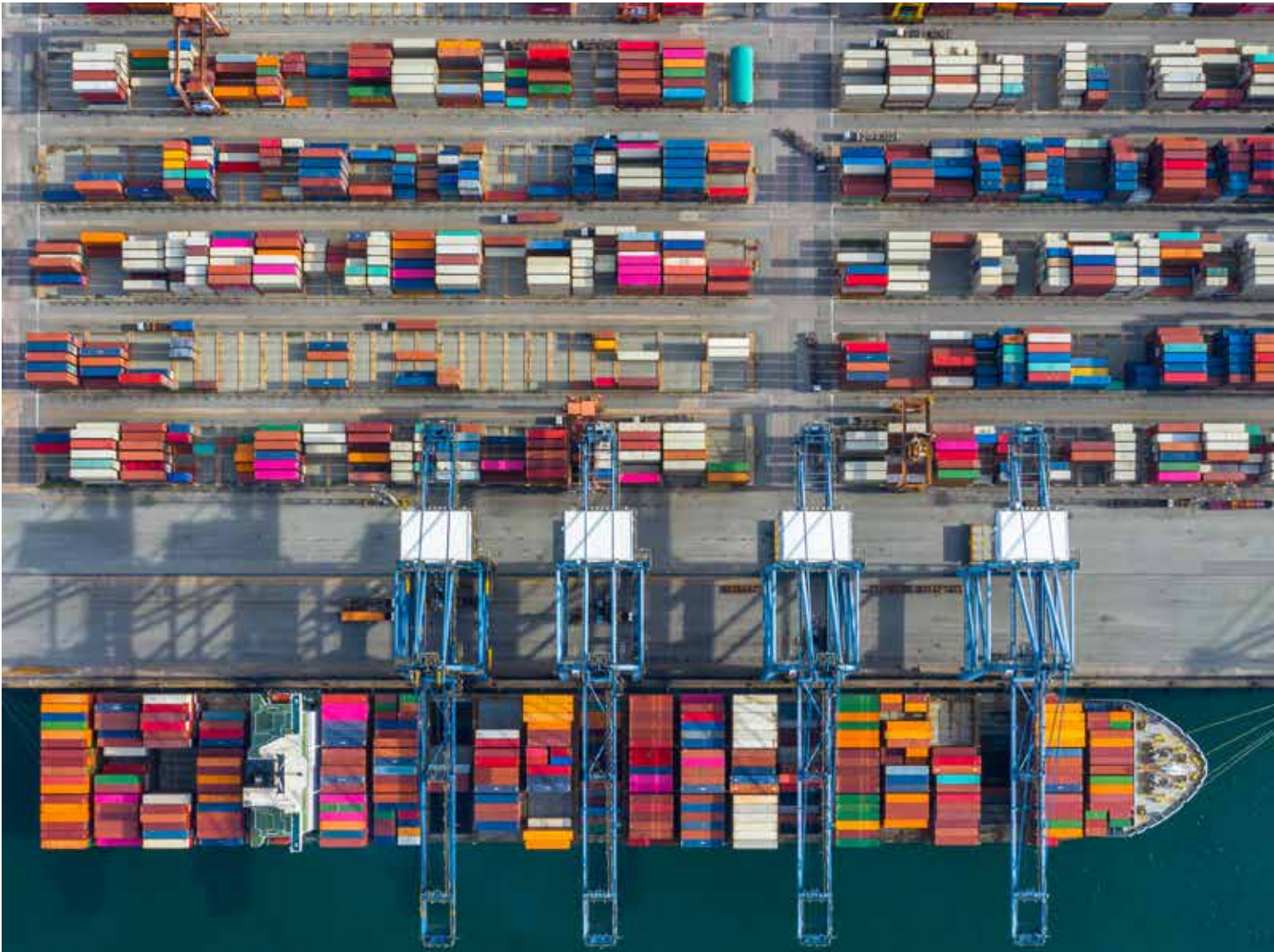
TERMINAL FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR



CO<sub>2</sub>-effiziente  
Verladungen und Transporte

Brunsbüttel Ports GmbH  
Elbehafen | 25541 Brunsbüttel  
www.schrammgroup.de  
f @ Brunsbüttel Ports GmbH

company of  
**SCHRAMM**  
group



„Ein regelmäßiges  
Monitoring aller kritischen  
Prozesse ist unabdingbar“

---

**Die Corona-Pandemie hat die Beschaffung und Lieferketten vieler Unternehmen stark ins Wanken gebracht. Dr. Knut Alicke, Partner bei McKinsey & Company erläutert im Gespräch mit Port of Hamburg Magazine Redakteur Ralf Johanning die Schwächen vieler Hersteller und erklärt, wie man sich besser vor solchen Krisen schützen kann.**

*POHM: Herr Dr. Alicke, Weihnachten steht kurz vor der Tür. Werden alle Geschenke rechtzeitig eintreffen?*

Dr. Alicke: Das ist schwer zu beantworten. Die Situation in den vergangenen Monaten hat aber gezeigt, dass es in vielen Branchen zu enormen Engpässen gekommen ist. Ob beispielsweise das bestellte neue Auto rechtzeitig vor der Tür steht, ist doch sehr fraglich.

*Woran liegt das?*

Die Planung vieler Unternehmen hat der seit über einem Jahr andauernden Krise durch die Corona-Pandemie nicht standgehalten. Viele Lieferketten sind auf Just-in-Time-Verkehre ausgerichtet. Sie erlauben nur kurze Störungen, dann führt es zu Engpässen bei Beschaffung und Produktion. Genau das ist bei vielen Unternehmen eingetreten.

*Sie haben 71 Unternehmen in einer Umfrage gleich zweimal befragt, wie sie auf die Krise reagiert haben und welche Schlüsse sie ziehen und zwar einmal im Mai 2020 und dann wieder im Juni 2021. Was waren denn die zentralen Aussagen bei der ersten Befragung?*

Viele der Befragten wollten zu Beginn der Krise ihre Prozesse beschleunigen und agiler gestalten. Dabei sollte die Digitalisierung eine entscheidende Rolle spielen. Darüber hinaus haben sie darüber nachgedacht, die Bestände wieder aufzubauen und sich vom Just-in-Time-Prinzip in Teilen zu verabschieden. Zudem wollten sie verstärkt wieder über eine Regionalisierung der Produktion und auch der Beschaffung nachdenken.

*Hatte sich das Ergebnis im Jahr darauf verändert?*

Im großen Ganzen haben sich die Antworten bestätigt und werden teilweise noch intensiver behandelt. Da weiterhin enorme Engpässe bestehen, halten viele Befragte daran fest, ihre Bestände aufbauen zu wollen. Doch in der aktuellen Situation ist das noch gar nicht möglich.

*Wie sieht es denn beim Thema Digitalisierung aus...*

...die bleibt Priorität Nummer 1. Die Unternehmen wollen mit moderner Software insbesondere schneller und mehr Szenarien analysieren als zuvor. Zudem soll es damit gelingen, tiefer die mehrstufige Supply Chain analysieren zu können. Wie tief, hängt dabei ganz von der Industrie ab.

*Bleibt noch die Regionalisierung als dritter Lösungsweg zu mehr Unabhängigkeit von vielschichtigen Lieferketten, frei nach dem Motto „Back to the roots“.*

Interessanterweise stuften viele eine Rückkehr zu den Wurzeln als nicht mehr so wichtig ein. Das wäre auch eine strukturelle Maßnahme, die viel Aufwand bedeuten würde.

*Kommen wir nochmal zurück zum Anfang der Krise. Wie haben die Unternehmen auf die plötzlich auftretenden Probleme reagiert?*

Im ersten Moment haben viele Verlager richtig reagiert und einen „War Room“ aufgebaut. Hier haben sie ermittelt, wo sie aktuell stehen. Dabei gilt es festzustellen, welche Restriktionen es gibt und welche Handlungsoptionen vorhanden sind. Wir haben dann oft bei einer mittelfristigen Lösung geholfen. Doch nach vier Wochen ist solch ein Prozess häufig nicht vorbei, daher müssten Unternehmen diese Prozesse etablieren.

**/// Im ersten Moment haben viele Verlager richtig reagiert und einen ‚War Room‘ aufgebaut. Hier haben sie ermittelt, wo sie aktuell stehen. Dabei gilt es festzustellen, welche Restriktionen es gibt und welche Handlungsoptionen vorhanden sind. ///**

*Wie kann ich mir die Arbeit in einem War Room vorstellen?*

Im ersten Schritt wird sehr viel telefoniert, da es die vorhandene IT-Infrastruktur nicht zulässt, die Situation umfassend zu analysieren. Die Mitarbeiter versuchen täglich den aktuellen Stand der Lagerbestände und Lieferungen zu erhalten und suchen nach entsprechenden Lösungen.

*Sind diese War Rooms heute noch aktiv?*

Teils, teils, denn während der Pandemie sind noch viele weitere Themen hinzugekommen. Deswegen

MCKINSEY HAT UNTERNEHMEN NACH PROBLEMEN IN DER LIEFERKETTE UND DARAUS HERGELEITETEN MASSNAHMEN BEFRAGT. DAS HABEN SIE GEANTWORTET.

## COVID-19 hat mehrere Probleme in den derzeitigen Lieferketten aufgedeckt\* ...

- 73 %** haben Probleme in ihrem Netzwerk, die Änderungen erfordern
- 42 %** haben Verzögerungen bei Planungsentscheidungen in Remote-Einstellungen
- 98 %** haben nicht genügend eigene Talente für die Einführung digitaler Arbeitsweisen
- 89 %** haben erkannt, dass sie ihre allgemeine SC-Resilienz erhöhen müssen

## ... die zu ersten Maßnahmen seit März 2020 geführt haben.

- 92 %** haben Ausfallsicherheit des Netzwerks erhöht:  
61 % Erhöhung der kritischen Bestände  
55 % Doppelte Beschaffung von Rohstoffen
- 80 %** haben in digitale Planung investiert, für:  
77 % Sichtbarkeit der Lieferkette  
76 % Punktlösungen
- 85 %** haben digitale Talente ausgebildet:  
55 % Umschulung der Arbeitskräfte  
52 % Anwerbung neuer Talente
- 95 %** haben SC-Risiken proaktiv gemanagt:  
63 % Überwachung von Lieferantenrisiken  
48 % Überwachung von Nachfragerisiken

\*in Prozent der Antworten

Quelle: McKinsey & Company

sind in einigen Unternehmen die War Rooms bisher noch nicht abgeschaltet worden. Es gibt zudem noch Unternehmen, die in die Systematik gar nicht reingekommen sind.

### *Das hört sich nach einem großen Durcheinander an ...*

... und das ist es auch. Nach ein paar Tagen gelingt es jedoch den Unternehmen, die bereits vor der Pandemie eine gute Supply Chain Planung hatten, ein Business Continuity Management aufzubauen. Hiermit lassen sich Disruptionen besser vorhersagen. Gleichzeitig gelingt es, die Auswirkungen zu verstehen, um daraus entsprechende Aktionen abzuleiten, wie einen Bestandsaufbau, um lieferfähig zu bleiben.

### *Was können Verlagerer aus der Krise lernen?*

Dafür gibt es mit der Katastrophe in Fukushima ein gutes Beispiel. Es war zwar nur ein lokales Ereignis, dafür hatte es aber globale Auswirkungen. Wir haben damals viele Instrumente entwickelt, die wir grundsätzlich auch bei der Pandemie wieder nutzen konnten. Bei vielen Unternehmen sind diese Instrumente und auch Handlungsanweisungen wieder verschwunden. Solange ein Ereignis vorhanden ist, nutzen sie die Tools, doch nach drei bis neun Monaten nach Ende einer Krise geraten diese Dinge schnell wieder in Vergessenheit. Das sollte nicht mehr passieren. Vielmehr ist ein regelmäßiges Monitoring aller kritischen Prozesse unabdingbar.

### *Warum sind Unternehmen in dieser Beziehung so risikofreudig?*

Unternehmen haben schnell das Gefühl, dass sie Prozesse am Laufen halten, die eigentlich nichts mehr bringen und viel Geld kosten. Deshalb werden diese dann eingestellt. Das ist jedoch genau der falsche Ansatz, denn bei jeder neuen Krise werden die Prozesse wieder neu aus dem Boden gestampft, obwohl sie bereits existiert haben.

### *Gibt es noch weitere Bereiche, die Sie im Laufe der Umfrage überrascht haben?*

Das leitet sich ein wenig aus der Erfahrung ab, die wir im Laufe der Studie gesammelt haben. Es gab ja bekanntermaßen den Toilettenpapier-Effekt bei den Verbrauchern. Die Nachfrage stieg dort um über 300 Prozent, obwohl es nicht nötig war. Interessant war bei unserer Umfrage, dass in vielen Unternehmen genau das gleiche Phänomen eingetreten ist: Unternehmen haben aus Angst vor Engpässen und einer schlechten Zuteilung durch die Zulieferer so viel bestellt, ohne die Möglichkeit zu haben, es auch zu verbauen. Dieses Phänomen nennt sich Shortage Gaming, das im Rahmen des Peitschen-Effekts in den



sechziger Jahren erkannt wurde. Genau dieser Effekt entstand auch bei erfahrenen Planern, das habe ich so nicht erwartet.

*Das heißt Ihrer Meinung nach, dass Unternehmen noch viel zu häufig kurzfristig denken und das Risikomanagement vernachlässigen.*

Im Prinzip ja. Doch es wird sich in den kommenden Jahren ändern. Der aktuelle Fokus auf Just-in-Time-Verkehre wird geringer werden. Gleichzeitig werden viele Unternehmen einen gewissen Bestand als Entkopplung aufbauen. Zwar ist es für Unternehmen ein guter Ansatz, Bestände zu reduzieren, um die Qualität zu verbessern und Probleme aufzuzeigen, wie es die Lehre des Lean-Managements vorsieht. Doch sobald das erreicht ist, ist es wichtig, einen gewissen Bestand aufzubauen, um die Supply Chain resilient zu machen.

*Gibt es dafür positive Beispiele?*

Die Pharmaindustrie hat bereits im vergangenen Jahr damit begonnen, Bestände wieder aufzubauen.

Sie hatte so auf die Produktionsengpässe in Indien reagiert und die Lagerbestände hochgefahren, um zumindest ein paar Monate überbrücken zu können.

*Welche Industriebereiche werden noch handeln?*

Das wird insbesondere die Automobil- aber auch die IT- und die Maschinenbauindustrie sein. Im Prinzip jede Industrie, die auf Halbleiter angewiesen ist. Im vergangenen Sommer hat die Halbleiter-Krise begonnen und es hat seitdem noch viele weitere gegeben. Doch allein schon die erste Krise wird weitergehen und Unsicherheiten schaffen. Das wird uns noch für viele Monate, für einige Produkte sogar noch Jahre, begleiten.

*Was ist denn das Besondere an der Halbleiter-Krise?*

Der aktuelle Engpass der Halbleiter veranschaulicht sehr schön, was passieren kann, wenn Hersteller nicht rechtzeitig planen und ihr Risikomanagement vernachlässigen. Es begann im vergangenen Jahr als die Automobilhersteller aufgrund der Pandemie die



# Our way of doing customs.

Local, international, digital

Consulting and solutions Import/Export Value Added Services  
Instruction and Informations for Import/Export at [www.porath.com](http://www.porath.com)

HAMBURG  
FRANKFURT AIRPORT  
BREMERHAVEN  
ROTTERDAM  
GDYNIA  
GDANSK

Während Vulkanausbrüche schwer vorherzusagen sind, lässt sich jetzt schon sagen, dass andere Naturkatastrophen weiter zunehmen werden.



© iStockphotos

Produktion heruntergefahren haben. Entsprechend weniger Chips wurden eingeplant. Parallel dazu gab es jedoch eine Gegenströmung. Denn viele Verbraucher und Unternehmen investierten in ihre digitalen Arbeitsgeräte. In den USA wurde das durch die Soforthilfen noch befeuert und in China konnte relativ schnell wieder produziert werden. Dadurch ging die Nachfrage nach Halbleitern durch die Decke.

**Was hatte dann die Automobilindustrie nicht bedacht?**  
Die Halbleiterproduzenten sind sehr starr in ihrer Produktion. Nur wenn die Fabriken gut ausgelastet sind, können sie erfolgreich wirtschaften. Diese Industrie hat sehr lange Produktionszeiten und ist darüber hinaus strukturell unflexibel aufgestellt. Auf diese Hersteller kam plötzlich eine Nachfragerwelle

zu, die sie nicht verarbeiten konnten. Aufgrund der in der Autoindustrie üblichen Just-in-Time-Lieferungen kam es und kommt es noch immer zu Engpässen.

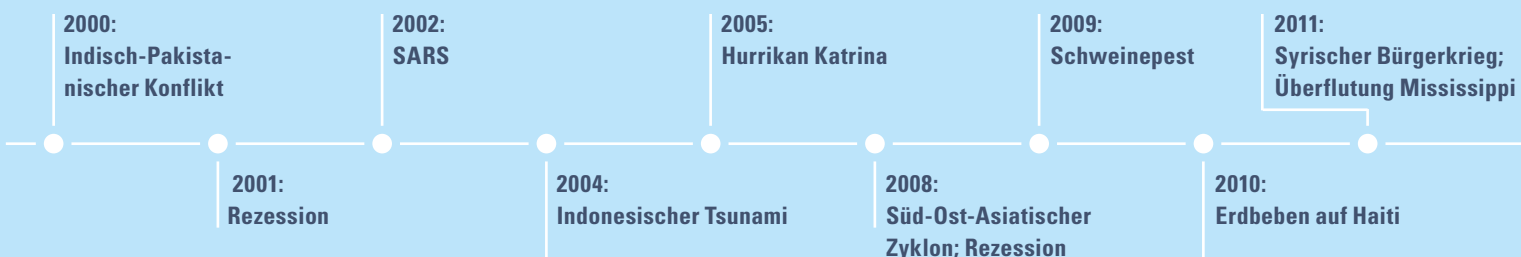
**Was lässt sich daraus schließen?**

Es gibt Industrien, die eine gewisse Inflexibilität aufweisen, weil es hohe Investitionen bedarf. Dazu gehören Chemie, Stahl und auch Halbleiter. Genau hier treten jetzt auch vermehrt Engpässe auf. Lange Produktionszeit, hohe Auslastung – da hätten die Hersteller grundsätzlich mehr aufpassen und sich absichern müssen.

**Die Halbleiter-Krise ist ja eine Folge aus der Pandemie. Welche weiteren Krisen sehen Sie in den kommenden Jahren auf die Wirtschaft zukommen?**

## SCHOCKS, DIE WELTWEITE AUSWIRKUNGEN HABEN KOMMEN IMMER ÖFTER

Die weltweite Supply Chain wird immer häufiger durch Ereignisse unterschiedlichster Art gestört. Diese traten in der vergangenen Zeit immer häufiger auf und hatten unterschiedliche Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Hier ein exemplarischer Überblick aus den vergangenen 20 Jahren.



Quelle: McKinsey & Company



### Dr. Knut Alicke

Dr. Knut Alicke ist Partner bei McKinsey & Company und gehört zum globalen Führungsteam der Supply Chain Practice. Er arbeitet vom Stuttgarter Büro aus und leitet die Arbeit der Kanzlei in den Bereichen Produktion und Supply Chain. Alicke berät Kunden zu einer Vielzahl von Themen, darunter Supply Chain Management, digitale Lieferketten und fortschrittliche Analytik sowie Supply Chain Transformationen. Darüber hinaus ist er globaler Dekan der Supply Chain Executive Academy. Bereits im August 2004 begann er bei McKinsey & Company. Zudem arbeitet er als Professor für SCM am Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

© iStockphotos

Es gibt verschiedene Ereignisse wie Handelskriege, politische Unsicherheiten oder Naturkatastrophen (vgl. Grafik unten). Allen ist gemein, dass es sich dabei um „Black Swan Events“ handelt. Hier weiß man zwar, dass sie irgendwann auftreten, man weiß aber nicht, wann und in welchem Ausmaß. Es ist jedoch klar, dass aufgrund der globalen Erwärmung, Ereignisse wie extreme Hitze, Dürren und Überflutungen kommen werden. Die nächste Krise wird sicherlich keine Pandemie sein.

#### Wie bekomme ich solche Risiken in den Griff?

Das ist ein komplexes Thema. Die Unternehmen müssen dafür ihr Netzwerk verstehen und eine entsprechende Transparenz schaffen. Darüber hinaus müssen sie wissen, wie sie auf Krisenszenarien reagieren. Sie benötigen also ein fortlaufendes Risiko-

management. Und nochmal: Sie sollten auch von der Praxis „So wenig Bestand wie möglich“ wegkommen und eine gewisse kritische Masse aufbauen, um die Supply Chains robust zu machen.

#### Und was benötigen die Unternehmen dafür?

Da greifen viele Prozesse ineinander, die auch personell aufgefangen werden müssen. Zudem benötigen Unternehmen entsprechende Prozesse und einen IT-Backbone, der die entsprechenden Analysen fahren kann. Das können heute viele Unternehmen gar nicht. Letztendlich brauchen alle Unternehmen nach Möglichkeit einen digitalen Zwilling, mit dem man Szenarien analysieren kann.

Herr Dr. Alicke, vielen Dank für das Gespräch.



Mit dem Seeverkehr werden rund 90 Prozent des Welthandels abgewickelt. Kommt es hier zu Engpässen, wirkt sich das schnell auf die Wirtschaft aus.



## Lieferengpässe sorgen für Unsicherheiten

**Der wirtschaftliche Aufschwung kommt wieder ins Stocken. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind noch immer zu spüren. Das stellten verschiedene Wirtschaftsinstitute übereinstimmend fest.**

Im kommenden Jahr wird alles besser. Immer wieder neue Wellen der Corona-Pandemie und dadurch ausgelöste Lockdowns führten nicht zu der erhofften Erholung der Wirtschaft. Das ist allenthalben der Tenor der Wirtschaftsinstitute. In diesem Jahr gelang es der Weltwirtschaft jedoch nicht, sich nachhaltig zu erholen. Vielmehr gerieten durch immer neue Schließungen viele Lieferketten in Schwierigkeiten. Dadurch fehlen der verarbeitenden Industrie einige Grundstoffe. Das betrifft nicht nur den Automobilsektor, auch die chemische als auch die Textilindustrie haben mit großen Lücken zu kämpfen.

Das wirkt sich auf die verschiedenen Regionen in der Welt unterschiedlich aus. Nach Meinung der Projektgruppe „Gemeinschaftsdiagnose“ sind dabei die Ver-

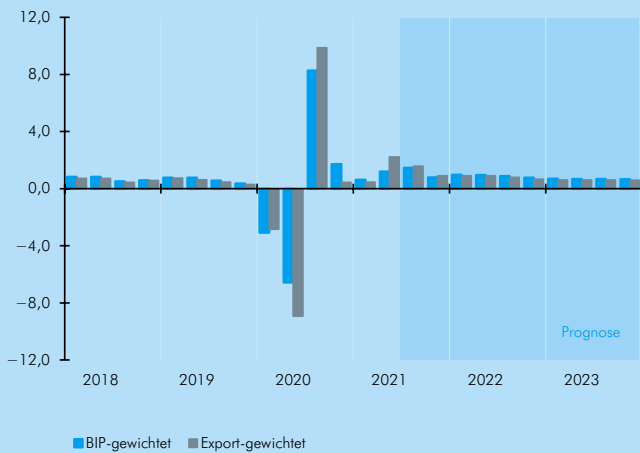
einigten Staaten von Amerika positiv hervorzuheben. Denn nur hier expandierte die gesamtwirtschaftliche Produktion im ersten Halbjahr mit Zuwächsen von über 1,5 Prozent pro Quartal. Nach Einschätzung der Experten lag dies daran, dass die USA die Wirtschaft größtenteils weiterlaufen ließen. Es kam zu keinem großen Lockdown. Damit soll das Bruttoinlandsprodukt 2021 insgesamt um 5,6 Prozent steigen.

China hingegen war gut ins Jahr gestartet. Immerhin hatte das Land das Virus relativ schnell unter Kontrolle gebracht. Durch die restriktive Eindämpfungspolitik kam es jedoch immer wieder zu lokalen Lockdowns, die die wirtschaftliche Entwicklung der Volksrepublik dämpften. Gleichzeitig litt die Wirtschaft auch unter der Halbleiterkrise. Aktuell kommen weitere Unsicher-

## Gesamtwirtschaftliche Produktion in der Welt

**(a) Bruttoinlandsprodukt der Welt<sup>1</sup>**

Vierteljährliche Zuwachsraten in %

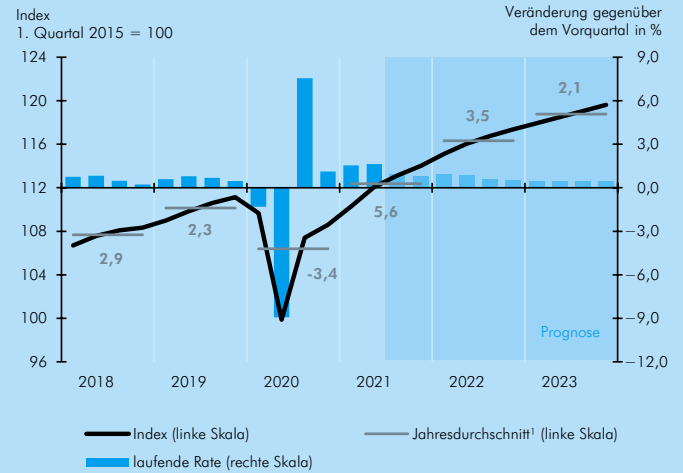


<sup>1</sup> Aggregat aus den in Tabelle 1.1 aufgeführten Ländern. Gewichtet mit dem Bruttoinlandsprodukt von 2020 in US-Dollar bzw. dem Anteil an deutschen Exporten.

Quellen: IWF; OECD; nationale Statistikämter; Berechnungen der Institute; ab 3. Quartal 2021: Prognose der Institute.

**(b) Reales Bruttoinlandsprodukt in den USA**

Saisonbereinigter Verlauf

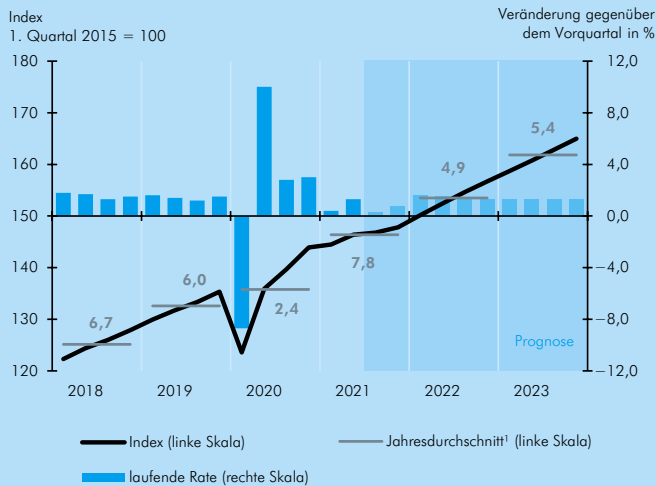


<sup>1</sup> Zahlenangaben: Veränderung der Ursprungswerte gegenüber dem Vorjahr in %.

Quellen: Bureau of Economic Analysis; Berechnungen der Institute; ab dem 3. Quartal 2021: Prognose der Institute.

**(c) Reales Bruttoinlandsprodukt in China**

Saisonbereinigter Verlauf

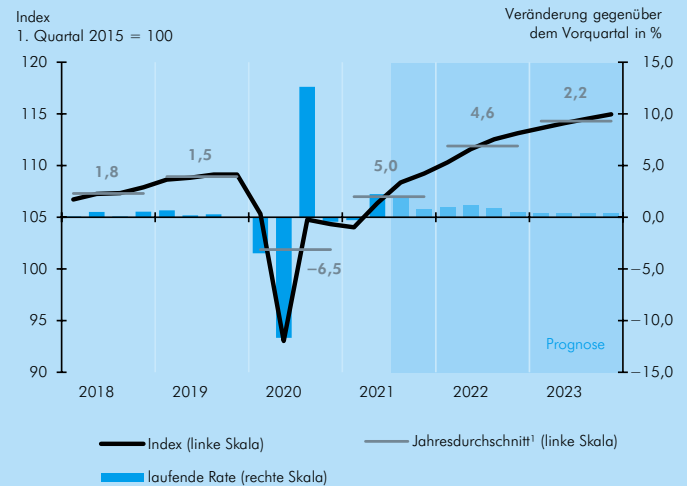


<sup>1</sup> Zahlenangaben: Veränderung der Ursprungswerte gegenüber dem Vorjahr in %.

Quellen: China National Bureau of Statistics; Berechnungen der Institute; ab dem 3. Quartal 2021: Prognose der Institute.

**(d) Reales Bruttoinlandsprodukt im Euroraum**

Saison- und kalenderbereinigter Verlauf



<sup>1</sup> Zahlenangaben: Veränderung der Ursprungswerte gegenüber dem Vorjahr in %.

Quellen: Eurostat; Berechnungen der Institute; ab dem 3. Quartal 2021: Prognose der Institute.

© GD Herbst 2021

heiten durch schwächelnde Immobilienentwickler wie Evergrande hinzu. Trotz all dieser Faktoren wird China das Bruttoinlandsprodukt wohl um 7,8 Prozent steigern können.

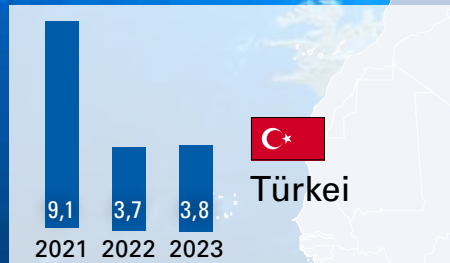
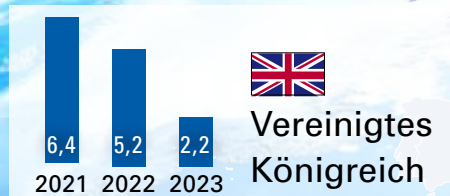
Das wird den EU-Staaten nicht gelingen. Hier geht die Projektgruppe von einem Wachstum von 4,9 Prozent aus. Insgesamt rechnen die Wirtschaftsexperten in ihrem Herbstgutachten weltweit mit einem Wachstum von noch 5,7 Prozent. Damit verringern sie ihre Prognose um 0,6 Prozentpunkte gegenüber dem Frühjahr.

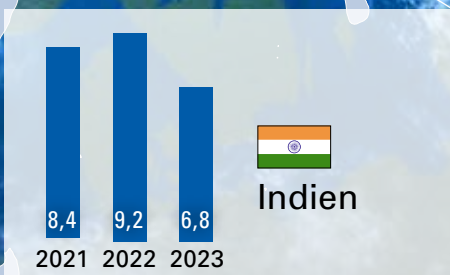
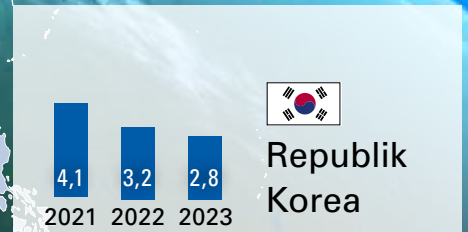
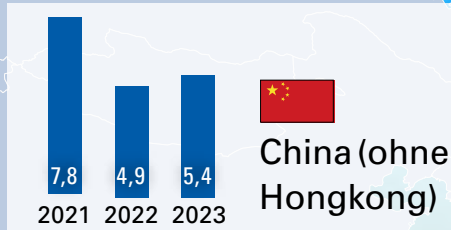
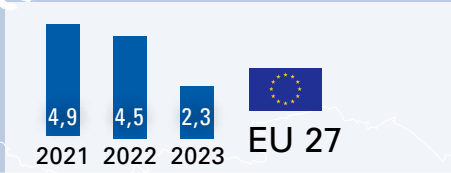
Entsprechend verhalten fällt das Herbstgutachten der Wirtschaftsinstitute für dieses Jahr aus. Die Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, die aus fünf führenden Instituten besteht, geht davon aus,

dass das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland nur um 2,4 Prozent wachsen wird. Noch im Frühjahrgutachten lag der Wert bei 3,7 Prozent. Das ist eine deutliche Senkung. „Wir haben im Frühjahr das zweite Quartal falsch eingeschätzt. Wir waren insbesondere bei der Lieferkettenproblematik viel zu optimistisch“, sagte Oliver Holtemöller, Vizepräsident des Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung Halle (IWH), bei der Vorstellung der 143. Wirtschaftsprognose. Gleichzeitig heben die Wirtschaftsinstitute die Prognose für das Bruttoinlandsprodukt im kommenden Jahr deutlich an. Hier sind die Experten im Frühjahr noch von einer Steigerungsrate von 3,9 Prozent ausgegangen. Diese soll jetzt bei 4,8 Prozent liegen.

# Weltwirtschaft wächst wieder

Die Weltwirtschaftsleistung wird auch in den kommenden Jahren wachsen. Das prognostiziert die Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose in ihrem Herbstgutachten. Die Grafik zeigt, wie sich die Wirtschaft in den wichtigen Industrieländern und Regionen entwickeln könnte.



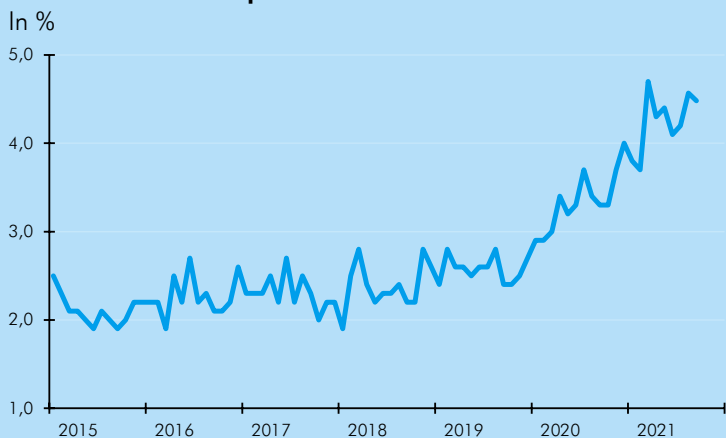


### NEGATIVE ENTWICKLUNG BEI IM- UND EXPORT

Die Entwicklungen in der Seeschifffahrt nutzt seit diesem Jahr das Institut für Weltwirtschaft (IFW) in Kiel als Grundlage für einen neuartigen „Trade Indicator“ (s. Kiel Trade Indicator). Die gravierenden Staus vor Chinas und Amerikas Häfen wirken sich demnach zunehmend negativ auf den Ex- und Import aus. So geht das IFW Kiel davon aus, dass mittlerweile 9 Prozent der weltweiten Frachtkapazität im Oktober in vier gro-

ßen Warteschlangen gebunden war. Entsprechende Auswirkungen hatte das im Oktober auf den globalen Handel, der um 0,6 Prozent abnahm. Insbesondere China fuhr dabei im Vergleich zum Vormonat ein Minus von 4,9 Prozent beim Export ein, konnte aber beim Import ein Plus von 2,7 Prozent erreichen. Auch Deutschland strauchelt weiter vor sich hin. Immerhin signalisiert der Kiel Trade Indicator für die Importe ein leichtes Plus von 0,2 Prozent, nachdem diese im Sommer eingebrochen waren. „Dem globalen Handel fehlt ein positiver Impuls, der ihn nach vorne bringt. Er verharrt derzeit auf dem Niveau vor Ausbruch der Corona-Krise und stagniert nun schon ungewöhnlich lange“, sagte Vincent Stamer, Leiter Kiel Trade Indicator. „Der Blick auf die Staus von Containerschiffen trübt die Hoffnung auf einen zeitnahen Zuwachs. Erstmals stauen sich die Frachter nun vor den großen Seehäfen Chinas und den USA gleichzeitig in besorgniserregendem Ausmaß.“ (vgl. linke Grafik).

### Blockierte Schiffskapazität<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Monatsdaten: Anteil der Frachtkapazität der weltweiten Containerschifffahrt, die beladen ist, aber nicht unterwegs.

Quelle: Berechnungen von Vincent Stamer (IFW Kiel) mit Daten Fleetmon.com.

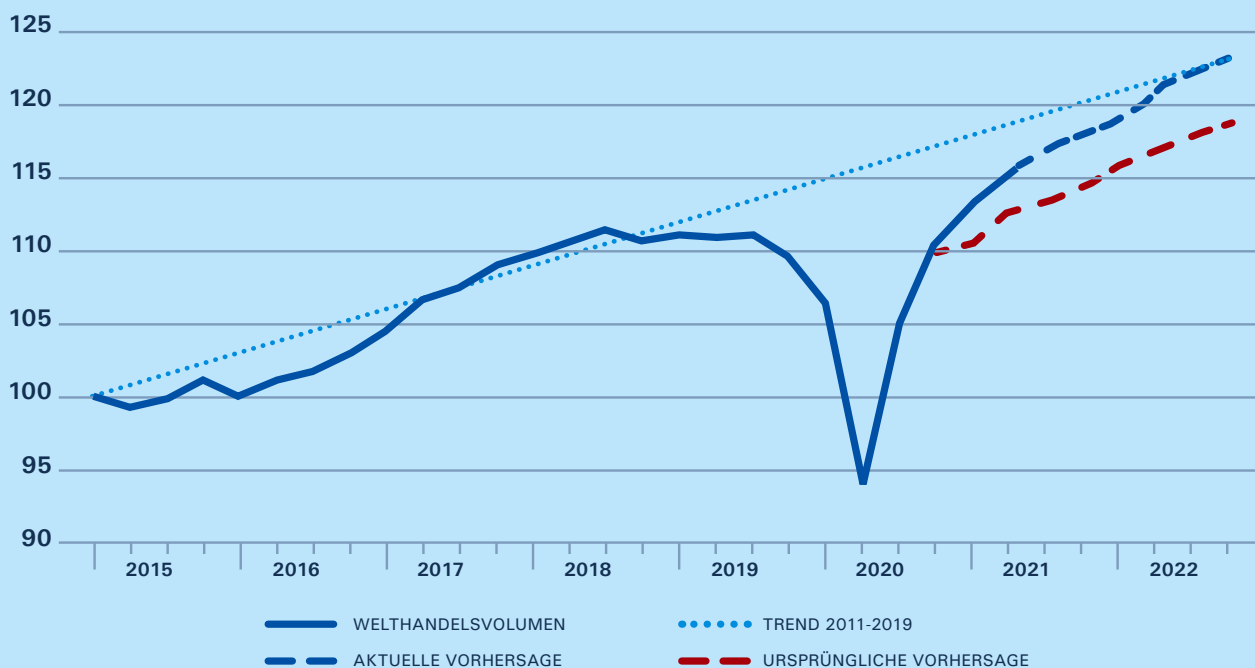
© GD Herbst 2021

### AUSWIRKUNGEN AUF PRODUKTION

Die Lieferengpässe und Staus wirken sich auch zunehmend auf die Produktion aus. So schätzt das ifo Institut in München die Ausfälle in der Industrie auf 40 Milliarden Euro. „Das ist gut ein Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung Deutschlands in einem Jahr“, sagte ifo-Konjunkturchef Timo Wollmershäuser. „Die derzeitige Lage ist absurd: Trotz voller Auftragsbücher schrumpft seit Jahresbeginn die Produktion in der Industrie. Sie erlebt eine Flaschenhals-Rezession.“ Wollmershäuser sieht darin

### WELTHANDELSVOLUMEN FÜR WAREN VON 2015 BIS ENDE 2022

Index, 2015=100



Quelle: WTO und UNCTAD für die Daten des Handelsvolumens; WTO für Vorhersagen.

### WELTHANDEL WÄCHST ZWEISTELLIG

Nach den Informationen der Welthandelsorganisation (WTO) wird sich der Warenhandel in diesem Jahr erholen. Demnach soll dieser im laufenden Jahr um 10,8 Prozent wachsen. Im Frühjahr schätzte die WTO das Wachstum noch auf 8 Prozent. Auch im kommenden Jahr soll es ein Wachstum geben. Dies liegt dann nach Einschätzungen der WTO-Experten noch bei 4,7 Prozent.



auch einen Grund für eine fast stagnierende Wirtschaft. Das ifw Institut rechnet daher nur noch mit einem Wachstum von 0,5 Prozent statt bislang 1,3 Prozent.

Der Aufschwung lässt damit auf sich warten. Eine normale Auslastung wird es wohl erst im Laufe des kommenden Jahres geben. ■ Ralf Johanning

## KIEL TRADE INDICATOR

Der Kiel Trade Indicator ist ein neuartiger Frühindikator für den internationalen Handel, den das Institut für Weltwirtschaft (IFW) in Kiel im Mai dieses Jahres eingeführt hat. Das IFW nutzt zur Berechnungsgrundlage Bewegungsdaten von Containerschiffen in mehreren hundert Häfen und Seeregionen. Anlegende und ablegende Schiffe werden dabei für 500 Häfen weltweit erfasst. Zusätzlich werden nach Angaben des IFW Schiffsbewegungen in 100 Seeregionen analysiert und die effektive Auslastung der Containerschiffe anhand des Tiefgangs gemessen. Mittels Länder-Hafen-Korrelationen können Prognosen für die Im- und Exporte erstellt werden – auch für Länder ohne eigenen Tiefseehafen. Der Indikator schätzt die zu erwartenden Im- und Exporte für 75 Länder, die EU sowie den weltweiten Warenumsatz insgesamt von Monat zu Monat. Ein am IfW Kiel programmierter Algorithmus wertet die Zahlen mit Hilfe von künstlicher Intelligenz aus. Mit zunehmenden Daten generiert der Algorithmus des Kiel Trade Indicators einen Erfahrungsschatz und kann Schätzfehler der Vergangenheit eigenständig verbessern. Die Prognosegüte des Kiel Trade Indicators erhöht sich so im Lauf der Zeit immer weiter. Das maschinelle Lernen ermöglicht es außerdem, nicht nur Schätzungen zum Ist-Stand des Handels abzugeben, sondern auch künftige Handelsbewegungen zu prognostizieren.

NOVEMBER 2021 (Vergleich zum Vormonat)	Export	Import
Deutschland	+0,1 %	-0,2 %
EU	+1,5 %	+1,1 %
USA	-0,1 %	-0,6 %
China	+2,9 %	-0,4 %
Globaler Handel	+0,2 %	

Quelle: ifw-kiel.de/tradeindicator



## Logistik-Experten für alle Güter

Auf beiden Seiten der Elbe

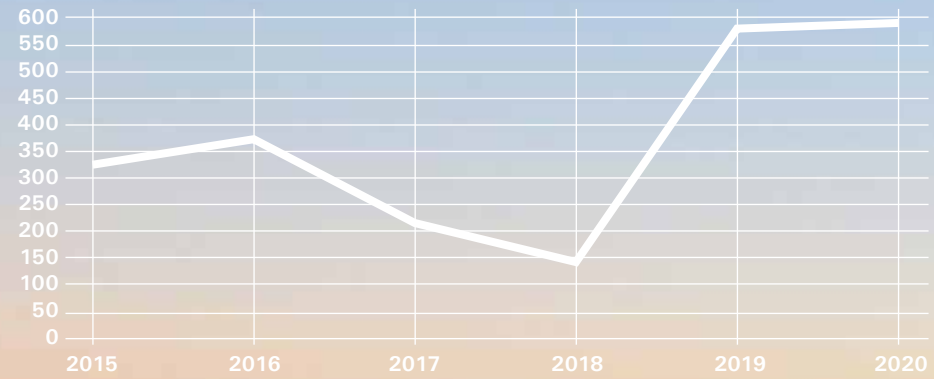
### Transport-, Werk- und Warenlogistik – Alles aus einer Hand

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 10.000 Stellplätzen
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe  
Fährstraße 49 · 25541 Brunsbüttel  
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199  
info@kruse-unternehmensgruppe.de  
www.kruse-unternehmensgruppe.de

ENTWICKLUNG DER USA-VERKEHRE VON HAMBURG IN 1.000 TEU



Quelle: HHM

## Von Krise keine Spur

**Der positive Trend im Containerverkehr zwischen Hamburg und den USA setzt sich auch während der Pandemie weiter fort. Nach China sind die USA seit 2019 Hamburgs zweitstärkster Handelspartner im Seeverkehr.**

In den USA spiegelt das Wirtschaftsgeschehen den Privatverbrauch direkt wider. Germany Trade and Invest (GTAI) spricht von einer Wechselwirkung zwischen Konsum und Wirtschaftswachstum: Je mehr konsumiert wird, desto schneller wächst die Wirtschaft und umgekehrt. Nachdem Lockdowns und andere Restriktionen die Kaufkraft im Jahr 2020 negativ

beeinflusst haben, boomen die Konsumausgaben in diesem Jahr. Das ist vor allem einer Serie von Konjunktur- und Hilfsprogrammen der US-Regierung zu verdanken.

Das bestimmt auch den Außenhandel der Vereinigten Staaten. Hamburg ist hier ein zentraler Hub für den deutschen Handel mit Amerika. Im Krisenjahr 2020

konnten insgesamt 591.000 TEU bewegt werden. Im ersten Halbjahr 2021 sind es bereits 303.000 TEU, was einen Zuwachs von 5,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum darstellt und bis Jahresende einen neuen Mengenrekord vermuten lässt. Bereits seit 2019 befinden sich die Mengen auf einem steilen Wachstumskurs: Mit den vier zusätzlichen Transatlantikdiensten der THE Alliance konnten sich die USA auf Platz 2 Hamburgs wichtigster Partnerländer etablieren. Direkt an diesem Erfolg beteiligt ist die Containerreederei Hapag-Lloyd. „Die nordamerikanischen Märkte verzeichneten nach dem starken Rückgang zu Beginn der Pandemie eine graduelle Erholung, die sich ab dem zweiten Quartal dieses Jahres massiv beschleunigt hat. Das starke Wachstum im Markt spiegelt sich auch in den über Hamburg umgeschlagenen Volumina wider, sowohl im Export als auch im Import.“, sagt Nils Haupt, Senior Director Corporate Communications der Hapag-Lloyd. Hapag-Lloyd nimmt im Amerika-Trade für Hamburg eine entscheidende Rolle ein. Die Reederei ist nicht nur führend im Fahrtgebiet zwischen Hamburg und den USA. Mit schätzungsweise zwei Millionen umgeschlagenen Standardcontainern in den letzten fünf Jahren belegt Hapag-Lloyd auch in der Gesamtbetrachtung Rang 1 der bedeutendsten Reedereien für den Hamburger Hafen.

In den Vereinigten Staaten werden an der Ostküste 14 Häfen zwischen New York und Houston angelaufen. An der Westküste werden die Standorte Los Angeles, Long Beach und Oakland in Kalifornien sowie Seattle

in Washington bedient. Die meisten dieser Häfen sind weiter andauernden Schiffsstaus ausgesetzt. Angespannte globale Lieferketten, zeitweise geschlossene Terminals in China sowie Krankheitsausfälle vor Ort sind der Grund. Auch Hapag-Lloyd ist von den Hafenüberlastungen und Schiffsstaus in den USA betroffen. Die Reederei konnte jedoch flexibel reagieren und so den AL3-Dienst im November temporär umrouten. Laut Hapag-Lloyd diene dies der „Optimierung unseres Dienstleistungsportfolios, der Stabilisierung der Fahrpläne und der Anpassung an die Bedürfnisse des Marktes.“ Die Rotation verläuft nun über Jacksonville (Jaxport), statt den Port of Savannah.

Insgesamt verbinden aktuell zehn Linienverkehre den Hamburger Hafen mit der Ost- und Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika. Neben Hapag-Lloyd bedienen auch andere große Reedereien wie CMA CGM, HMM, ONE oder Yang Ming das Fahrtgebiet. Neben den sechs Containerdiensten werden auch ein kombinierter Dienst für Container und rollende Ladung sowie drei Mehrzweckdienste abgefertigt. Letztere sind besonders geeignet für Projektladung und weitere konventionelle Stückgüter. Drei Container-Services bieten außerdem Anbindungen an Häfen der nordamerikanischen Westküste.

Somit ist Hamburg im USA-Verkehr solide aufgestellt und der Handel hat sich im letzten Jahr als krisenfest bewiesen. Trotz der aktuell angespannten Situation in den US-Häfen bleibt der Ausblick also vorerst positiv. ■

Lea Mentzel

**Zehn Linienverkehre verbinden den Hamburger Hafen mit der Ost- und Westküste Amerikas. Hapag-Lloyd ist hier ebenfalls unterwegs.**



# Größer, grüner, digitaler: Reeder auf Zukunftskurs

**Die Seeschifffahrt ist eine der tragenden Säulen unserer Exportnation. Reedereien müssen sich den rasant verändernden Anforderungen schnell und flexibel anpassen. Dabei verfolgen sie unterschiedliche Strategien.**

Mit wachsender Nachfrage wachsen auch die Schiffe. Dieser Trend bestimmt den Welthandel seit Jahrzehnten. Aber ist größer auch gleich besser? In der Realität müssen Reedereien viele Faktoren abwägen, die diesem Credo widersprechen. Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit oder geografische Restriktionen sind nur einige davon. So stellen sie sich für die Zukunft auf.



entlang der gesamten Logistikkette“, erklärt er. In Zukunft geht es für die Traditionsreederei also „um die drei großen Ds“, wie Rainer Horn, Global Head of Corporate Communications, es ausdrückt. „An erster Stelle steht dabei die CO<sub>2</sub>-Neutralität in der Schifffahrt und dann auch der gesamten Logistics Chain.“ Die ersten Schiffe mit alternativen Antrieben sollen bereits 2030 für Hamburg Süd eingesetzt werden. Die gesamte Flotte soll bis 2050 konvertiert sein.

Um so lange so erfolgreich zu sein, müssen „an den entscheidenden Stellen die richtigen Entscheidungen getroffen werden“, sagt Horn. Er ist überzeugt, dass Hamburg Süd unter dem Dach der Mærsk-Gruppe an allen wichtigen Schrauben für die Zukunft dreht. Wichtig dabei seien vor allem die engen und persönlichen Kundenbeziehungen, die ein vorausschauendes Handeln der Reederei schon seit 150 Jahren ermöglichen.

## KRÄFTE BÜNDELN

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen und somit nicht nur Heimat für Containerreedereien. Die SAL Heavy Lift mit Sitz in Hamburg hat sich beispielsweise auf Schwerguttransporte spezialisiert. In diesem Jahr ist die Reederei ein Bündnis mit Jumbo Shipping eingegangen. Als Allianz wollen die Schwergutspezialisten ihre Ressourcen und ihr Know-how bündeln, um globale Lösungen für jeden Transport anzubieten. „Mit der Jumbo-SAL-Alliance (JSA) haben wir die Chance ergriffen, eine der weltweit stärksten und leistungsfähigsten Service-Einheiten für den technischen Schwergutmarkt ins Leben zu rufen.“, sagt Malte Steinhoff, Head of Marketing und Communications. Der Schlüssel zu einem langfristigen Erfolg auf dem Weltmarkt liege in diesem Segment darin, immer die richtigen Schiffe zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben.

Mit der Allianz kann SAL hier ein weitaus größeres Spektrum abdecken. Insgesamt umfasst die Flotte inzwischen 31 hochspezialisierte Schiffe mit Hebekapazitäten von bis zu 3000 Tonnen. Hinzu kommt ein weltweites Netzwerk mit rund 100 Ingenieurinnen und Ingenieuren in mehr als 22 Büros. „Mit JSA sind wir in der Lage, mehrere größere Projekte zur gleichzeitig anzubieten – dazu wäre jede Reederei für sich allein genommen nicht in der Lage“, fasst Steinhoff zusammen.

Besonders im Bereich Windenergie zahlt sich die vereinte Kraft aus. Der Markt wächst, die Anlagen werden immer größer und die Projekte immer komplexer. Bei Offshore-Windparks beispielsweise wiegen die Fun-

## 150 JAHRE ERFOLGSGESCHICHTE

Die traditionsreiche Hamburger Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, kurz Hamburg Süd, feiert in diesem Jahr ihr 150-jähriges Jubiläum. Die Reederei gilt besonders auf ihren hauptsächlichen Fahrtgebieten zwischen Hamburg und Südamerika beziehungsweise Ozeanien zu den Spezialisten für den Transport von Kühlladung wie Obst und Fleisch. Heute gehört Hamburg Süd zu A.P. Møller-Mærsk und stellt sich unter dem Dach des Weltmarktführers für weitere 150 Jahre Erfolgsgeschichte auf.

Die weltgrößte Containerreederei Mærsk Line setzt auf Nachhaltigkeit in der Unternehmensentwicklung. Vor allem weil große Kunden der Reederei sich vermehrt zu kohlenstofffreien Lieferketten verpflichten, hat das dänische Unternehmen schnell reagiert und den Kurs in Richtung Dekarbonisierung der Industrie gesetzt. „Bei den großen Zukunftsthemen sind wir heute sehr gut aufgestellt – auch dank unserer Zugehörigkeit zu Mærsk“, sagt Poul Hestbaek, CEO der Hamburg Süd. „Dazu gehören vor allem die Digitalisierung, die Dekarbonisierung der Schifffahrt und die Diversifizierung unseres Produktangebotes für unsere Kunden

© SAL



# 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 / 222 21-0 • Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41

E-Mail: [info@speditions-assekuranz.de](mailto:info@speditions-assekuranz.de)

Internet: [www.speditions-assekuranz.de](http://www.speditions-assekuranz.de)

CMA CGM setzt auf LNG als Übergangslösung.



© HHW/Hasenpusch Productions

damente oft mehr als 1000 Tonnen und die Turbinenkomponenten selbst mehr als 500 Tonnen. Die schiere Größe der Teile beansprucht viel Kapazität, die die Schwergutreederei dank der Jumbo-SAL-Allianz nun bedienen kann.

### HOHE ANSPRÜCHE

Das europäische Fährunternehmen Stena Line hat sich für die Zukunft viel vorgenommen und eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie entworfen. Das Engagement konzentriert sich dabei besonders auf fünf der UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung: Geschlechtergleichstellung, bezahlbare und saubere Energie, Gesundheit und Wohlbefinden, nachhaltige/r Konsum und Produktion und Leben unter Wasser. Anhand dieser Leitlinien stellt sich Stena Line in allen Geschäftsbereichen neu auf und konnte sich in Sachen Emissionsreduktion bereits als Vorreiter etablieren.

Hier liegt Stena Line bereits heute zehn Jahre vor den definierten Zielen der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO. „Unser Anspruch ist es, die Speerspitze der nachhaltigen Schifffahrt zu sein. Dafür ist es langfristig nötig, nicht nur effizienter zu werden, sondern die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu durchbrechen und unseren Gesamtausstoß zu reduzieren. Deswegen setzen wir uns jetzt das Ziel, 30 Prozent CO<sub>2</sub> bis 2030 einzusparen, um 2050 bei Null CO<sub>2</sub> zu landen“, sagt Stena Line CEO Niclas Mårtensson. Die Stena Elektra soll ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität der Reederei sein. Ab 2030 wird die erste vollständig elektrische Fähre auf der 50 Seemeilen langen Strecke zwischen Göteborg und Frederikshavn verkehren. In der Gesamtstrategie stellt die Elektra jedoch nur ein kleines Puzzleteil dar, denn um Emissionen nachhaltig zu reduzieren muss an vielen Schrauben gedreht werden. So werden bereits weitere alternative Treibstoffe erforscht und getestet,

wie zum Beispiel Methanol und Wasserstoff. Im Juni dieses Jahres konnte die Stena Germanica sogar im Rahmen eines Pilotprojektes erstmals mit recyceltem Methanol aus der Stahlindustrie betankt werden.

Auch die Digitalisierung spielt in der Emissionsreduktion für Stena Line eine wichtige Rolle. Beispielsweise statet die Reederei immer mehr Schiffe ihrer Flotte mit dem KI-gestützten Stena Fuel Pilot aus. „Diese Technologie hilft unseren Kapitänen, situationsaktuell die energieeffizienteste Route zu finden und bis zu 5 Prozent Treibstoff pro Schiffsstrecke einzusparen“, erklärt Erik Lewenhaupt, Head of Sustainability von Stena Line. „Unser strategischer Ansatz ist also klar: Wir arbeiten parallel daran, sowohl unseren Treibstoffverbrauch und Ausstoß zu reduzieren als auch die Treibstoffe und Technologien von morgen zu erforschen und zu testen.“

### GRÜNE GIGANTEN

Der Fahrzeugexport boomt. Besonders Gebrauchtfahrzeuge werden aus der EU in Entwicklungsländer in Afrika überführt – über den Seeweg mit sogenannten RoRo-, RoPax- und ConRo-Schiffen. Als Mittelmeer- und Afrikaspezialist bedient die italienische Reederei Grimaldi Lines hier einen immer größer werdenden Markt für Hamburg. Auch Grimaldi muss sich auf steigende Transportmengen einstellen und bringt bereits jetzt innovative Lösungen wie Hybridschiffe auf den Markt.

Erst Anfang des Jahres hat die Neapolitanische Gruppe sechs neue Schiffe in Auftrag gegeben, die ab 2023 auf dem Fahrtgebiet Nordeuropa-Westafrika in Dienst gestellt werden sollen. Insgesamt lässt die Reederei zwölf neuartige, umweltfreundliche Schiffe bauen. „Die neue Serie von RoRo-Mehrzweckschiffen der G5-Klasse wurde entwickelt, um noch effizienter auf die Nachfrage nach hochwertigen Transportdiensten auf den Hochseerouten zu reagieren und dabei die Anforderungen

des internationalen Frachtverkehrs mit denen des Umweltschutzes in Einklang zu bringen“, erklärt Gianluca Grimaldi, Präsident der Grimaldi Group. „Wir machen damit einen weiteren wichtigen Schritt auf dem seit Jahren eingeschlagenen Weg, auf allen unseren Haupt-routen mit einer immer jüngeren, moderneren und ökologisch nachhaltigeren Flotte zu operieren.“

Die Schiffe der G5-Klasse sind die ersten ihrer Art. Die Ladekapazität der sieben Decks – von denen zwei he-bar sind – ist doppelt so hoch wie die der bisherigen RoRo-Klasse, die von der Grimaldi-Gruppe im Short-Sea-Verkehr eingesetzt wird. Insgesamt können 7.800 laufende Meter rollende Ladung befördert werden, was etwa 500 Trailern und 180 Autos entspricht. Die Heckrampe ermöglicht zudem die Verladung von Einheiten mit einem Gewicht von bis zu 150 Tonnen. Die grünen Giganten sind darüber hinaus in der Lage, die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Transportweg zu halbieren und im Hafen liegend sogar auf null zu reduzieren.

#### STOFF DER ZUKUNFT

Auch CMA CGM hat den grünen Weg eingeschlagen. Mit dem Stapellauf der CMA CGM Jacques Saadé hat die französische Reedereigruppe 2020 das erste LNG-betriebene Großcontainerschiff auf den Markt ge-bracht. Laut CMA CGM habe dieser Treibstoff als ein-ziger den Vorteil, dass er sofort verfügbar sei und zugleich positive Auswirkungen auf die Umwelt und

die Luftqualität habe. LNG eliminiert nämlich 99 Pro-zent der Schwefeloxidemissionen, 91 Prozent der Fein-staubemissionen und 92 Prozent der Stickoxidemissio-nen im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben.

Aber dabei soll es nicht bleiben: CMA CGM setzt LNG lediglich als Übergangslösung ein – auf dem Weg zu „grünem“ Methan. Die Flotte wird demnach bereits jetzt so ausgestattet, dass alle Schiffe in Zukunft auch mit Biomethan, einer zu 100 Prozent erneuerbaren Energiequelle, und E-Methan, einem kohlenstofffreien Brennstoff, betankt werden können. Bis 2024 sollen 44 dieser Schiffe in den Dienst aufgenommen werden. Biomethan, das durch Methanisierung auf landwirt-schaftlichen Betrieben oder durch direkte Verwertung von Deponiegas erzeugt wird, reduziert die Treibhaus-gasemissionen um mindestens weitere 67 Prozent. E-Methan, das aus dekarbonisiertem Wasserstoff und abgetrenntem Kohlendioxid hergestellt wird, ermög-licht eine noch deutlichere Verringerung der Emissio-nen (potenziell kohlenstoffneutral). Damit diese Treib-stoffe schnellstmöglich eingesetzt werden können, investiert CMA CGM gemeinsam mit Projektpartnern viel in Forschung. „Wir haben vor kurzem das erste französische Projekt zur Herstellung von Bio-LNG ge-startet, das von der Koalition für die Energie der Zu-kunft unterstützt wird, und nehmen immer größere Mengen Biomethan in unseren Energiemix auf,“ be-stätigt die Reedereigruppe. ■

Lea Mentzel



## 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 m<sup>2</sup> covered warehouse space
- ▶ 40,000 m<sup>2</sup> 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





**Viele Fischfarmen in Skandinavien ziehen Lachse groß, die später in den weltweiten Handel gehen.**





© iStockphotos

# Bürokratische Hürden überwinden

---

**Internationale Handelskonflikte, Embargos, Strafzölle – die Herausforderungen des Welthandels sind zu großen Teilen politisch bedingt. Dort, wo Handelshürden für Unternehmen schwer durchschaubar werden, kommt die Zollagentur Porath Customs Agents zum Einsatz.**

Bis ein in Norwegen gefangener Fisch in Deutschland auf dem Teller landet, hat er häufig einen weiten Weg hinter sich. Zuerst geht es in die Türkei zum Zerlegen und Filetieren, bevor er nach Deutschland kommt. Damit ist die Reise noch nicht zu Ende. Ins Supermarktregal kommt der verarbeitete Fisch erst, sobald auch alle Papiere in einer gültigen Form vorliegen. „Wenn ein entsprechendes Dokument nicht vorliegt, oder falsch ausgefüllt wurde, dann muss es korrigiert werden, und zwar im Original in der Türkei“, erläutert Melanie Al Marji von Porath Customs Agents und ergänzt: „Währenddessen muss der Fisch im Kühlcontainer oder LKW hier in Deutschland warten und darf nicht abgefertigt werden, bis alle Kontrollen erfolgreich durchlaufen sind.“

Solche Probleme sind in jüngster Zeit keine Seltenheit. Ein Grund dafür: Dem freien Markt fehlt es auf globaler Ebene zunehmend an politischem Rückhalt. Obwohl Zollsätze innerhalb der letzten dreißig Jahre abgebaut werden konnten, ist der administrative Aufwand für Unternehmen im Welthandelsgeschäft in den letzten Jahren gestiegen. So nehmen nichttarifäre Handelshemmnisse immer mehr Zeit bei den Unternehmen in Anspruch. Komplizierte Bürokratie, neue IT-Systeme und immer wieder neue oder geänderte Verordnungen erschweren den internationalen Handel. Der hohe administrative Aufwand wiegt für viele Unternehmen schwerer als die geminderten Kosten. Besonders deutlich zeigt sich diese Entwicklung dort, wo Reglementierung sehr streng kontrolliert wird: im Lebensmittelbereich.

## Das Unternehmen Porath Customs Agents

Gegründet 1985 in der Hamburger Speicherstadt durch Jürgen Porath beginnt die Unternehmensgeschichte von Porath Customs Agents als klassische Speditionsgesellschaft.

Das Unternehmen wächst schnell und hat sich nach den ersten Jahren auf seine Kernkompetenz konzentriert: Zollabfertigungen.

Im Jahr 1996 übernimmt der Sohn und Speditionskaufmann Thorsten Porath die Geschäftsführung und bringt das Familienunternehmen auf internationalen Kurs: Er weiht am Flughafen Frankfurt die erste Luftfracht-Niederlassung ein, eröffnet einen weiteren Standort in Bremerhaven und expandiert aufgrund der hohen Nachfrage 2011 in die Hafenstadt Gdynia (Polen) und 2013 nach Rotterdam. 2016 kam der neueste Standort in Zielona Góra hinzu.

Es folgt der Neuauftritt als Porath Customs Agents GmbH. Die Zollagentur beschäftigt heute über 90 Mitarbeiter und bietet einen Katalog, der von Beratung, über professionelle Abfertigung bis hin zum kompletten Zollmanagement reicht.

### KOMPLEXITÄT BRAUCHT SPEZIALISIERUNG

Diese Hürden bewältigen in der Regel nicht die Unternehmen selbst. Sie holen sich Unterstützung durch spezialisierte Teams in Zollagenturen. Zollagenturen, wie Porath Customs Agents, unterstützen Unternehmen in den verschiedenen Prozessen der Zollabfertigung auf dem Weg ihrer Ware durch die Welt. „Es kann zur Herausforderung werden, den Überblick über die Anforderungen im Abfertigungsprozess zu behalten. Und es bedarf eines hohen Grades an Spezialisierung und warenbezogenem Erfahrungswissen, um den von Land zu Land variierenden Vorschriften gerecht zu werden“, betont Thorsten Porath, Inhaber der Agentur Porath Customs Agents. Um diesem Problem und der zunehmenden administrativen Komplexität des Marktes zu begegnen hat Porath seine fachlich getrennten Abteilungen im vergangenen Jahr neu strukturiert. Kleine, auf bestimmte Kunden oder Branchenzweige spezialisierte Teams arbeiten jeweils im Im- und Export zusammen, um individuelle und spezifisch auf die abzufertigende Ware abgestimmte Lösungen zu finden.

### KURZE KOMMUNIKATIONSWEGE DURCH DIGITALE TOOLS

Doch nicht nur strukturell passt sich das Unternehmen dem Markt an. Darüber hinaus sollen digitale Tools helfen, Kommunikationswege zu vereinfachen und die einzelnen Akteure miteinander zu vernetzen. Dafür hat Porath eine digitale Plattform geschaffen, die den Transport begleitet. Mit einem Zugang zu Eazy Customs können Kunden den Status ihres Auftrags digital einsehen, Dokumente hochladen und dadurch mit zwischengeschalteten Dienstleistern und Behörden kommunizieren. Des Weiteren ist es möglich, andere Beteiligte in den Auftrag einzuladen und so schnell und unkompliziert benö-

Bevor der Lachs im Kühlregal liegt, hat er oft einen langen Weg durch Europa zurückgelegt.



© iStockphotos

tigte Informationen zu liefern. „Eazy Customs funktioniert ähnlich wie ein Whats-App-Gruppenchat. Kunden können alle einladen, die am Transportprozess beteiligt sind. Aktuell sind wir dabei das Tool weiter zu vergrößern, damit bei bestimmten Fragen auch Lieferanten eingeladen werden können“, sagt Inhaber Porath.

Parallel zu den Entwicklungen der auf Im- und Export spezialisierten Unternehmen, haben auch Behörden den Trend zur Digitalisierung und Zusammenarbeit erkannt. Der Zoll, das Veterinär- und Einfuhramt Hamburg, die Pflanzengesundheitskontrolle sowie die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung wollen mit Border One Stop Shop – BOSS (vgl. gleichnamigen Kasten) eine zentrale Abfertigungsstelle im Hamburger Hafen schaffen, die auch auf digitaler Ebene Dokumente schneller austauschen.

Damit die neu geschaffenen digitalen Tools auch Vorteile schaffen, müssen die Unternehmen jedoch rechtzeitig einsteigen. „Es hängt alles davon ab, wann wir eingeschaltet werden, denn wenn entsprechende Tools nicht rechtzeitig zum Einsatz kommen, sondern erst dann, wenn die Ware da ist, dann nützt auch die Digitalisierung der Prozesse nichts“, betont Melanie Al-Marji von der Firma Porath Customs Agents. ■ Birte Hirsch



### Pilotprojekt Border One Stop Shop (BOSS)

Der Border One Stop Shop (BOSS) in Hamburg ist ein nationales, innovatives Pilotprojekt im Hamburger Hafen unter Federführung der Behörde für Justiz- und Verbraucherschutz. Ziel ist es, die Kontrollpunkte der veterinär- und lebensmittelrechtlichen Einfuhr-, die Pflanzen- sowie Zollkontrollen an einem Standort zusammenzuführen. Derzeit gibt es zwei Veterinärämter im Hafengebiet – eines im Osten und ein zweites im Westen. Durch unterschiedliche Öffnungszeiten und die Lage der beiden Ämter, ergibt sich ein täglicher Querverkehr über die Köhlbrandbrücke. Das bedeutet Extra-Wege und zusätzlichen Kraftstoffverbrauch zwischen den Terminals und dem jeweils geöffneten Veterinäramt.

Das für den Border One Stop Shop geplante Gelände liegt in der Mitte des Hamburger Hafens, in Waltershof, auf dem Gelände des bekannten Zollamts Waltershof. Die behördlichen Kontrollen im Hamburger Hafen können hier an einem Ort und zur selben Zeit, effizienter und umweltschonender durchgeführt werden.

Seit April 2019 wurden die Vorprüfungen für ein mögliches Projekt durchgeführt, die mit einem positiven Ergebnis für das Projekt und den Standort abgeschlossen wurden.



© iStockphotos



© HHW/ Johannes

## Lieferketten flexibel gestalten

**Der österreichische Logistiker Quehenberger Logistics versteht sich als Anbieter individueller Lösungen. Interkulturellen Herausforderungen begegnet das Unternehmen, indem es vor allem Vertrauen schafft. Persönliche Kontakte zu pflegen ist dafür unerlässlich.**

Die weltweiten Lieferketten sind anfällig. Das hat die Corona-Pandemie mit Wucht gezeigt. Geschlossene Häfen verursachten Schiffs- und Containerstaus. Die Luftfracht erlebte einen kurzfristigen Einbruch, Frachtraten vor allem per Seeschiff sind so hoch wie nie. Dazu kommen die ohnehin vorhandenen interkulturellen Unterschiede, die Lieferketten und Welthandel schon immer herausfordern. Andere Länder, andere Sitten, heißt es nicht umsonst. Vorurteile,

Missverständnisse und andere Schwierigkeiten sind programmiert, sofern die Geschäftspartner sich nicht gegenseitig kennenlernen und verstehen wollen. Das international tätige Logistikunternehmen Quehenberger mit Sitz im österreichischen Straßwalchen weiß um die Herausforderungen. Supply Chains flexibel zu steuern gehört für das Unternehmen zum Tagesgeschäft. „Wir sind von Haus aus kundenlösungsorientiert“, sagt Robert Hartmann, Managing

Quehenberger setzt auf den  
Hafen Hamburg, wenn es um  
Seeverkehr geht.



Director Air + Ocean, „bei uns werden Kunden nicht nach einem Standard abgefertigt, sondern bekommen – ihren Anforderungen entsprechend – individuelle Lösungen“, fügt er hinzu und betont, dass bei Quehenberger alle Aktivitäten auf persönlichen Kontakten basieren. Der Logistiker arbeitet weltweit ausschließlich mit einem selektierten Kreis an starken Partnern zusammen. „Wir kennen die Eigentümer oder Geschäftsführer der Unternehmen persönlich und können gemeinsam schnell Entscheidungen treffen, was bei den heutigen Herausforderungen dringend erforderlich ist“, sagt Hartmann.

Vertrauen gegenüber Kunden, Partnern und Mitarbeitern zu schaffen, sei das A und O. „Für uns war und ist es sehr wichtig, dass wir uns in persönlichen Meetings austauschen und die Länder, in denen wir

tätig sind, regelmäßig bereisen. So stellen wir sicher, dass wir dieselbe Sprache sprechen, dieselbe Unternehmenskultur und Qualitätsstandards haben, sowie dasselbe Verständnis dafür, wie man Kunden zufriedenstellt“, erläutert der Experte. Das sei bedauerlicherweise in den vergangenen anderthalb Jahren sehr zu kurz gekommen oder fast gar nicht möglich gewesen.

„Vertrauen ist immens wichtig, egal wo in der Welt wir unterwegs sind. Wir haben uns zwar mit Videokonferenzen beholfen, aber immer vor dem Hintergrund, dass wir dahin zurückwollen, wo wir waren – nämlich zum persönlichen Kontakt“, sagt Hartmann. Er sei stolz auf sein gesamtes Air + Ocean Team, das die weltweiten Lieferketten trotz aller Herausforderungen aufrechterhalten und mit Lösungen aufwarten

## Die Quehenberger Customer Care Plattform (QCCP)

Seit 2020 nutzen die Quehenberger-Kunden die intern entwickelte, webbasierte Quehenberger Customer Care Plattform (QCCP). QCCP ermöglicht die lückenlose Sendungs- und Statusverfolgung in Echtzeit entlang der kompletten Lieferkette. Das Dashboard ist individuell gestaltbar, das Tool umfasst ein Dokumentenmanagement, Reporting für das Erstellen von Statistiken oder den Picking-Status für Warehouse-Kunden. Die Plattform bietet Kunden die Möglichkeit, über das Order Management Sendungen zu erfassen oder QCCP sogar als eigenes Transportmanagementsystem zu nutzen. Den Aussagen des Unternehmens zufolge sparen nicht nur Quehenberger-Mitarbeiter, sondern speziell die Kunden mit QCCP jede Menge Zeit, da nicht wertschöpfende Tätigkeiten maßgeblich reduziert werden. Vorteil: Jeder hat jederzeit und überall volle Transparenz über die einzelnen Vorgänge. Quehenberger-Kunden können neuerdings auch regelmäßig und automatisiert informiert werden, wann ihre Ware am Empfangsort eintreffen wird. Außerdem sollen sie die CO<sub>2</sub>-Bemessung der Transportaufträge online abfragen können.



© Quehenberger

Robert Hartmann, Managing Director Air + Ocean

konnte, die es vorher nicht gab und „die wir bis dato auch gar nicht benötigt haben“, erläutert er. Damit spielt Hartmann auf die Corona-Pandemie und die Havarie des Containerschiffes Ever Given im Suezkanal an, zwei Ereignisse, bei denen es darum ging, schnell alternative Strecken und Carrier zu finden beziehungsweise andere Verkehrsmittel zu wählen.

Auch ist Quehenberger in der Seefracht in der Lage, für Kunden, die normalerweise mit klassischen Linienreedereien im Charterverkehr bedient werden, RoRo-Verladungen oder den Transport per Trampschiffen ohne festgelegten Fahrplan und Route zu organisieren. Im Asiendienst etwa von China nach Europa wird zunehmend die Bahn genutzt. Selbst Lkw kommen auf dieser Strecke mittlerweile zum Einsatz – wenn es gar nicht anders geht. Auch in Russland und Osteuropa ist Quehenberger stark aufgestellt. Die Verantwortlichen der Länder hätten bewiesen, dass sie die lokalen Entwicklungen individuell meistern – das zeige, wie wichtig Vertrauen auch in der internen Zusammenarbeit ist.

„Zu unserer Firmenkultur gehört es, Handschlagqualität zu leben. Wir stehen zu unseren Zusagen und arbeiten mit jedem Partner auf Augenhöhe“, betont Hartmann. Speziell zum Hamburger Hafen pflegt Quehenberger seit Jahren eine sehr erfolgreiche Kooperation. „Die Zusammenarbeit mit dem Hafen Hamburg spielt für uns eine enorm wichtige Rolle. Wir können dort von der Be- und Entladung über Qualitätsprüfung bis hin zur Zollabwicklung alles darstellen“, sagt Hartmann und ergänzt, dass in Hamburg immer noch das Wort des hanseatischen Kaufmanns gelte und somit die Handschlagqualität, die Quehenberger für sich proklamiert, auch in der Elbmetropole gelebt werde. ■ Nicole de Jong

## Das Unternehmen

Der weltweit tätige österreichische Logistiker Quehenberger unterhält in 18 Ländern 95 Standorte, davon einen im Hamburger Hafen, und ist für mittelständische eigentümergeführte Unternehmen, aber auch Konzerne global tätig. Das Unternehmen ist breit aufgestellt und wickelt Aufträge für zum Beispiel die Automotivbranche ebenso ab wie überschwere, überlange und überhohe Transporte für Kunden aus dem Maschinenbau. Zu den Kunden zählen aber auch Großhändler, Modeunternehmen, die Papierindustrie sowie Pharma und Health-care, der Geschäftszweig, der sich in der Corona-Pandemie stark entwickelt hat. Die Quehenberger-Gruppe hat 2020 mit knapp 4.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 427 Millionen Euro erwirtschaftet.



© Quehenberger



# THE WORLD IS OUR WORKPLACE

MSC offers sustainable and reliable transport services by road, rail and sea. As a global shipping line with 70,000 employees in 155 countries, we are committed to managing our business in a responsible way. We not only transport goods, we connect people and continents.



[msc.com](https://www.msc.com)

**MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

# Internationale Drehscheibe in Brunsbüttel

**Die Firma F.A. Kruse jun. aus Brunsbüttel ist ein in fünfter Generation geführtes Logistikunternehmen. Kooperationen vereinfachen das internationale Geschäft.**

Heute denkt bei F.A. Kruse niemand mehr daran, Briefe und Pakete zu befördern, so wie vor über 100 Jahren. Der Logistikdienstleister hat seine Schwerpunkte komplett verschoben. Der Kundenstamm der im ChemCoastPark Brunsbüttel ansässigen Unternehmensgruppe setzt sich zu großen Teilen aus international agierenden Unternehmen der chemischen Industrie, des Maschinenbaus, der Windenergie sowie der Papier- und Druckindustrie zusammen. Da ist auch internationales Know-how gefragt. „Wir haben nicht nur intern unsere Kompetenzen für den internationalen Transport erweitert. Wir arbeiten auch mit vielen Speditionspartnern und damit verbundenen Verteilerzentren zusammen. Dadurch erreichen wir jeden noch so ent-

legenen Winkel Europas“, sagt Friedrich A. Kruse jun. und ergänzt: „Wir legen bei der Wahl unserer Partner einen übergeordneten Wert auf die Transportsicherheit, die Einhaltung von Transportvorschriften sowie die zuverlässige und termingerechte Zustellung. Mittlerweile ist so aus dem kleinen, mittelständischen Betrieb die Friedrich A. Kruse Unternehmensgruppe mit mehr als 330 Mitarbeitern geworden. Sie betreuen das umfassende Dienstleistungsangebot, welches heute nicht mehr nur aus der Straßen- und Schienenlogistik besteht, sondern auch die Bereiche See- und Luftfracht beinhaltet. Durch die unmittelbare Nähe zum Hafen in Brunsbüttel sowie einem Gleisanschluss am Firmensitz, gehen Waren und Güter mit verschiedenen Verkehrsträgern auf den Weg zum Bestimmungsort. „Bedingt durch die industrielle Entwicklung des Chemiestandortes Brunsbüttel ab Mitte der 70er Jahre, die zum Teil auf die wasserseitige Anbindung des Industriegebietes zurückzuführen ist, konnten wir das Unternehmen kontinuierlich ausbauen und weiterentwickeln. Zudem tragen die Nähe zum Hamburger Hafen und die gute Anbindung an den kombinierten Verkehr und somit das europäische Schienennetz für uns maßgeblich dazu bei, dass wir die vor Ort produzierten Güter weltweit verteilen können“, betont Kruse.

Für das breite Spektrum an Dienstleistungen beim Straßentransport besitzt F.A. Kruse speziell angepasste Fahrzeuge. Zu den gezogenen Einheiten gehören entsprechend Tautliner, Megaliner, Thermofahrzeuge, Containerchassis und offene Fahrzeuge. Damit kann das Unternehmen die unterschiedlichsten Anfragen und Aufträge bedienen. Insgesamt gehören 120 gezogene Einheiten zum Fuhrpark. Hinzu kommen 70 LKW. „Wir setzen hier bereits seit geraumer Zeit auch auf alternative Antriebsmöglichkeiten und haben mittlerweile zehn mit LNG betriebene LKW im Einsatz“, erläutert Kruse. Das Unternehmen geht davon aus, dass es mit dem Treibstoff, der als wesentlich umweltfreundlicher als die konventionellen Kraftstoffe gilt, Emissionen und Schadstoffe deutlich reduzieren kann.

Für F.A. Kruse ist beim Landverkehr auch die Fährverbindung zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven ein positiver Aspekt für nachhaltigere Transporte. Die Ziele im Rhein-Ruhr-Gebiet sowie in den Benelux-Staaten können schneller erreicht werden. Gleichzeitig rücken für weltweite Transporte aber auch die Containerterminals in Bremen und Bremerhaven näher heran. So nutzen täglich zwischen fünf und zehn LKW die Elbferry, die durch eine Schließung wieder umgeroutet werden müssten. ■



F.A. Kruse jun. unterstützt seine Kunden auch mit moderner Kommissionierung und Lagerung.

© F.A. Kruse Jun.

red





Professionelle Be- und  
Entladung von flüssigen  
Stoffen benötigt viel  
Erfahrung.

© F. A. Kruse Jun.



**GRIMALDI**  
Germany GmbH



**GRIMALDI**20<sup>01</sup>  
GERMANY<sup>21</sup>

**SHIP GLOBAL TALK LOCAL**

WWW.GRIMALDI-GERMANY.DE HAMBURG · BREMEN · NEAPEL

# Strategische Kooperation

**Lars Anke, HHLA Chief Representative Asia, erläutert in seinem Essay, warum internationale Kooperation und vernetztes Denken heute so wichtig für die Zukunft sind.**

Am 27. August 1982 erlebte der Hamburger Hafen eine Premiere. Mit der MV FEN HE 01 legte am damaligen Tollerort Schuppen 91 erstmals ein aus China kommender Frachter an. Das Schiff war 170 Meter lang und 28,4 Meter breit und verfügte über eine Kapazität von 1.234 Standardcontainern. Zwei Bordkräne reichten damals für den Umschlag zwischen Schiff und Kaiante aus. Inzwischen ist das HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) eine der wichtigsten europäischen Drehscheiben im Seeverkehr mit China. Dies wurde am 23. Februar 2018 eindrucksvoll erlebbar, als um kurz nach 8 Uhr die COSCO Shipping Aries am CTT festmachte. Mit einer Länge von 400 Metern und einer Breite von 59 Metern kann der stählerne Riese 20.000 Standardcontainer transportieren. Um solche großen Mengen an Containern schnell umschlagen zu können, reichen Bordkräne nicht mehr aus, sondern ist leistungsstarke Brückentechnik erforderlich. Die HHLA hat auch am Tollerort in den vergangenen Jahren, ungeachtet der Ungewissheit über den Ausgang des juristischen Streits zur Fahrrinnenanpassung der Elbe, in Technik investiert, mit der Containerschiffe von den Ausmaßen der Aries abgefertigt werden können. 14 Containerbrücken stehen dafür auf der Anlage zur Verfügung.

Die Aries lag auch Ende Mai 2019 in Hamburg, als der chinesische Vizepräsident Wang Qishan mit einer großen Delegation den Tollerort besuchte. Bei dieser Gelegenheit wurde vereinbart, die bestehende Geschäftsbeziehung zwischen der HHLA und COSCO

zum beiderseitigen Vorteil auszubauen. Das Angebot: COSCO erwirbt einen Minderheitsanteil am CTT, sichert dafür im Gegenzug einen verlässlichen und präferierten Anlauf seiner Schiffe nach Hamburg zu. Trotz der durch die Corona-Pandemie verursachten Erschwernisse und Einschränkungen wurde intensiv verhandelt und im September 2021 eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnet. Sofern das Bundeskartellamt sowie das Bundeswirtschaftsministerium der Transaktion zustimmen, erwirbt COSCO Shipping Ports Limited (CSPL) einen Minderheitsanteil von 35 Prozent am kleinsten der drei HHLA Container Terminals im Hamburger Hafen. Der CTT wird zu einem sogenannten „Preferred Hub“ in Europa, also einem bevorzugten Umschlagpunkt von COSCO, wo Ladungsströme konzentriert werden.

Damit wird die strategische Kooperation der HHLA mit einem der weltweit größten Player in der Logistikwirtschaft auf eine neue Ebene gehoben. Dieser Schritt ist angesichts der massiven Veränderungen notwendig, denen logistische Wertschöpfungsketten heute unterliegen. Weltweit sind Häfen mit immer größer werden-



Lars Anke, HHLA Chief Representative Asia

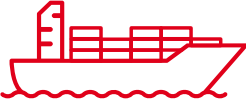


© HHM/Johanning

27. August 1982

MV FEN HE 01

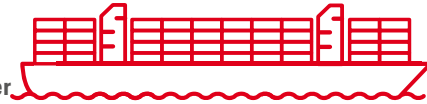
1.234 Standardcontainer



23. Februar 2018

COSCO Shipping Aries

20.000 Standardcontainer



den Schiffen, Preisdruck, Anforderungssteigerungen bei der Effizienz und einem wachsenden regionalen und überregionalen Konkurrenzdruck konfrontiert.

Wichtig wie nie zuvor ist deshalb eine stabile Kundenbindung. Durch exzellente Servicequalität und hohe Verlässlichkeit gilt es mehr denn je den Erwartungen der Kunden gerecht zu werden. Darüber hinaus muss allerdings die Art der Zusammenarbeit zwischen Terminalbetreibern und Reedern neu gedacht werden. Beteiligungen von Reedereien an Terminals bieten dafür vielfältige Möglichkeiten. Besonderen Wert hat eine solche Kooperation für den Terminalbetreiber dann, wenn die Perspektive des Partners nicht ausschließlich auf eine schnelle und effiziente Abfertigung ausgerichtet ist, sondern eine weltweite Expertise im Bereich des Terminalbetriebs eingebracht wird. Die Cosco Gruppe ist in 36 Häfen aktiv.

Den Mehrwert einer Kooperation nur auf mögliche Steigerungen der Umschlagsmenge zu beschränken, so erstrebenswert dies ist, greift zu kurz. Weiter nach vorn gedacht, geht es um die Stärkung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Standortes. Das enorme Potenzial des Hamburger Hafens, insbesondere mit seiner europaweit überragenden Hinterlandanbindung über die Schiene, bietet die Chance, die Posi-

tion Hamburgs als maritimen Hub in Nordeuropa auszubauen, und dies mit positiven Impulsen für Wirtschaft und Beschäftigung.

Mit der Vereinbarung reagieren beide Unternehmen auf einen sich zunehmend verstärkenden Trend. Die Zukunft der Hafenlogistik liegt nicht mehr in der insularen Entwicklung von Terminals und Standorten. Veränderungen im Markt, volatile politische Rahmenbedingungen, wachsende Anforderungen von Kunden, Unwägbarkeiten in den globalen Handelsbeziehungen sowie die Herausforderungen des Klimawandels verlangen geradezu nach einer stärkeren internationalen Kooperation und vernetztem Denken. Die HHLA folgt diesem Gedanken schon seit einiger Zeit. Durch Terminalbeteiligungen in den Häfen von Tallinn und Triest sowie die Inbetriebnahme von Hubterminal für den Umschlag auf der Schiene durch die Bahntochter Metrans hat sie ihr europäisches Netzwerk ausgebaut. Für einen führenden europäischen Logistikkonzern wie die HHLA, so die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath, seien stabile Verbindungen in einen der größten und am schnellsten wachsenden Märkte wie Asien ein wichtiger Baustein bei der Umsetzung, der auf Wachstum und Stärkung der Zukunftsfähigkeit ausgerichteten Strategie des Unternehmens. ■ Red



Cosco wird präferierter Partner am Containerterminal Tollerort in Hamburg und erwirbt eine Minderheitsbeteiligung an der Terminalgesellschaft.

Schreibt mir unter: [facebook.com/hafenhamburg](https://facebook.com/hafenhamburg)

# PETER PICKHUBENS PINNWAND



## Übrigens ...

... meinen Lieblingshafen findet Ihr auch auf Social Media – schaut mal vorbei:

- HAFENHAMBURG
- PORTOFHAMBURG
- PORTOFHAMBURG
- PORT OF HAMBURG



© Fricke-Schmidbauer

## Fricke-Schmidbauer neues HHM-Mitglied

Es gibt wieder Zuwachs bei Hafen Hamburg Marketing e.V (HHM). Der Verein begrüßt die Fricke-Schmidbauer Schwerlast GmbH als neues Mitglied. Das Braunschweiger Unternehmen hat sich auf Spezialtransporte, Kran- und Montagearbeiten fokussiert. Mit einer Flotte modernster Schwerlast- und Mobilkran-Fahrzeuge bietet Fricke-Schmidbauer kundenorientierte Problemlösungen für unterschiedlichste Aufgabenstellungen weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Um für Kunden schnell erreichbar zu sein, besitzt Fricke-Schmidbauer weitere Niederlassungen in Hannover, Hamburg und Aschersleben. Ursprünglich wurde das Unternehmen im Jahr 1868 unter dem Namen Louis Fricke KG gegründet. Im Jahre 1978 wurde die Firma dann von der Unternehmensgruppe Schmidbauer als 100-prozentige Tochter übernommen.

## Partnerschaftlich auch über die Schiene verbunden

Die Partnerstädte Shanghai und Hamburg verbindet jetzt noch zusätzlich eine Containerzugverbindung. Ende Oktober lief der erste vollbeladene Ganzzug im DUSS-Terminal in Hamburg-Billwerder ein. Gestartet in Hamburgs Partnerstadt Shanghai, führte die neue Verbindung den Zug über Kasachstan (Alashankou), Belarus und Polen (Małaszewicze) schließlich nach Hamburg. Die Abfahrtszeremonie fand in Anwesenheit von zwei Vize-Bürgermeistern Shanghais, ZHANG Wei und ZONG Ming, statt. Betrieben wird der Shanghai Express durch die Shanghai Orient Silkroad Intermodal Co. Ltd. Seine Jungfernfahrt trat der „Shanghai-Express“ mit fünfzig 40-Fuß-Containern an, die u.a. Kleidung, Schuhe, Glasware, Autoteile, Photovoltaiktechnik, Kochutensilien, Möbel, Lampen und andere Konsumgüter enthielten. Im Regelbetrieb wird zunächst wöchentlich ein Zug in Richtung Hamburg starten, langfristig soll die Frequenz jedoch auf zwei bis drei Fahrten pro Woche erhöht werden. Laut Angaben des Betreibers sind die Abfahrten bis Ende des Jahres bereits ausgebucht.



© HHM/Hasenpusch Productions



© PKP Cargo Connect

## HHM begrüßt PKP Cargo Connect

Der internationale Logistikdienstleister PKP Cargo Connect ist dem Hafen Hamburg Marketing e.V. beigetreten. Das deutsche Unternehmen ist Teil der polnischen PKP Cargo Group. PKP Cargo Connect ist spezialisiert auf den intermodalen Güter- und Containerumschlag, vor allem im Hamburger Hafen und in den Bahnterminals in ganz Deutschland. Darüber hinaus bietet es auch traditionelle Schienengüterverkehrsleistungen an. Die PKP Cargo Connect GmbH ist ein erfahrener Anbieter von Straßentransporten und Stückgutdiensten. Zudem bietet PKP Cargo Connect auch Lager- und Zolldienstleistungen an.

## Christmas an der Kaikante

Die Seemannsmission plant auch im Jahr 2021 mit der Christmas Container Box wieder kleine Überraschungen für die Seeleute. Dafür benötigt sie Hilfe von Land. Wer Lust hat, Wichtel für die zu sein, die viele Geschenke bei uns Zuhause erst möglich machen, kann sofort gestalten, malen, lospacken. Ein handelsüblicher Schuhkarton wird hübsch verpackt zur Christmas Container Box 2021. Bei den Geschenken gibt es nur ein paar Kleinigkeiten zu beachten. Bei Kleidung wären Socken, Mütze oder Handschuhe möglich. Es dürfen auch Süßigkeiten oder Hygieneartikel in die Box. Dabei sollte möglichst ein kleiner Weihnachtsgruß auf Englisch und ein wenig Dekoration hinein. Die Seemannsmission erinnert aber auch daran, dass auf den Schiffen strenge Sicherheitsauflagen und Verbote herrschen. Daher dürfen keine echten Kerzen, Alkohol und Obst verschenkt werden. Sonst darf die Fantasie die Vorfreude der Seeleute beflügeln. Nur eins ist fix: Die Box muss bis zum 24.12. auf einem der drei Umschlagplätze abgegeben werden. Coronabedingt können die Boxen an der Tür abgegeben werden. Hier kommen die drei Adressen: Deutsche Seemannsmission Hamburg Altona e.V./nahe Fischmarkt, Große Elbstraße 132; Deutsche Seemannsmission Hamburg e.V./vis-à-vis vom „Michel“, Krayskamp 5 oder Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg e.V./DUCKDALBEN international seamen's club, Zellmannstraße 16. Von hier aus wird an den Weihnachtstagen ausgeliefert.



© Seemannsclub DUCKDALBEN

## Hamburger Institution wird 150 Jahre

Am 4. November war es soweit – die Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg Süd) feierte ihren 150. Geburtstag. Schon bald nach der Gründung startete die Reederei mit den drei Dampfern, der „Rio“, der „Santos“ und der „Brasilien“ erfolgreich in den Welthandel. Den Anfang machte ein monatlicher Liniendienst von Hamburg über Lissabon nach Rio de Janeiro, Bahia und Santos.

Pünktlich zum Jubiläum zeichnet der Journalist und Autor Matthias Gretzschel die 150-jährige Geschichte der Hamburg Süd nach: von den Anfängen und den schwierigen Phasen während der beiden Weltkriege, ihrem zweimaligen Totalverlust der Flotte, über die Zeit des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg als Teil der Oetker-Gruppe bis hin zur Gegenwart, die das Unternehmen seit 2017 unter dem Dach der weltweit größten Containerschiff-Reederei A. P. Møller-Mærsk gestaltet. Faszinierende historische und aktuelle Bilddokumente machen dieses spannende Geschichtsbuch zugleich zu einem reizvollen Bildband. Zum Geburtstag startete auch eine Sonderausstellung, die bis zum 11. September 2022 im Internationalen Maritimen Museum Hamburg (IMMH) zu sehen sein wird. Anschließend geht die Ausstellung auf Reisen nach Südamerika, wo sie an geschichtsträchtigen Orten der Hamburg Süd in Argentinien und Brasilien zu sehen sein wird.



© Hapag Lloyd

# Neues Gesicht bei HHM

## Wechsel in der Kommunikationsabteilung bei Hafen Hamburg Marketing (HHM).

Zum 01. Dezember 2021 gab es einen Wechsel in der Kommunikationsabteilung von HHM. Birte Hirsch folgt auf Catharina Pape, die sich neuen beruflichen Herausforderungen in Süddeutschland stellt.

Hirsch startet im Januar als Social-Media-Managerin für HHM. In dieser Position wird sie sich in erster Linie

& Information gearbeitet. Weitere Erfahrungen sammelte die Studentin im Rahmen verschiedener Praktika und Tätigkeiten in Online-Redaktionen und der digitalen Pressearbeit. Als Werkstudentin bei Hafen Hamburg Marketing hatte sie zuletzt neben klassischer Pressearbeit auch die neuen Online-Veranstaltungsformate von HHM kennen-

lernen können. Zudem unterstützte sie Catharina Pape bei der Social Media Arbeit des Vereins. Pape kam im August 2017 als Praktikantin in die Abteilung Kommunikation & Information.. Hier blieb sie beim ersten Mal sechs Monate. Auch ihr zweites Praktikum machte sie bei HHM. Diesmal im Bereich Onlinemedien. Im Juli 2019 kehrte sie als Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Catharina Pape



Birte Hirsch

um den weiteren Ausbau der Onlinepräsenz des Vereins kümmern, das Social-Media-Marketing betreuen und darüber hinaus auch die Produktion der Bewegtbildformate unterstützen. Bis dahin übernimmt sie bereits als Werkstudentin viele der späteren Aufgaben. Doch noch steht ihre Magisterarbeit an. Ihre ersten Erfahrungen bei HHM hatte Hirsch im Rahmen eines Praktikums sammeln können. Während ihres Studiums der Medien- und Kommunikationswissenschaften an der Universität Bremen hat sie von April bis August 2019 als Praktikantin in der Abteilung Kommunikation

zu HHM zurück. Ihre Schwerpunkte waren die Arbeit im Social-Media-Marketing, die Pressearbeit und die Betreuung der insgesamt über 100 Besuchergruppen aus aller Welt. Sie sorgte für den Ausbau der HHM-Onlinepräsenz, indem sie Content für die unterschiedlichen Social-Media-Kanäle des Hamburger Hafens produzierte. Mit dem Beginn der Corona-Pandemie sorgte Pape gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen für die Etablierung der Videoformate PORTtalk und PORTmovie von Hafen Hamburg Marketing, für die sie auch als Moderatorin vor der Kamera stand. ■ Red

## Impressum

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

**Herausgeber:** Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dezember 2021:** Bengt van Beuningen, Ralf Johanning, Lea Mentzel, Hafen Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2021:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, [www.elbreklame.de](http://www.elbreklame.de) ■ **Layout, Ausgabe Dezember 2021:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Dezember 2021:** Beisner Druck ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2021:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH [holger.grabsch@elbreklame.de](mailto:holger.grabsch@elbreklame.de)

■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 2021:** 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: 6.500 Exemplare deutsch, 2.000 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de) und [www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com) mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: [info@hafen-hamburg.de](mailto:info@hafen-hamburg.de).

[www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

[www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com)

 PORTOFHAMBURG

 HAFENHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

 PORTOFHAMBURG

# DEIN HAFEN

JUST ONE CLICK AWAY.



**HAFEN-HAMBURG.DE**

Hafen Hamburg Marketing e.V.  
Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Deutschland  
Telefon: +49 40 377 09-0  
E-Mail: [info@hafen-hamburg.de](mailto:info@hafen-hamburg.de)

  
Port of Hamburg



*Elbferry bietet Vielfahrern  
attraktive Konditionen an.  
Individuelle Angebote erhalten  
Sie auf Anfrage unter:  
**sales@elbferry.com***

# Die sicherste Verbindung für Ihre Fracht im Winter

*Nordeuropa rückt näher zusammen.  
Online planbar und umweltfreundlich.*

Jetzt wo die Tage kürzer werden und der Verkehr auf den Straßen Norddeutschlands stark von der Witterung abhängig ist, bietet die Reederei Elbferry mit der umweltfreundlichen GREENFERRY I eine sichere und vor allen Dingen schnelle Verbindung für Ihre Fracht über die Elbe.

Nutzen Sie als Logistikunternehmen, auch gerade jetzt in den Wintermonaten, den zuverlässigen Dienst der Ro-Ro Fähre zwischen Cuxhaven in Niedersachsen und dem schleswig-holsteinischen Brunsbüttel. Die Fahrtzeit beträgt gerade mal eine Stunde und die Linienverbindung gilt mittlerweile als Transit zwischen Skandinavien, Dänemark und den Benelux-Staaten, als auch nach Frankreich und Spanien.

Die neue Fähre sorgt für einen optimalen Verkehrsfluss Ihrer Ladung und während diese weitertransportiert wird, bietet sich Ihren Fahrern

die Möglichkeit einer Pause, die im Bord-Panorama-Restaurant bei einem guten Frühstück oder einem warmen Mittagessen verbracht werden kann.

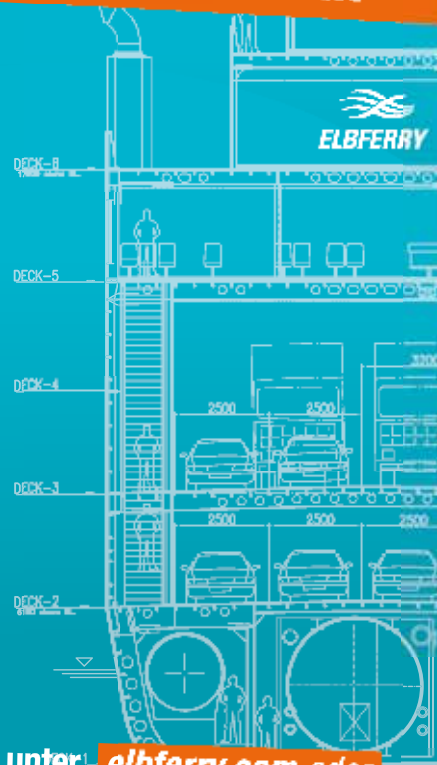
Insgesamt stehen mehr als 28 Stellplätze für LKW auf der GREENFERRY I zur Verfügung. Diese können durch Ihre Disposition telefonisch oder online gebucht werden. Erhöhen Sie auch die Wirtschaftlichkeit bei Gefahrgut- und Schwerlasttransporten und disponieren Sie einen reibungslosen Transport ihrer Güter. Lassen Sie sich von unseren Spezialisten hierzu beraten.

Das Online Buchungssystem hat den großen Vorteil, dass Fahrer die kurzentschlossen bei vereisten oder winterlich schwer zu befahrenen Straßen die Fähre nutzen möchten, schnell und unkompliziert über mobile Endgeräte eine Passage buchen können.

Die Abfahrten finden im 3 Stunden Takt ab 6.30 Uhr morgens von Cuxhaven aus statt. Bitte beachten Sie die weiteren Abfahrtszeiten des aktuellen Winterfahrplans auf [elbferry.com](http://elbferry.com).

**Umweltfreundlich dank LNG**

**mit Bordrestaurant**



*ELBFERRY – entspannte Fährautobahn und Expressweg für Ihre Fracht!*

Tickets unter [elbferry.com](http://elbferry.com) oder  
telefonisch +49 (0)4852 8360150



bitte ins Navigationsgerät eingeben:

**Brunsbüttel**  
Zum Elbdeich, 25541 Brunsbüttel

**Cuxhaven**  
Lübbertkai, 27472 Cuxhaven