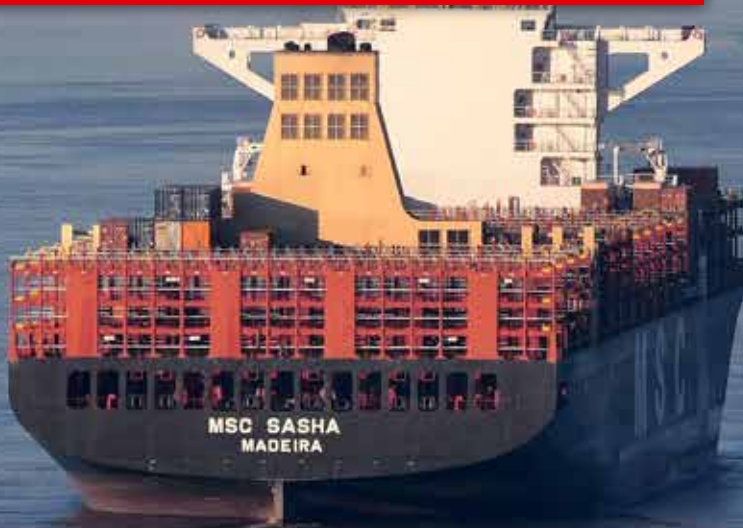


GLOBALE CHANCEN

PORT OF HAMBURG MAGAZINE



NACH DEN PROGNOSEN VIELER FACHLEUTE WIRD ES IN DEN KOMMENDEN FÜNF BIS ZEHN JAHREN ZU EINER DIVERSIFIKATION AUF DEN WELTMÄRKTEN KOMMEN. DER SÜD-OST-ASIATISCHE RAUM, AFRIKA UND AMERIKA BIETEN VIELE ALTE UND AUCH NEUE HANDLUNGSFELDER.



Liebe Leserinnen und Leser,

die Weltmärkte sind im Auf- und Umbruch. Die kurz aufeinanderfolgenden Krisen haben zu brüchigen Lieferketten und einer Energiekrise geführt – zumindest für Europa. Das war für international agierende Unternehmen, aber auch viele Länder ein Schock. Um künftig solche Ereignisse besser abzufangen, wollen sie sich breiter aufstellen. Das Zauberwort lautet Resilienz. Diese aktuellen Überlegungen werden einen Einfluss auf die Weltmärkte haben. Wie groß diese sein werden, steht für den Volkswirt Dr. Vincent Stamer vom Kiel Institut für Weltwirtschaft noch nicht fest. In seiner Analyse sieht er aber erste Hinweise auf mögliche Verschiebungen in den weltweiten Handelsströmen. Als Erfinder des Kiel Trade Indicators muss er es wissen.



China als größter Handelspartner des Hamburger Hafens wird auch zukünftig eine wesentliche Rolle für den Welthandel und damit für uns spielen. Zusätzlich könnten noch einige Länder hinzukommen. Nach den Prognosen vieler Fachleute wird es in den kommenden fünf bis zehn Jahren zu einer Diversifikation auf den Weltmärkten kommen. Der südost-asiatische Raum, Afrika und Amerika bieten viele alte und auch neue Handlungsfelder. Wir freuen uns, Ihnen im vorliegenden Port of Hamburg Magazine zu zeigen, welche Märkte im Aufschwung sind und wie sich Handelswege in Zukunft verschieben könnten. Lassen Sie sich von den Beiträgen inspirieren.

Bleiben Sie neugierig, Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Axel Mattern'.

AXEL MATTERN

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Inhaltsverzeichnis



03 EDITORIAL

Globale Chancen

06 INDIEN KÖNNTE EINES DER KOMMENDEN LÄNDER WERDEN

IFW-Experte Dr. Vincent Stamer im Interview

14 ASIEN IST MEHR ALS CHINA

Der Süd-Ost-Asiatische Raum gewinnt an Bedeutung

20 DAS GROSSE WARTEN AUF DEN DURCHBRUCH

Afrika gilt als ewiges Talent für den Welthandel

24 DREI FRAGEN AN ...

Sascha Godemann, Director Trade Management Africa bei Hapag-Lloyd, über die Chancen Afrikas

26 WASSERSTOFF AUS URUGUAY UND KANADA

Der transatlantische Verkehr zieht wieder an

30 ENG VERBANDELT: HAMBURG UND DER OSTSEERAUM

Die neue geopolitische Situation sorgt für einen verstärkten Handel mit den Ostseeanrainern

34 „UNSERE GESICHTER SIND NACH WESTEN GERICHTET“

Algis Latakas, General Direktor der staatlichen Seehafenbehörde, im Interview

Hafen Hamburg Marketing e.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafentöwe

38 HHM INTERN

Messen bleiben das Tor zum Erfolg

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



SCHRAMM
 Ports & Logistics

FLEXIBEL & UNIVERSAL



17

HAFEN- UND LOGISTIKSTANDORTE IN
 NORDDÉUTSCHLAND UND SKANDINAVIEN



„Indien könnte eines der kommenden Länder werden“

Dr. Vincent Stamer ist Experte für Außenhandel am Institut für Weltwirtschaft in Kiel und gleichzeitig Vater des Kiel Trade Indicators. Im Interview diskutiert er mit POHM-Redakteur Ralf Johanning über aktuelle Handelsströme und zukünftige Märkte.

POHM: Herr Stamer, Sie sind der Vater des Kiel Trade Indicators, der anhand der weltweiten Containerschiff-Bewegungen die Handelsströme von 75 Ländern und Regionen einschätzt. Wie sind Sie auf diese Idee gekommen?

Vincent Stamer: Sie werden es kaum glauben, aber ich habe den Indicator im Rahmen meiner Doktorarbeit entwickelt. Die Idee war es zuerst, anhand der Schiffe die Handelsströme zwischen Asien und Europa bewerten zu können. Eine zentrale geografische Stelle dafür ist das Rote Meer. Zu Beginn nutzte ich die App MarineTraffic, die alle Schiffe weltweit in Echtzeit anzeigt. Im Roten Meer habe ich diese händisch gezählt. Im zweiten Schritt hatte ich dann Hilfe von weiteren wissenschaftlichen Hilfskräften. Erst im dritten Schritt ist es mir gelungen, es zu automatisieren und auf alle Weltmeere zu übertragen.

Was heißt das für den Handelsindikator?

Anhand der AIS-Position lässt sich jedes Containerschiff eindeutig identifizieren. Wir berücksichtigen heute alle Containerschiffe ab einer Länge von 80 Metern. Das sind in etwa 6.000 Stück. Von ihnen erhalten wir täglich eine Position und die Port-Calls.

Was lässt sich denn mit diesen Bewegungen ablesen?

Wir konnten beispielsweise eindeutig die Auswirkungen der verschiedenen Lockdowns während der

Corona-Pandemie verfolgen. Im Januar und Februar des Jahres 2020 kam es erstmals zu einem Lockdown in China. Dies führte zu einem Einbruch bei den chinesischen Exporten. Im März und April erholten sie sich kurzfristig wieder. Doch seitdem blieben die Im- als auch Exporte im Roten Meer auf einem sehr niedrigen Niveau mit etwa 10 bis 15 Prozent unter dem erwarteten Wert. Die gesamte Schwäche ist im späteren Verlauf jedoch hauptsächlich durch die geringeren Exporte Europas nach Asien zu erklären. Die Importe nach Europa stiegen hingegen sogar teilweise.

Kann man so auf eine gewisse Abhängigkeit von China schließen?

Zumindest auf die Bedeutung des Handels mit China. Doch das betrifft in dieser Phase nicht nur Europa. Die Weltwirtschaft hat außerdem davon profitiert, dass China nach dem ersten Lockdown weiter produziert hat. Das heißt im Umkehrschluss: Hätten wir nur mit uns gehandelt, dann wäre die Wirtschaftskrise noch schlimmer gewesen. In diesem Fall haben wir sogar von den chinesischen Importen profitiert, obwohl die Handelsströme im Ganzen weiterhin sehr niedrig waren.

Bleiben wir bei den Abhängigkeiten von China. Sind diese denn so gravierend, wie von vielen politischen Seiten behauptet wird?



© HHM / Johanning

KURZVITA

Dr. Vincent Stamer

Dr. Vincent Stamer absolvierte sein Bachelorstudium an der Brown University in den USA und sein Masterstudium an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Nach Arbeitserfahrung bei der Boston Consulting Group begann er am Kiel Institut für Weltwirtschaft zu forschen und verfasste seine Dissertation zu Interaktionen zwischen dem Containerschiffnetzwerk und internationalem Handel. Zurzeit arbeitet er als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungszentrum Konjunktur und Wachstum und befasst sich mit dem deutschen Außenhandel.

Als Volkswirt kann ich das nicht so bestätigen. Natürlich gibt es gewisse Abhängigkeiten in einigen Bereichen. Nehmen wir beispielsweise die Elektronik. Sollte es zu einem Wirtschaftskonflikt kommen, wäre es wohl schwer, in Europa noch an Laptops zu kommen, denn diese kommen zu zwei Dritteln aus China.

6.000

Containerschiffe ab einer Länge von 80 Metern sind im Kiel Trade Indicator mit täglicher Position und Port-Calls gelistet.

Gibt es denn auch andere Beispiele?

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass nicht jeder Handel mit China schlecht ist. Ein schönes Beispiel für mich ist hierbei der Weihnachtsbaumschmuck,

der fast zu 100 Prozent aus China kommt. Auch dieser hat einen volkswirtschaftlichen Wert, doch ich würde hier nicht von einer Abhängigkeit sprechen. Diese besteht erst, wenn wir als Volkswirtschaft die Produkte nicht mehr ersetzen können und es für den Alltag essenziell ist.

Abhängigkeiten von China werden auch bei finanziellen Beteiligungen befürchtet. Eines der jüngsten Beispiele ist Cosco.

Eine zusätzliche Abhängigkeit sehe ich hier weniger. Bereits heute schlägt der Hamburger Hafen ein Drittel der Container mit China um. Es wird ein ganz anderes Problem werden, wenn die Europäische Union in einen Handelskrieg mit China eintreten sollte. Daher betrachte ich die ganze Diskussion um den Cosco-Einstieg als viel zu aufgeregt.

Cosco ist bereits ein großer Partner im Hafen. Werden die Verkehre nicht eher stabil bleiben?

Das ist nicht gesagt. Am Beispiel des Hafens Piräus lässt sich darstellen, wie sehr sich Cosco dort engagiert, aber nicht zwangsläufig andere aus dem Markt drängt. Wenn das auch auf Hamburg zutrifft, wird das ein positiver Impuls für Hamburg sein. Insbesondere im Bereich Transshipment sehe ich dann mögliche positive Impulse für Hamburg. So könnte

sich Cosco dafür entscheiden, keine Linien rund um das Skagerrak aufzubauen und vielmehr auf ein Transshipment in die Ostsee zu setzen.

Zurzeit ist die Bundesregierung dabei, sich ein wenig von China zu distanzieren. Stellen Sie fest, dass dies erste Auswirkungen auf die Sourcing-Strategien der Unternehmen hat?

Die konjunkturelle Schwäche Chinas wurde von einigen Fachleuten bereits dahingehend interpretiert. Meiner Meinung nach ist es aber unheimlich schwer, dies zu quantifizieren. Da wäre ich sehr vorsichtig. Normalerweise müsste eine solche Diversifikation aus China heraus einhergehen mit einem Mehr an Handelsvolumen in Süd-Ost-Asien und im gleichen Technologie-Sektor. Das ist in großem Maße nicht zu sehen. In Umfragen sieht es eher so aus, dass noch zwei Drittel der Unternehmen weiterhin an China festhalten. Eine Diversifikation heißt auch nicht, dass Unternehmen ihre Werke in China schließen werden.

Also ist es bisher nichts weiter als heiße Luft?

Ich erwarte auch in Zukunft nicht, dass Unternehmen, die sich in China engagieren, ihre Tätigkeiten beenden werden. Meine Prognose lautet: In den kommenden fünf bis zehn Jahren wird es sich eher darin äußern, dass wir ein kleines bisschen weniger an Chinas Wachstum teilhaben. Entsprechend werden die Investitionen wahrscheinlich geringer wachsen und in andere Länder abwandern. Das wird ein schleichender Prozess werden, der sich kaum quantifizieren lässt.

Wie kann das gelingen?

Wir müssen immer berechnen, wie hoch der Handel mit China wäre, hätten wir nicht diversifiziert. Dafür benötigen wir das Wirtschaftswachstum der beiden Länder als auch das weiterer Länder, um auf das sogenannte kontrafaktische Beispiel zu kommen. Nur so lässt sich berechnen, wie es ohne die politischen Spannungen gewesen wäre. Als Wissenschaftler kann ich nur sagen, dass es viel zu früh ist, um diese starken Tendenzen zu verifizieren.



THE WORLD IS OUR WORKPLACE

MSC offers sustainable and reliable transport services by road, rail and sea. We not only transport goods, we connect people and continents. Do you have a passion for shipping? Are you looking for a new challenge? Visit our Careers page at [msc.com](https://www.msc.com) to apply.



MOVING THE WORLD, TOGETHER.

Wäre Indien eines der Länder, in denen sich deutsche Unternehmen mehr engagieren sollten?

Indien könnte eines der kommenden Länder werden. Es spricht viel dafür. Das Potenzial ist da. Es gibt eine Bevölkerung, die sehr gut ausgebildet und englischsprachig ist, und das Lohnkostenniveau ist noch gering. Doch wir sehen weiterhin keine Investitionen der produzierenden Industrie. Es gibt bisher nur welche im Bereich der Dienstleistungen.

Was muss passieren?

Es muss erst der Tippingpoint erreicht werden. Sobald die ersten Konzerne investieren, wird sich die Infrastruktur anpassen. In der Folge werden sich

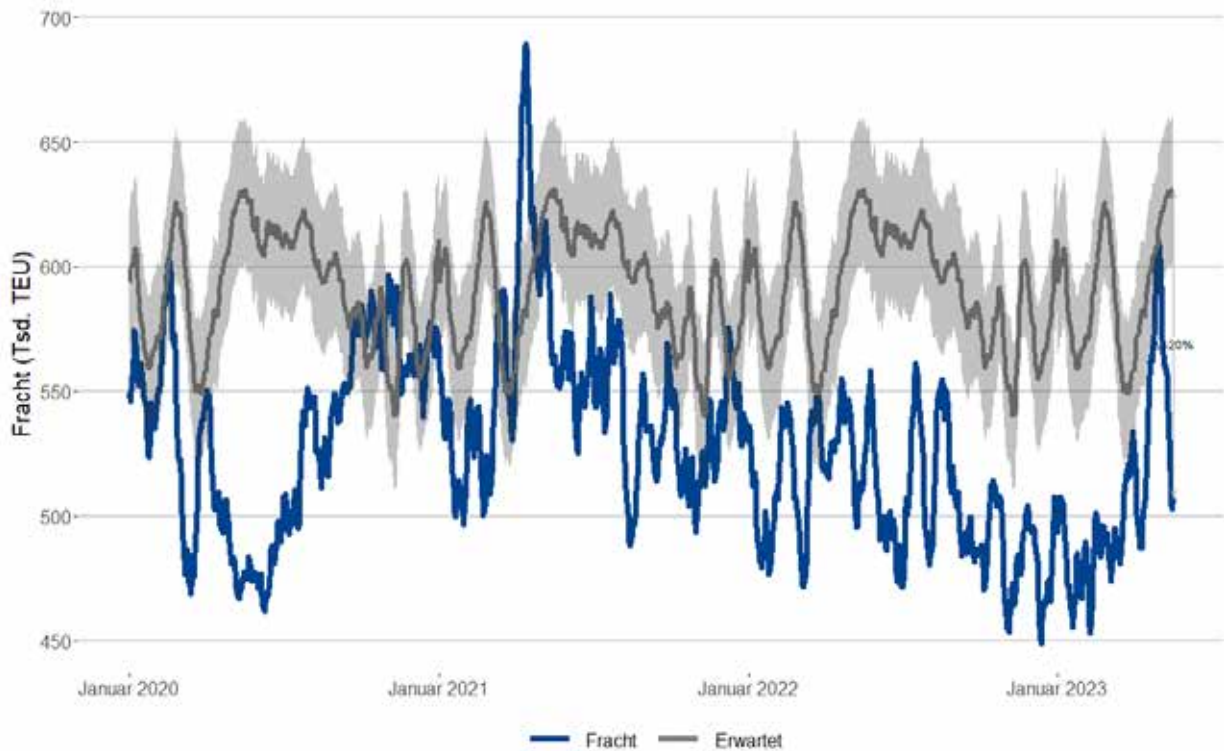
die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen ändern und vieles wird leichter werden, bis es ein Selbstläufer wird. Es bleibt dabei, Indien hat das Potenzial, ich sehe das Land aber noch nicht auf Augenhöhe mit China.

Welche Länder kommen darüber hinaus in Frage?

Die angesprochene Diversifikation wird vorerst in Süd-Ost-Asien bleiben, wie Malaysia, Indonesien, eventuell auch Vietnam, obwohl es politisch eher unsicher ist. Ich möchte aber noch mal darauf hinweisen, dass dies einige Jahre dauern wird, bis wir sichtbare Tendenzen feststellen, die zeigen, dass sich die Handelsströme ändern.

Tägliche Frachtkapazität – Rotes Meer

Stand: 21.05.2023



Quelle: Fleetmon, IFW Kiel Kiel Trade Indicator

Anhand dieser Grafik lassen sich die Lockdowns klar erkennen. Die Grafik misst die summierte Kapazität der Containerschiffe, die sich täglich im Roten Meer und im Suezkanal befinden. Wegen der besonderen geografischen Lage des Roten Meeres

spiegelt die Schifffahrt hier die Handelsaktivität zwischen Europa und Asien wider. Der erwartete Wert berechnet sich aus dem Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019, skaliert auf die Jahre 2020 und 2021 mit Hilfe von vergangenen Wachstumsraten.

Welche Faktoren könnten eine Diversifikation beschleunigen?

Eine Eskalation in der Taiwan-Frage wäre solch ein Faktor. Sollte es wirklich dazu kommen, wird es wahrscheinlich aber keinen Handelsstopp geben. Vielmehr gehe ich davon aus, dass es dann zu Strafzöllen kommen wird, wie im Handelskonflikt zwischen China und den USA. Diese Herangehensweise ermöglicht es dann europäischen Unternehmen, noch immer an bestimmte Güter heranzukommen.

Lässt sich denn aus dem Konflikt zwischen den USA und China etwas schließen?

Während der Präsidentschaft Trump hatte der Handelsstrom gelitten. Es gab bei gewissen Güterarten einen starken Rückgang. Doch der Handel ist nicht auf null zurückgefallen. Größtenteils sind heute diese Zölle noch in Kraft und doch haben die Nordamerikaner während der Coronakrise kräftig in China eingekauft. Das führte im Übrigen auch zu den Schiffsstaus vor Los Angeles.

In den vergangenen Monaten kam es zu neuen Liniendiensten unter anderem mit Nordamerika. Kommt es hier zu einer Wiederbelebung der transatlantischen Beziehungen?

Nordamerika ist sehr spannend. In jüngster Zeit ist das Handelsvolumen hier stark gestiegen. Davon profitieren auch die deutschen Häfen. Dabei handelt es sich um viele Rohstoffe. Ich könnte mir gut vorstellen, dass die USA in diesem Bereich eine größere Rolle spielen könnten. Insbesondere die Sanktionen gegen Russland haben dazu geführt, dass sich die europäischen Staaten nach Wertepartnern umschauen, um von dort die Rohstoffe zu beziehen.

Welche Impulse wären für eine Wirtschaftserholung denn noch wichtig?

Wir sollten einen weiteren Fokus auf die Eurozone legen. Wenn wir heute Europa als Ganzes betrachten, ist diese Zone unser größter Handelspartner mit über 50 Prozent. Das heißt auch, sobald die

**Containerschiff
bei der Fahrt durch
die Schleuse des
Panamakanals.**



Wirtschaft in Europa wieder anzieht, spürt das insbesondere Deutschland. So könnte ein Wachstumsimpuls von Europa ausgehen.

Wenn Sie ein Fazit ziehen, wird es zu einem Wandel der Handelsströme kommen?

Für ganz große Umlenkungseffekte ist es noch zu früh. Aber ich glaube, dass wir erste Indizien sehen, da der Handel mit Amerika steigt. Zudem sollten wir weiterhin Europa nicht aus den Augen verlieren. Mein Plädoyer: Man sollte sich zwar gewisser Abhängigkeiten bewusst werden. Aber nicht jeder Handel mit China ist schlecht. Nicht jeder Import aus China führt zu einer Abhängigkeit.

Über den Kiel Trade Indicator

Der Kiel Trade Indicator schätzt die Handelsflüsse (Im- und Exporte) von 75 Ländern und Regionen weltweit sowie des Welthandels insgesamt. Im Einzelnen umfassen die Schätzungen über 50 Länder sowie Regionen wie die EU, Subsahara-Afrika, Nordafrika, den Mittleren Osten oder Schwellenländer Asiens. Grundlage ist die Auswertung von Schiffsbewegungsdaten in Echtzeit. Ein am IfW Kiel programmierter Algorithmus wertet diese unter Zuhilfenahme von künstlicher Intelligenz aus und übersetzt die Schiffsbewegungen in preis- und saisonbereinigte Wachstumswerte gegenüber dem Vormonat.

Anlegende und ablegende Schiffe werden dabei für 500 Häfen weltweit erfasst. Zusätzlich werden Schiffsbewegungen in 100 Seeregionen analysiert und die effektive Auslastung der Containerschiffe anhand des Tiefgangs gemessen. Mittels Länder-Hafen-Korrelationen können Prognosen erstellt werden, auch für Länder ohne eigenen Tiefseehafen.

Der Kiel Trade Indicator ist im Vergleich zu den bisherigen Frühindikatoren für den Handel deutlich früher verfügbar, deutlich umfassender, stützt sich mit Hilfe von Big Data auf eine bislang einzigartig große Datenbasis und weist einen im Vergleich geringen statistischen Fehler aus. Der Algorithmus des Kiel Trade Indicators lernt mit zunehmender Datenverfügbarkeit dazu, so dass sich die Prognosegüte im Lauf der Zeit weiter erhöht. (Quelle: IfW Kiel)



Informationen unter: www.ifw-kiel.de



Fast alle Containerschiffe passieren im europäisch-asiatischen Trade das Rote Meer.



Asien ist mehr als China

Fernost ist für den Hamburger Hafen ein wichtiges Fahrtgebiet. Künftig werden sich Ladungsströme von China in andere asiatische Länder verschieben.

VON KERSTIN KLOSS



Der Tiefwasserhafen
Yangshan in Shanghai
gehört zu den größten
Häfen weltweit.



© Wang Zhengming/SWCT SPFG

Noch läuft der rote Balken hinter China von links nach rechts fast über die ganze Bildschirmseite. Beim seeseitigen Containerverkehr des Hamburger Hafens führt das ostasiatische Land mit großem Abstand die Top-10-Liste der Partnerländer an. Im vergangenen Jahr entfielen allein 2,46 Millionen TEU auf China, während Singapur auf 423.000 TEU (Platz 3) kam und Südkorea auf 186.000 TEU (Platz 10). Anfang Mai vertiefte Hamburg die seit 2010 bestehende Hafenpartnerschaft mit Busan. Das Fahrtgebiet Fernost bildet mit Nord-Ost- und Süd-Ost-Asien seit Langem ein Schwerpunktgebiet im See-Containerverkehr Hamburgs – künftig könnten sich hier Ladungsströme verschieben.

Große Containerreedereien haben die Verlagerung innerhalb Asiens schon auf dem Radar. „Wir sehen, dass die geographische Umorientierung bei einigen Unternehmen als Teil der China-plus-Eins-Strategie beginnt“, sagt Andreas Bütfering, der bei Hapag-Lloyd in Hamburg das Fahrtgebiet Fernost verantwortet. Bei der Geschäftsstrategie „C+1“ investieren Unternehmen nicht nur in China, sondern weiten ihre Produktion auf andere Länder aus, so wie es zum Beispiel Schöffel Sportbekleidung mit Sitz in Schwabmünchen macht.

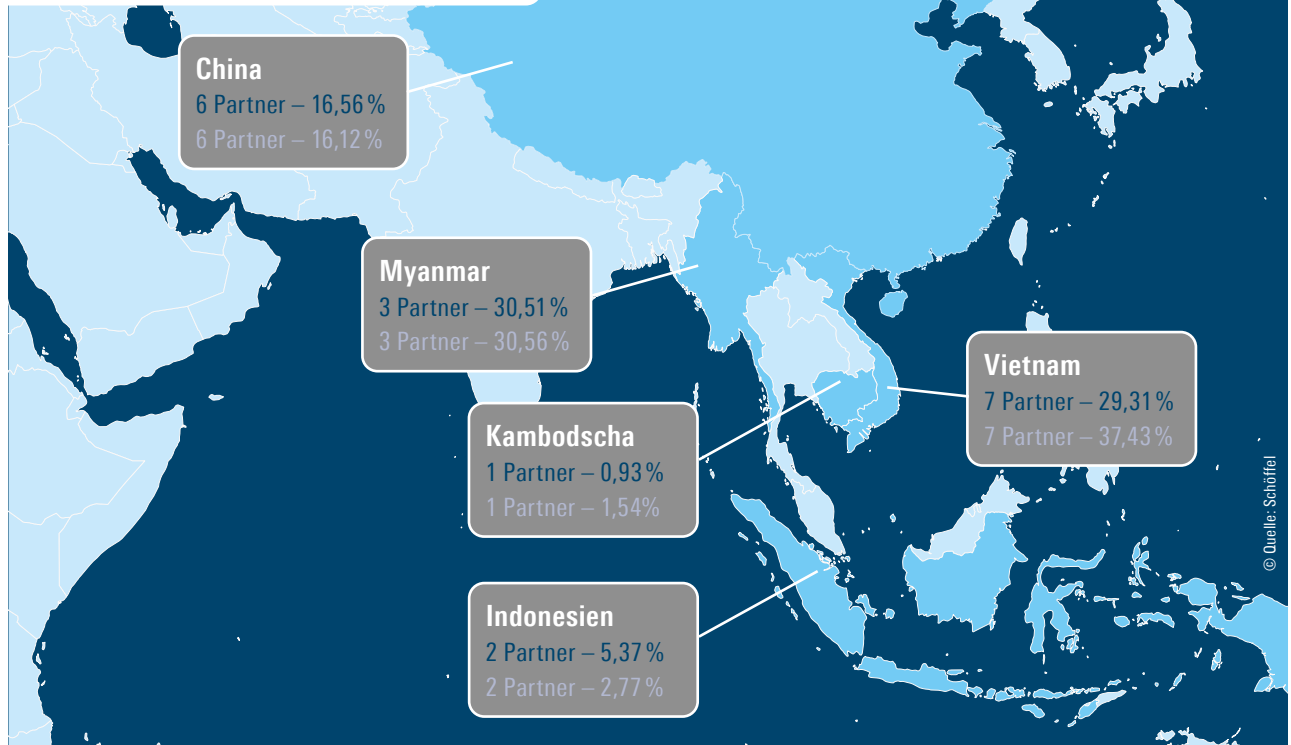


Containerreedereien haben die Verlagerung innerhalb Asiens schon auf dem Radar.

Das mittelständische Familienunternehmen lässt technische Funktionsbekleidung größtenteils in Asien fertigen, weil sich dort eigenen Angaben zufolge seit Jahrzehnten „Fachexpertise für eine qualitativ hochwertige Textilverarbeitung sowie für eine Produktion zu wirtschaftlich interessanten Konditionen angesiedelt“ habe. „Die Logistik via Schiff ist für uns mit Blick auf unsere CO₂-Strategie erste Wahl“, sagt Schöffel-Sprecherin Katrin Lörch. 2022 lieferten Partner aus China 16,56 Prozent des weltweiten Produktionsvolumens, Myanmar steuerte 30,51 Prozent und Vietnam 29,31 Prozent bei. Laut Lörch soll die Herstellung in Myanmar „perspektivisch“ reduziert werden. Unterdessen entstehen die künftigen Fabriken der Welt in Indonesien (5,37 Prozent) und Kambodscha (0,93 Prozent).

Verteilung der Produktionsstätten Schöffel

- Produktionsvolumen 2022
- Produktionsvolumen 2021



SUCHE NACH NEUEN STANDORTEN

Für Anne Thiesen ist Schöffel ein typisches Beispiel, wie Unternehmen ihre Lieferketten in Asien zunehmend resilienter aufstellen, um Ausfallrisiken durch geopolitische Konflikte, Preisspitzen oder Materialengpässe zu verringern. Sie berät Firmen beim Zugang zum asiatischen Markt und hat das jahrelang als Repräsentantin des Hamburger Hafens bei Fragen zu Unternehmensgründungen oder Geschäftspartnersuche in Hongkong, Südchina und Süd-Ost-Asien gemacht. Immer häufiger geht es in ihrem Netzwerk jetzt darum, für Fabriken in China einen Plan B auszuarbeiten. „Viele Unternehmen sind dabei, ihre Produktion zu verlagern, vor allem nach Vietnam, Indien oder Thailand“, beobachtet sie.

Hafen Hamburg Marketing e.V. Repräsentanz Shanghai

Pan Hua

Telefon: +86 21 5386 0857
E-Mail: pan.hua@hamburgshanghai.org
2/F Hamburg House, 399 Baotun Rd.
CN 200011 Shanghai
China



Den Trend bestätigt Marko Walde, Geschäftsführer der Delegation der Deutschen Wirtschaft in Vietnam: „Seit Mitte März 2022 haben wir 20 deutsche Unternehmen bei der Suche nach Investitionsmöglichkeiten in Vietnam unterstützt.“ In den vergangenen drei Jahren habe die C+1-Strategie an Dynamik gewonnen: „Die AHK Vietnam hat über 120 Anfragen von deutschen Unternehmen erhalten, die sich in Vietnam ansiedeln wollen.“ Die meisten Anfragen hätten einen Bezug zu China und „stammen von dort ansässigen Produktionsstätten oder regionalen Zentralen“. Im genannten Zeitraum investierten Walde zufolge 21 Hersteller in Vietnam – darunter die Beiersdorf-Tochter Tesa (selbstklebende Lösungen), Leonhard Kurz (Dünnschichttechnologie), Hartung (Karten, Geschenk- und Schreibartikel), Fischer (Befestigungssysteme), Viessmann (Heiz-, Kühl- und Lüftungstechnik), Magnetec (induktive Bauelemente) und Ziehl-Abegg (Ventilations-, Antriebs- und Regeltechnik).

DIVERSIFIZIERTE MÄRKTE

Angesichts der imposanten Liste ist es Walde wichtig festzuhalten, dass die Diversifizierung keine vollständige Abkehr von China bedeute, deutsche Unternehmen betrachteten China nach wie vor als einen der wichtigsten Märkte. Genauso erlebt es Michael Bönisch, der sich als Managing Partner bei Contin-

ums Hongkong auf die Beschaffung kundenspezifischer Produkte bei Subunternehmen in Asien spezialisiert hat und 95 Prozent seiner Exportware für Europa über den Hafen Hamburg verschifft. Seine Kunden aus dem Handel bestellen Haushaltswaren und Küchenutensilien – dafür habe sich China seit den 1990er-Jahren zum dominanten Beschaffungssystem entwickelt. Angesichts gestiegener Kosten in China, voller Läger und weniger Aufträgen stellen Bönisch zufolge viele Handelsunternehmen ihre Lieferketten auf den Prüfstand.

In der Haushaltswarenbranche beobachtet Bönisch derzeit eine „extrem starke Verlagerung“ nach Vietnam: „Die Supply Chains sind schon da, Lieferanten haben dort Subunternehmen, auch der Mittelstand ist vor Ort.“ In Indonesien stehe die Produktion hingegen „in den Anfängen“. Bönisch beschafft aktuell immer noch drei Viertel seiner Ware in China, ein Fünftel in Vietnam und fünf Prozent in Indonesien. „Das verschiebt sich relativ schnell, das Projektgeschäft ist wesentlich flexibler geworden, die Preise entscheiden“, sagt er. Ab 2024 stellt er sich auf „größere Beschaffungsmengen aus Indien“ ein. Bislang habe es „große Probleme mit

Hafen Hamburg Marketing e.V. Repräsentanz Mumbai



Sameeha Pradeep Suhle

Telefon: +91 22 66652 150

E-Mail: sameeha.sule@hamburgmumbai.com

Maker Tower „E“, 1st Floor, Cuffe Parade

400005 Mumbai

Indien

Rohmaterial“ für Haushaltswaren gegeben, aber bis Jahresende könnten zwei indische Konglomerate Kapazitäten für Edelstahl in der gewünschten Qualität anbieten. Das dürfte vor allem für seine US-Kunden eine verlockende Alternative sein.

INDIEN WIRD INTERESSANTER

Indien profitiert als Produktionsstandort vom Handelskrieg zwischen den USA und China. Laut einer aktuellen Auswertung der Online-Plattform Statista ist

ALLES IN SICHT!

MIT DER NEUEN PORT OF HAMBURG-APP

HAFEN LIVE (AR)	SCHIFFE
LINIENDIENSTE	INTERMODAL SERVICES
HAFENPLAN	GEZEITEN UND PEGEL
NEWS	MEDIATHEK

„derzeit nahezu das gesamte Handelsvolumen zwischen den USA (rund 550 Milliarden US-Dollar) und China (rund 185 Milliarden US-Dollar) mit Straf- und Ausgleichszöllen belegt, wenngleich nicht sämtliche Zölle aktiv sind“. Das US-Medienhaus Bloomberg sieht Anzeichen für eine „Reglobalisierung“, weil bei den US-Importen seit 2018 Chinas Anteil zugunsten anderer asiatischer Exportnationen schrumpft. Bis März dieses Jahres habe Apple seine Produktionskapazitäten in Indien verdreifacht und dort iPhones im Wert von mehr als sieben Milliarden US-Dollar hergestellt. Auch der US-Technologiekonzern Cisco kündigte Anfang Mai an, zwecks „Resilienz der Lieferkette“ in Indien zentrale Produktionskapazitäten aufzubauen. Globale Schuhhersteller wie Nike, Adidas, Puma oder Reebok führen ihre C+1-Strategie ebenfalls auf den Subkontinent. Experten gehen davon aus, dass andere Bereiche folgen werden, speziell der Einzelhandel. Seit zwei Jahren bekommt Dirk Matter, Geschäftsführer der AHK Indien in Düsseldorf „signifikant mehr Anfragen“, weil sich deutsche Unternehmen nach neuen Beschaffungsmärkten umschauchen. Potenzial sieht er in Indien vor allem bei Metallprodukten wie Guss- und Schmiedeteilen, Komponenten für die Autoindustrie, chemischen, pharmazeutischen sowie elektrischen und elektronischen Produkten.



Stefan Halusa, Geschäftsführer der Deutsch-Indischen Handelskammer (AHK Indien) in Mumbai

© privat

„Industrielle Arbeitsplätze sind die Antwort auf die wachsende Bevölkerung.“

Um aus Indien ein Exportland zu machen, hat die Regierung 2020 mit den „Production Linked Incentive Schemes“ produktionsgetriebene Anreize für 14 Schlüsselbranchen angekündigt – angefangen bei Autoteilen über Batterieanlagen und Textilien bis zu Weißer Ware. „Industrielle Arbeitsplätze sind die Antwort auf die wachsende Bevölkerung“, sagt Stefan Halusa, Geschäftsführer der Deutsch-Indischen Handelskammer (AHK Indien) in Mumbai. Gleichzeitig versuche die indische Regierung mit ihrer Nationalen Logistikkpolitik „eine wettbewerbsfähige Logistikkapazität für den Export zur Verfügung zu stellen“, denn noch sind die Logistikkosten doppelt so hoch wie in Europa. Doch Halusa betont: „Im Vergleich zu China und anderen asiatischen Ländern ist Indien wegen der kürzeren Transportstrecke geografisch im Vorteil.“

Leiterin Marktentwicklung Asien/ Projektmanagerin bei HHM



Inga Gurries

Telefon: +49 40 37709 173

E-Mail: gurries@hafen-hamburg.de

Hafen Hamburg Marketing

Pickhuben 6

20457 Hamburg

Welche De-Risking-Strategien zur Risikoreduzierung Unternehmen in China gerade tatsächlich umsetzen, weiß Thomas Heck, Leiter China Business Group bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers in Frankfurt. „Wir hören im Markt, dass die große Mehrheit der Unternehmen in China bleibt und weiterhin investiert, aber besonders Mittelständler sich auch andere Märkte genau anschauen“, sagt er. Während es Konzerne „im Zweifelsfall verkraften, wenn beispielsweise für ein paar Jahre die Produktion in China ausfällt oder für einige Zeit keine Dividenden aus China kommen“, habe das für mittelständische Unternehmen mit nur drei oder vier Fabriken weltweit existenzielle Bedeutung. Als großer Gewinner steht für Heck Singapur fest, denn dahin ziehen nicht nur scharenweise Expats aus Hongkong und Festlandchina um. Unternehmen wie der Chemiekonzern Evonik oder der Halbleiterhersteller Infineon positionieren sich in dem Inselstaat mit ihren Asien-Headquarters. In Singapur sind nach Auskunft von Tim Philippi, Executive Director bei der Deutsch-Singapurischen Industrie- und Handelskammer, über 2.000 deutsche Firmen aktiv. Das globale Finanzzentrum ist auch ein wichtiger Produktionsstandort – laut Philippi werden „mehr als 20 Prozent des Bruttoinlandsprodukts durch den Fertigungsbereich erwirtschaftet“. Wie viele andere internationale Unternehmen nutzen sie den Stadtstaat „vorwiegend als regionale Basis, um in andere südostasiatische Märkte zu expandieren“. Das bestätigt Peter Dressler, Vice President Logistics bei Infineon Technologies: „Wir haben Standorte in Malaysia, Indonesien, Singapur, Thailand und auf den Philippinen. Viele Produktionspartner sind im südostasiatischen Raum. Singapur ist für uns in der Logistik ein wichtiges Drehkreuz.“

Im vergangenen Jahr gingen im weltweit zweitgrößten Hafen von Singapur 37,29 Millionen TEU über die Kaikante. Für die wachsenden Anforderungen des globalen Handels entstehen bis 2040 im Tuas Port zusätzliche Kapazitäten von 65 Millionen TEU. Auch Vietnam verfügt über ein modernes Seehafensystem – Hai Phong, Ho-Chi-Minh-Stadt, Ba Ria und Vung Tau stehen auf der Liste der 50 Häfen mit dem

größten Frachtdurchsatz weltweit. Gateway-Häfen wie Lach Huyen (Hai Phong), Cai Mep (Ba Ria-Vung Tau) können Mega-Containerschiffe abfertigen. Das vietnamesische Statistikamt schätzt das Containervolumen aller Seehäfen Vietnams in 2022 auf 25,09 Millionen TEU – das sind fünf Prozent mehr als im Vorjahr. „Das starke Wachstum der Fahrtgebiete nach China, Japan, Südkorea, Süd-Ost-Asien und auf einigen europäischen Routen sowie die hohen Seefracht-raten haben vielen vietnamesischen Reedereien zu einem deutlichen Umsatz- und Gewinnwachstum verholfen“, berichtet Walde von der AHK Vietnam.

CHINA BLEIBT ATTRAKTIV

Die indischen Seehäfen profitieren von privaten Investitionen wie beim Ausbau des Containerterminals des Jawaharlal Nehru Port in Mumbai unter Beteiligung von J M Baxi Ports & Logistics Ltd. (JMBPL). 35 Prozent von JMBPL gehören seit Januar Hapag-Lloyd, für CEO Rolf Habben Jansen ist Indien „einer unserer wichtigsten Wachstumsmärkte“.

Neben dem weltgrößten Containerhafen in Shanghai befinden sich allerdings sechs weitere chinesische Hä-

fen in den umschlagstärksten Top 10. Leo Xu sitzt als Sales & Pricing Manager South China bei der internationalen Spedition A. Hartrodt mittendrin – die Greater Bay Area verfügt mit Shenzhen, Guangzhou-Nansha und Hongkong über drei der zehn weltgrößten Containerhäfen. Xu geht gelassen damit um, dass sich einige arbeitsintensive Industrien wie Textil- und Schuhherstellung, Elektronikmontage und -verarbeitung verlagert haben: „Wir konzentrieren uns auf andere Branchen, die aus China exportieren, in der Greater Bay Area haben wir weiterhin Hightech/Elektronik und Anlagenbau.“ Zudem richte A. Hartrodt mehr Aufmerksamkeit auf den innerasiatischen Handel, da einige Rohstoffe von China nach Süd-Ost-Asien verschifft werden müssen.

Auch Bütfering von Hapag-Lloyd gibt Entwarnung: „Der Anteil von chinesischen Exporten wird über sehr lange Zeit weiterhin dominant bleiben und es wird aus meiner Sicht noch bis zum Ende des Jahrzehnts brauchen, bis wir signifikante Umverteilungen in andere Länder sehen werden.“ Der rote Balken hinter China bei den Top-Partnerländern des Hamburger Hafens dürfte noch lange lang bleiben. ■

Windkraft wird Wasserstoff

Die gewerblichen Verkehre werden sich auch langfristig nicht ausschließlich direkt mit Strom versorgen lassen. Wasserstoff als ein zusätzlicher Energieträger ist daher unerlässlich.

Kombiniert man die Windkraft dazu, erhält man Grünen Wasserstoff (Green Hydrogen), einen zentralen Bestandteil der deutschen Energiewende. Das Deutsche Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven (DOIZ) bietet bereits eine auf die Windenergie-Branche abgestimmte Infrastruktur. Diese wird ausgebaut und für den Umschlag und die Produktion von Wasserstoff weiterentwickelt und optimiert.

Seien Sie dabei! Informieren Sie sich oder lassen Sie sich von uns beraten.

Mehr Informationen und Ansprechpartner finden Sie unter www.offshore-basis.de

Einen ersten Eindruck vermittelt Ihnen unser Film über das DOIZ.



Agentur für Wirtschaftsförderung



Aktiv für die Wirtschaft!

Kapitän-Alexander-Straße 1
27472 Cuxhaven

Telefon +49 (0) 4721 / 599-60
E-Mail wasserstoff@afw-cuxhaven.de

In Zusammenarbeit mit

C/H₂ CUXHAVEN HYDROGEN C/O CUXHAVEN OFFSHORE

Das große Warten auf den Durchbruch

Der zweitgrößte Kontinent der Erde zeichnet sich durch eine junge, wachsende Bevölkerung, reiche Rohstoffvorkommen und kräftige Wachstumsraten. Er lockt damit Unternehmen an, die sich diverser aufstellen wollen.

VON NICOLE DE JONG

Die aktuellen Krisen haben Afrika einmal mehr in den Fokus gerückt. Der Kontinent wird wieder wichtiger für Investitions- und Handelspartner. Er lockt zunehmend Unternehmen an, die sich vielfältiger aufstellen wollen. Umgekehrt wollen auch afrikanische Staaten ihre Geschäfte diversifizieren. Die Zahl der afrikanischen Länder, in denen freie und faire Wahlen stattfinden, nimmt zu. Das Wirtschaftswachstum des Kontinents steigt seit einem Jahrzehnt kontinuierlich, die Aussichten sind gut.

Treiber sind einem Bericht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zufolge die fortschreitende Urbanisierung, eine immer breitere Mittelschicht

sowie ein wachsender Dienstleistungssektor. Infrastrukturinvestitionen und Einnahmen aus Rohstoffverkäufen wie Erdöl sind ebenfalls für das Wachstum verantwortlich. Darüber hinaus setzen viele afrikanische Staaten auf einen Ausbau der erneuerbaren Energien, wie etwa Kenia. Das Auswärtige Amt betont, dass Afrika vor Potenzialen strotzt: eine junge, wachsende Bevölkerung, reiche Rohstoffvorkommen und kräftige Wachstumsraten.

Bereits im Mai 2022 hatte Bundeskanzler Olaf Scholz die drei west- und südafrikanischen Staaten Senegal, Niger und Südafrika besucht. Es ging es vor allem darum, die Wirtschaftsbeziehungen zu stärken.

**Hapag-Lloyd entwickelt
kontinuierlich seine
Liniendienste nach
Afrika weiter.**





**Blick von oben
auf den Hafen von
Durban, Südafrika.**

© iStockphotos/michaelljung

Bei seiner zweiten Reise im Mai dieses Jahres nach Äthiopien und Kenia standen wiederum wirtschaftliche Themen im Mittelpunkt, immens wichtig sei es seinen Aussagen zufolge aber auch, den Klimawandel und aktuelle Konflikte zu bekämpfen.

„Wir müssen uns einstellen auf eine Welt, die multipolar sein wird und in der viele Länder des globalen Südens eine große Bedeutung bekommen werden“, sagte Scholz bei seiner Ankunft in Ostafrika. Er zeigte sich beeindruckt, dass in Kenia bereits mehr als 90 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Energieträgern produziert wird. „Afrika ist für uns in Deutschland, ist für uns in Europa von zentraler Bedeutung“, betonte der Kanzler. Es gilt, die afrikanischen Länder ganz neu in den Blick zu nehmen und Partnerschaften auf Augenhöhe zu begründen.

RAHMENBEDINGUNGEN VERBESSERN

Neben den Zukunftschancen Afrikas hat der Kontinent jedoch auch große Herausforderungen zu meistern. Faktoren wie Armut, politische Instabilität oder mangelnde Infrastruktur stellten das wirtschaftliche Engagement Deutschlands und Aktivitäten ausländischer Investoren vor besondere Rahmenbedingungen, schreibt des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. Und weiter, dass das wirtschaftliche Potenzial Afrikas erheblich, aber bei Weitem noch nicht ausgeschöpft sei.

Für viele deutsche Unternehmen ist Afrika nicht erst seit der Energiekrise und Pandemie ein attraktiver Kontinent. Vor allem Südafrika ist ein wichtiger Handelspartner für Deutschland, weil es über Reserven an Chrom, Gold, Mangan und Platin-Metallen verfügt. Doch auch der Handel mit Ägypten, Libyen, Tunesien, Nigeria, Marokko, Algerien und der Elfenbeinküste nimmt aufgrund von deren Rohstoffvorkommen zu. Die Hamburger Containerreederei Hapag-Lloyd ist bereits vor 15 Jahren in den afrikanischen Subsaharamarkt eingestiegen und verzeichnet seitdem ein stetiges Wachstum des Transportvolumens von und nach Afrika. Seit 2006, als Hapag-Lloyd und CP Ships fusioniert haben, sei Afrika für das Unternehmen ein besonders wichtiger Markt. Den Start bildeten Aktivitäten im Senegal, schnell wurde die Reederei daraufhin außerdem in Südafrika tätig, damals noch in Zusammenarbeit mit der Schweizer Linienreederei Mediterranean Shipping Company (MSC), die mehr als zehn Jahre gedauert hat. „Im vergangenen Jahr haben wir das Container-Liniengeschäft von Deutsche Afrika-Linien (DAL) übernommen, um unser Geschäft dort entsprechend weiter auszubauen“, erläutert Sascha Godemann, Director Trade Management Africa bei Hapag-Lloyd. Die Übernahme von DAL sei eine hervorragende Ergänzung zu den bestehenden Aktivitäten auf dem afrikanischen Kontinent, vor allem das Angebot von und nach Südafrika profitiere davon.

Die Integration der Containerlinienaktivitäten sei mittlerweile abgeschlossen. Hapag-Lloyd hat die 150 Mitarbeiter übernommen, die in Hamburg und den DAL-Büros in Südafrika sitzen. Das 6.589 TEU Containerschiff – die Kalahari-Express – sowie die Flotte von knapp 18.000 eigenen und geleasteten Containern sind ebenfalls in den Besitz der Hamburger Reederei übergegangen.

AUSBAU NACH WESTAFRIKA

Ein Jahr zuvor hatte Hapag-Lloyd die auf Afrika spezialisierte Reederei NileDutch übernommen und damit die Präsenz und das Serviceangebot von und nach Westafrika deutlich ausgebaut. „Bis dato waren wir vor allem im nordwestlichen Afrika vertreten, unter anderem in Ghana und Nigeria“, sagt Godemann. Mit der Akquisition kamen Büros in Angola, Kongo und Kamerun dazu. In Südafrika unterhält die Reederei nun ein Headquarter in Durban, Büros in Johannesburg und Kapstadt sowie ein sehr dichtes Agentennetzwerk. NileDutch hat sieben Liniendienste, rund 35.000 TEU Transportkapazität und eine Containerflotte mit einer Kapazität von rund 80.000 TEU mitgebracht. Hapag-Lloyd verfügt außerdem über eigene Büros in Marokko, Ghana, Nigeria, Kenia und Senegal und hat sein Netzwerk nach Ostafrika erweitert mit Diensten nach Kenia und Tansania.

Marokko beispielsweise ist ein wichtiger Exporteur von gekühlten Gütern wie Obst, Gemüse und Meeresfrüchten und damit ein wichtiger Teil der Entwicklungsstrategie im Segment der Reefer-Verkehre. Das Land exportiert Waren wie Mineralien, Chemikalien, Textilien und Lebensmittel wie Weizen, Mais, Ölsaaten oder Zucker. Importiert werden vor allem Elektronik, Ersatzteile und Lebensmittel. Über den Hafen Tanger-Med ist es an das globale Hapag-Lloyd-Netzwerk angeschlossen. Die Reederei hat sich darüber hinaus mit zehn Prozent am Containerterminal 3 (TC3) im Hafen von Tanger-Med 2 beteiligt.

Aus dem Senegal transportiert Hapag-Lloyd hauptsächlich Nüsse, Baumwolle und Mineralien. Der Export von Fischen und Fischprodukten gehört ebenfalls zu den wichtigen Einnahmequellen des Landes. 2023 soll mit der Förderung von Erdöl und Erdgas vor der Küste begonnen werden. Der Senegal importiert vor allem Chemikalien, Lebensmittel und Bekleidung. Das Land ist durch den wöchentlichen West Africa Express (WAX) an das Netzwerk der Reederei angebunden. In Ostafrika verbindet East Africa Service 3 (EAS3) Kenia mit den wichtigsten Häfen in Singapur und Shanghai, während der East Africa Service 2 (EAS2) das ostafrikanische Land mit der Westküste Indiens und Jebel Ali in Dubai verknüpft. Über ganz Africa verteilt unterhält die Reederei 14 Liniendienste und drei Intra Africa Short Sea Services,

mit wenigen Ausnahmen alle mit wöchentlicher Frequenz. Schlüsselpartner sind Maersk, CMA und ONE, aber das Unternehmen kooperiert auch mit PIL, Goldstar (GSL) und Emirates Shipping Line (ESL). Hapag-Lloyd arbeitet sehr stark nach dem Hub-and-Spoke-Prinzip. „Wir sind ständig dabei, Synergien zu finden und unsere Produkte – nicht nur in Afrika – zu optimieren und zu erweitern“, erläutert Godemann. Die Reederei verzeichnete in den vergangenen Jahren in Afrika jeweils ein zweistelliges Wachstum bezogen auf das Volumen, generiert teilweise auf natürliche Weise und teilweise durch den Zukauf von weiteren Carriern.

Das Geschäft macht inzwischen knapp sieben Prozent des Gesamtvolumens von Hapag-Lloyd aus. Ziel sei es, diesen Anteil in Kürze auf acht bis neun Prozent zu erhöhen und die Eine-Million-TEU-Grenze zu knacken, von der man nicht mehr weit entfernt sei. Das Unternehmen beobachtet den Markt ständig, ermittelt Im- und Exportdaten und tauscht sich entsprechend mit Kollegen vor Ort aus, um zu eruieren, wo Möglichkeiten sind, weiter zu wachsen. „Wir checken, ob das Geschäft profitabel und welches Investment gefordert sein wird. Gibt es strategische Partner, die man hinzuziehen kann, und welche Vorteile ergeben sich für die Hapag-Lloyd-Welt?“ Am Ende der Analyse steht dann ein schlichtes Ja oder Nein. ■

Außenhandel Afrika

Laut dem Africa Business Guide der Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing (GTAI) mit Sitz in Berlin konnte der deutsche Außenhandel mit Afrika 2022 um 21,3 Prozent auf ein neues Rekordniveau von 59,8 Milliarden Euro zulegen. Die Importe aus Afrika stiegen um 27,4 Prozent auf 33,4 Milliarden Euro. Allein aus der Republik Südafrika importierte Deutschland Waren im Wert von 14,4 Milliarden Euro – nach 12,3 Milliarden Euro im Vorjahr. Auf Platz zwei folgte Libyen, von wo Deutschland fast ausschließlich Erdöl im Wert von 3,6 Milliarden Euro importierte. Die Erdölproduzentenländer Nigeria mit Einfuhren in Höhe von 1,9 Milliarden Euro und Tschad mit 1,2 Milliarden Euro hatten ebenfalls einen Anteil an den höheren Importen.

Der GTAI zufolge legten die deutschen Exporte mit einem Plus von 14,5 Prozent auf 26,4 Milliarden Euro zwar etwas weniger zu. Aber auch hier stand Südafrika mit Lieferungen von 9,8 Milliarden Euro ganz oben. In Nordafrika waren Ägypten (4,2 Milliarden Euro) und Marokko (2,8 Milliarden Euro) die größten Abnehmerländer. Neben Südafrika waren in Subsahara-Afrika noch Nigeria mit Exporten in Höhe von 1,1 Milliarden Euro, die Elfenbeinküste mit gelieferten Waren im Wert von 334 Millionen Euro und Kenia mit Exporten in Höhe von 260 Millionen Euro wichtige Absatzmärkte.



Drei Fragen an ...

Sascha Godemann, Director Trade Management Africa bei Hapag-Lloyd.

1. Sie sind seit mehr als einem Jahrzehnt in Afrika aktiv. Warum ist der Kontinent ein strategisch wichtiger Markt für Hapag-Lloyd?

Es wird erwartet, dass der Kontinent im Vergleich zu den Märkten der Welt in den nächsten fünf bis zehn Jahren die größten Wachstumsraten verzeichnet. Wir erwarten, dass auch das containerisierte Volumen weiter steigt, und sehen als Containercarrier gute Chancen, dort weiter zu wachsen. Die Mittelschicht in Afrika ist jung und wird immer größer, speziell in Südafrika oder Industriezonen wie Nigeria, Ghana oder Kenia. Gesättigte Märkte in den Industrieländern oder die bekannten Probleme im Russland-Geschäft wecken das Interesse am afrikanischen Markt. Unternehmen wie Volkswagen haben bereits in lokale Produktionsstätten

investiert. Der Autokonzern beispielsweise unterhält Fahrzeugmontagestandorte in Südafrika, Kenia, Nigeria, Ruanda und Ghana. Auch Indien investiert in Afrika, etwa in Textilproduktionen. Statt die Baumwolle für die Verarbeitung nach Bangladesch, Pakistan oder China zu bringen, werden Textilien vor Ort hergestellt und zum Beispiel in die USA verschifft. Es geht dabei vor allem um kürzere Transportwege, aber auch darum, die lokale Bevölkerung zu unterstützen.

2. Welchen Herausforderungen müssen Sie sich stellen und was ist anders im Vergleich zu anderen Kontinenten?

Viele afrikanische Länder sind durch Konflikte in Mitleidenschaft gezogen. Vielerorts gibt es politische Unru-

hen, wie wir sie gerade im Sudan erleben. Wahlen oder Regimewechsel beobachten wir immer mit sehr viel Interesse und hoffen, dass es nicht zu Ausschreitungen kommt. Noch immer leben Millionen von Menschen in Afrika unter der Armutsgrenze und vom Wachstum profitiert selten die Allgemeinheit. Der soziale Druck und Korruption sind in vielen afrikanischen Staaten ein Nährboden für Frustration und Unruhen. Häufig fehlen den Menschen Perspektiven. Landbewohner ziehen in die Stadt und hoffen auf ein besseres Leben. Zwar haben sich einige afrikanische Länder in den vergangenen Jahren auch zu stabilen Volkswirtschaften entwickelt, unsichere Arbeitsverhältnisse mit niedrigen Löhnen sind aber immer noch verbreitet. Eine weitere Herausforderung ist die Infrastruktur in den Häfen, aber vor allem auch im Hinterland. Es gibt auch hier ausländische Investoren, die Straßen bauen, bislang gibt es aber vielerorts keine guten Straßen- und Schienennetze. Herausforderungen operativer Natur wie unter anderem Tiefgangsbeschränkungen und Hafenüberlastungen erschweren manchmal unsere Geschäftstätigkeit.

3. Welche Tipps geben Sie Unternehmen, die mit Afrika ins Geschäft kommen wollen?

Die Frage ist gar nicht so einfach zu beantworten. Jedes Land in Afrika ist anders, es gibt so viele Unterschiede, von Küste zu Küste und Land zu Land, dass man hier keine pauschale Aussage treffen kann. Sicherlich ist es sinnvoll, wenn man komplett neu reinkommen möchte, sich gezielt auf das jeweilige Land und dessen Markt vorzubereiten. Welche Sprache wird dort gesprochen, kann man auf Englisch oder Französisch kommunizieren? Welche Gepflogenheiten sind zu beachten? Sinnvoll ist es außerdem, sich mit lokalen Unternehmen in Verbindung zu setzen, zuzuhören und zu lernen, und vor allem lokale Mitarbeiter einzusetzen. Aber Achtung, was in Marokko üblich ist, muss nicht zwangsläufig woanders genauso funktionieren. Auch darf der Kontakt zu den örtlichen Behörden nicht vernachlässigt werden. Sicherlich zahlt es sich aus flexibel zu sein. Übrigens: Von Deutschen wird in der Regel Pünktlichkeit erwartet.



Customs Solutions

Meine Checkliste für eine gute Zollagentur:

- ☑ rechtskonforme Zollanmeldungen
- ☑ persönliche Ansprechpartner & gute Erreichbarkeit
- ☑ automatisierte Prozesse und Schnittstellen
- ☑ schnelle Abwicklung und hohe Fachkompetenz
- ☑ exzellente Reputation
- ☑ konzernfrei und neutral
- ☑ auch bei Wechsel meines Spediteurs verfügbar

www.ip-cs.de

+49 40 333976 0



We're all

about customs



© National Port Administration (ANP) Uruguay

Wasserstoff aus Uruguay und Kanada

Der Hamburger Hafen spielt beim Aufbau einer internationalen Wasserstoffwirtschaft, in der sich Uruguay und Kanada als Zulieferer positionieren möchten, eine wichtige Rolle.

VON NICOLE DE JONG

Hamburg hat daher mit den Häfen in Montevideo (Uruguay) und Belledune (Kanada) Grundsatzvereinbarungen über die Zusammenarbeit getroffen. Der Hamburger Hafen ist mit mehr als 1.000 Häfen weltweit über den Seeweg verbunden. So auch mit dem Hafen in Montevideo, der Hauptstadt des südamerikanischen Landes Uruguay. Die kleine Nation, die grob gesagt zwischen Argentinien und Brasilien liegt und per Schiff über den Südatlantik erreichbar ist, gilt als eines der stabilsten, demokratischsten und wohlhabendsten Länder in Lateinamerika. Der

gerne als Musterknabe bezeichnete Staat hat es geschafft, sich als strategischer Transitpunkt für den internationalen Handel zu positionieren. Und er ist zusammen mit Chile das Land in Südamerika mit der hochwertigsten Hafeninfrastruktur. Montevideo gilt als wichtigster Handelshafen an der Ostküste Südamerikas.

Die Häfen Hamburg und Montevideo arbeiten bereits seit vielen Jahren zusammen. 2005 unterzeichneten sie ein erstes Memorandum of Understanding (MoU), das 2013 erneuert wurde. Mit der

Unterzeichnung der dritten Absichtserklärung im vergangenen August wurde vereinbart, die Zusammenarbeit bei den Themen Hinterlandverkehr, intelligente Häfen und grüner Wasserstoff zu intensivieren. Der Hafen in Montevideo gilt mittlerweile als Energiehub. Denn für den Im- und Export von erneuerbaren Energien, insbesondere grünem Wasserstoff, werde der Hafen nach eigenen Angaben eine zentrale Rolle spielen.

„Der Hamburger Hafen bietet Uruguay den Zugang zu Deutschland und Europa und ist seit vielen Jahren ein geschätzter Partner für Know-how-Transfer und den Ausbau der kommerziellen Verbindungen“, sagt Franziska Gruber, Leiterin der Abteilung Dienstleistungen, Außenhandel und Nachhaltigkeit der Deutsch-Uruguayischen Industrie- und Handelskammer (AHK) mit Sitz in Montevideo. Insbesondere beim Aufbau einer internationalen Wasserstoffwirtschaft, in der sich Uruguay als Zulieferer klimafreundlicher Energieträger positionieren möchte, spiele die Kooperation mit dem Hamburger Hafen eine wichtige Rolle. Als Freihafen und Tor zur internationalen Wirtschaftsorganisation in Lateinamerika (Mercosur) biete der Hafen von Montevideo mit Blick auf das Abkommen mit der EU in Zukunft auch einen verstärkten Zugang zu Handelsströmen aus und in diesen Wirtschaftsblock.

Uruguay produziert heute schon im Durchschnitt 97 Prozent seines Energiebedarfs aus erneuerbaren Quellen und plant laut seiner Wasserstoff-Roadmap

bis 2030 zusätzliche zehn Gigawatt (GW) an grünem Wasserstoff, hauptsächlich für den Export, zu produzieren. „Die Zusammenarbeit beider Häfen in Energiefragen sowie dem Transfer von Know-how gliedert sich in weitere Partnerschaften des öffentlichen und privaten Sektors ein, die eine Win-win-Situation für beide Länder bringen“, fügt Gruber hinzu. „Die Häfen von Hamburg und Montevideo können dazu beitragen, grüne Energie von Südamerika nach Europa zu transportieren“, betonte Dr. Peter Tschentscher, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, bei der Unterzeichnung des MoU 2022.

„Neben den bereits bestehenden Geschäften besteht die Idee, Erfahrungen mit dem Hamburger Hafen auszutauschen und zu sehen, welche Tools, die dort eingesetzt werden, für das Hafengebiet von Montevideo nützlich sein können“, ergänzt Andrés Nieto, National System Ports Area Manager der nationalen Hafenbehörde (ANP) in Uruguay. Es werde über die Möglichkeit nachgedacht, den Hafen von Montevideo, nicht nur für uruguayische Exporte zu nutzen, sondern auch Ländern wie Paraguay und Bolivien, die keine eigenen Seehäfen haben, für ihren Export und Import zur Verfügung zu stellen.

„Und Uruguay will bis 2040 rund 1,9 Milliarden Euro in die Entwicklung von grünem Wasserstoff investieren. Mit seiner Lage so nah am Atlantik ist der Hafen von Montevideo ideal für den Export“, sagt er. Das Land begann in den 2010er-Jahren mit der Entwicklung alternativer Energien und arbeitet hauptsächlich mit ei-



Der Laker „Federal Oshima“ verbindet den Hamburger Hafen seit Anfang April direkt mit den Großen Seen.



Daniel Loureiro, Vizepräsident der Nationalen Hafenverwaltung Uruguays (links), und Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, bei der Unterzeichnung des MoU zwischen den Häfen Montevideos und Hamburgs.

nem Mix aus Solar-, Wasser- und Windkraft. Dadurch wird es möglich, eine große Menge grünen Wasserstoffs zu produzieren. Uruguay könnte eine Schlüsselrolle als Lieferant erneuerbarer Energiequellen spielen. Darüber hinaus verfügt es über Produktionskapazitäten, die den künftigen deutschen Bedarf an Methanol decken können, was insbesondere für die Dekarbonisierung der chemischen Industrie wichtig sein wird. Schon 2020 hatte die AHK Uruguay gemeinsam mit der deutschen Botschaft in Montevideo und mehreren deutschen Unternehmen eine Wasserstoffinitiative zur Lieferung von grünem Wasserstoff nach Deutschland gestartet. Einer der Gründer der Initiative ist die Firma Enertrag, die mit dem Tambor Green Hydrogen Hub in Tacuarembo im zentralen Norden des Landes das erste Exportprojekt in Uruguay entwickelt. Darüber hinaus ist Deutschland im Außenhandel wichtigster Partner Uruguays in Europa und belegt den 6. Platz in der uruguayischen Handelsbilanz. Aus Uruguay führt Deutschland hauptsächlich Zellulose, Rindfleisch, Wolle und Stoffe ein. Nach Uruguay exportiert Deutschland vor allem Pharmazeutika, Fahrzeuge, Autoteile und Chemikalien. Beim Thema Wasserstoff will Deutschland auch mit Kanada enger zusammenarbeiten. So haben die ka-

nadische und die deutsche Regierung vereinbart, eine Energiepartnerschaft zu gründen. Die zielt darauf ab, dass beide Länder bis 2050 Netto-Null-Emissionen erreichen und damit das Pariser Klimaabkommen umsetzen, dem sowohl Kanada als auch Deutschland beigetreten sind. Sie unterstützen auch die im August 2022 in Stephenville, Neufundland, unterzeichnete gemeinsame Absichtserklärung zwischen Kanada und Deutschland zur Gründung einer deutsch-kanadischen Wasserstoffallianz. Um einen sicheren Zugang für den Transport von sauberen Kraftstoffen, grüner Energie und anderen Produkten zwischen beiden Staaten zu gewährleisten, haben die Belledune Port Authority (BPA) in Kanada und der Hamburger Hafen im Dezember 2022 eine Absichtserklärung unterzeichnet. Beide Häfen wollen bei der Beförderung von trockenen und flüssigen Massengütern und Industrieprodukten kooperieren. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Produktion, der Lagerung und dem Transport von umweltfreundlicheren Kraftstoffen wie grünem Ammoniak, Wasserstoff, Biomasse und erneuerbarem Erdgas. Der Hafen Belledune liegt am Atlantik und bietet einige der kürzesten Seeverkehrswege nach Europa. Er ist mit vier Seeterminals, 1.600



Denis Caron, Präsident & CEO der Hafenbehörde Belledune (links), und Axel Mattern, HHM-Vorstand, unterzeichneten das MoU feierlich.

Hektar Industriegelände und einer modernen Infrastruktur ausgestattet.

Der Hamburger Hafen ist zudem seit Anfang April über die kanadische Reederei Fednav mit deren Atlantic Lakes Line (FAL Line)-Dienst auch direkt mit den Großen Seen verbunden, einer Gruppe von fünf zusammenhängenden Süßwasserseen in Nordamerika. Zu den Destinationen in Übersee zählen Hamilton in Kanada sowie Cleveland in den USA. Als erster sogenannter Laker legte die „Federal Oshima“ mit einer Tragfähigkeit von 36.000 Tonnen am Terminal C. Steinweg an. Fednav betreibt eine Flotte von etwa 120 weltweit verkehrenden Massengutfrachtern, von denen sich etwa 60 im eigenen Besitz befinden. Fednav hat seinen Hauptsitz in Montréal (QC), beschäftigt etwa 300 Büromitarbeiter und unterhält weltweit Handelsbüros.

„Dieser neue Dienst deutet an, dass es zu einer zunehmenden Diversifizierung der Linien kommt“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e. V. Diesen Trend unterstreichen weitere Liniendienste, die im ersten Quartal den Hamburger Hafen mit gelistet haben. So nahm im Februar die Reederei Peter W. Lampke als deutsche Vertreterin von Ellermann City Liners Hamburg in die transat-

lantische Linie USX auf. Fünf Schiffe mit Kapazitäten von bis zu 5.000 TEU verkehren zwischen Hamburg, Tilbury, New York, Jacksonville, Wilmington, Bilbao, Antwerpen und Rotterdam und verbinden die Hansestadt somit direkt mit der US-amerikanischen Ostküste.

„Der USA Trade war schon immer der Klassiker eines jeden Schiffsmaklers und Linienagenten mit langer hanseatischer Verbundenheit“, erläutert Andree Brinkmann, Geschäftsführer von PWL Shipping. Die Reederei mit ihrer neuen Vertretung, der britischen Ellerman City Liners, gilt als einer der letzten „unabhängigen Linienagenten“ in Deutschland im USA-Vollcontainerverkehr. „Unsere Erfahrungen im US-Handel als unabhängiger Schiffsmakler und privat geführtes Unternehmen bestehen seit vielen Jahren zudem auch mit den PWL Shipping vertretenden Ro/Ro-Liniereedereien von deutschen Seehäfen zur USA“, erläutert er. Bislang befördert die Reederei in der Regel hochwertige Konsum- und Industriegüter von namhaften Herstellern und Produzenten aus Deutschland, Österreich, Schweiz sowie auch aus Polen und Tschechien. Die Abfahrten sind wöchentlich, jeweils donnerstags vom HHLA-Containerterminal Burchardkai (CTB) ausgehend. ■

Eng verbandelt: Hamburg und der Ostseeraum

Für den Hamburger Hafen sind die Ostsee-Anrainerstaaten seit Jahrhunderten kulturell, wirtschaftlich und politisch von großer Bedeutung. Durch die veränderte geopolitische Lage wird die Partnerschaft mit den Ländern dieser Region immer wichtiger. Viele Logistikunternehmen haben ihre Strategie entsprechend angepasst.

VON CLAUDIA BEHREND

Bis heute sind die Staaten in der Ostseeregion wichtige Handelspartner des Hamburger Hafens – und werden immer bedeutender. Rund 35 wöchentliche Feeder- und Shortsea-Dienste in die Ostseeregion bietet Deutschlands größter Universalhafen derzeit durchschnittlich an und übernimmt dadurch im seeseitigen Außenhandel mit den Ostseeanrainern eine führende Rolle als Transit-Drehscheibe.

Unter den Handelspartnern aus dieser Region belegte Polen im vergangenen Jahr Platz 4 (2021 Platz 7, 2020 Platz 10), gefolgt von Schweden (im dritten Jahr in Folge auf Platz 5) und Finnland (2022 Platz 6, 2021 Platz 13, 2020 Platz 12). Besonders starke Zuwächse wurden dabei mit Polen verzeichnet: Hier stieg der Umschlag im Vergleich zu 2021 um 24,3 Prozent auf knapp 237.000 TEU. Ähnlich gut entwickelte sich der Containerverkehr mit Finnland: Hier betrug das Plus 22 Prozent, sodass rund 213.000 TEU umgeschlagen wurden.

Die Folgen des Angriffskrieges gegen die Ukraine stellten die Ostseeanrainer aufgrund ihrer Handelsverbindungen mit Russland auch vor einige Herausforderungen, etwa Polen. „Die bestehenden Verkehrskorridore verloren in kürzester Zeit an Bedeutung, und die Stabilisierung der europäischen Wirtschaft hing von der Reaktion der Logistikunternehmen und der Inbetriebnahme von neuen Verkehrskorridoren ab“, berichtet Krzysztof Kamiński, Geschäftsführer bei PKP Cargo Connect GmbH mit Sitz in Hamburg.

UMLEITUNG VON UKRAINISCHEN GETREIDETRANSPORTEN DURCH POLEN

Der international agierende Logistikkdienstleister und die deutsche Gesellschaft aus der PKP CARGO Gruppe betreute bis 2022 hauptsächlich intermodale Transporte über die Neue Seidenstraße. „Aufgrund der großen Veränderungen auf dem Markt hat das Unternehmen sein Geschäftsprofil teilweise geändert. Es ist jetzt verantwortlich für die Lieferung von über 200.000 Tonnen Energierohstoffen über deutsche Häfen nach Polen“, erläutert Kamiński und ergänzt:

SEE-CONTAINERVERKEHR HAFEN HAMBURG MIT ...
 (IN TEU), STAND: 23.1.23

RANG 2022	RANG 2021	RANG 2020	PARTNERLAND	2021	2022	DIFFERENZ	IN %
4	7	10	Polen	236	294	56	24,3%
5	5	5	Schweden	298	292	-4	-2,2%
6	13	12	Finnland	174	213	38	22,3%
19	19	19	Litauen	117	112	-5	-4,4%

Quelle: HfHM

„Bei Getreide und Getreidederivaten aus Polen und der Ukraine haben wir Transporte zu deutschen Häfen und Verarbeitungsbetrieben unterstützt. Dank spezialisierter Getreidewaggons konnten wir über 40.000 Tonnen Getreideprodukte zu Terminals in Hamburg, Drentwede und Brake transportieren.“

Das Unternehmen PKP erwartet auch in diesem Jahr, dass die europäische Logistikbranche von geopolitischen Faktoren und dem Krieg beeinflusst wird. Logistikunternehmen müssen daher flexibel und offen gegenüber neuen Transportlösungen bleiben. „Neben Importen von militärischer Ausrüstung und Kraftstoffen sowie Exporten zur Unterstützung der Ukraine müssen wir stabile Transportkorridore – einschließlich des intermodalen Verkehrs – zwischen der EU und der Ukraine schaffen, die fester Bestandteil der neuen Logistikarchitektur Europas werden“, sagt Kamiński.

Die Situation auf dem intermodalen Schienenverkehrsmarkt, insbesondere auf der Neuen Seidenstraße, wird sich verbessern. Den aktuellen Mengenrückgang hält PKP für vorübergehend und sorgt für den Umschlag von immer mehr intermodaler Ladung in Seehäfen, insbesondere in Hamburg.

MODERNE SCHIFFE FÜR SCHWEDISCHE ZIELE

Stena Line konnte nach Angaben des Unternehmens – rein wirtschaftlich betrachtet – flexibel auf den Angriff Russlands auf die Ukraine reagieren und sieht Potenzial im weiteren Zusammenwachsen von Zentral- und Osteuropa. Erst kürzlich hat sich das schwedische Fährunternehmen, das sich auf Ro-Pax-Fährdienste spezialisiert hat, die Fähr- und RoRo-Terminalservices im Hafen von Ventspils, Lettland,



Von Irland im Westen bis Lettland im Osten verbindet Stena Line nahezu alle nördlichen Länder auf 18 festen Routen mit einer Flotte von 39 Schiffen, wie hier der „Mecklenburg-Vorpommern“.

© Stena Line



© WSA Kiel-Holtenau

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK, auch Kiel-Canal genannt) verbindet als meistbefahrenste Seeschiffahrtsstraße der Welt Nord- und Ostsee. Daher wird Hamburg auch als der westlichste Ostseehafen bezeichnet.

gesichert. Im vergangenen Jahr wurde zudem die Route Nynäshamn-Hanko, Finnland, neu aufgesetzt und ist mittlerweile etabliert.

Auf der Route Travemünde-Liepaja, Lettland, und Nynäshamn-Ventspils hat Stena Line modernisierte, teilweise verlängerte Fährschiffe eingesetzt, um der Nachfrage nach mehr Kapazität nachzukommen. Nicht zuletzt wurden 2022 die beiden brandneuen E-Flexer-Fähren „Stena Ebba“ und „Stena Estrid“ auf der Route Karlskrona-Gdynia in Betrieb genommen. Sie sorgen für mehr Frachtvolumen und Reisende zwischen dem stetig wachsenden polnischen Markt und Südschweden. Hinzu kommen die bestehenden frachtorientierten Routen Rostock-Trelleborg und Travemünde-Liepaja.

Dass sich der Deutschlandsitz von Stena Line trotz fehlender Fährverbindung an der Elbe befindet, hat mehrere Gründe. „Wir haben uns im Jahr 2020 für Hamburg als kommerzielles Zentrum in Deutschland entschieden, da hier das maritime Herz Deutschlands schlägt und die Stadt strategisch günstig zwischen unseren Abfahrtschiffen Kiel, Rostock und Travemünde liegt“, erläutert Mikko Juelich, Trade Director Germany und Deutschlandchef von Stena Line in Hamburg. „Darüber hinaus hat der Stena-Konzern hier mit Stena Recycling und Stena Glovis zwei Unternehmen vor Ort und mit Stena Logistik in Bremen ein weiteres in der Nähe, mit denen wir in Zukunft noch stärker kooperieren werden.“

Das nach Passagieren zweite Standbein der Reederei, die Fracht, hat sich zuletzt gut entwickelt: „Wir konnten letztes Jahr unser Frachtsegment weiter stabilisieren, sowohl bei der begleiteten und unbegleiteten Ladung und der Projektladung als auch im Intermodalsegment“, so Juelich. Allerdings: „Die guten Ergebnisse 2022 werden uns in diesem Jahr von Nutzen sein, wenn die Folgekosten der Energiekrise auf die Wirtschaft durchschlagen. Von einer guten Position aus gilt es, wachsam zu bleiben.“

REGER AUSTAUSCH MIT FINNLAND

Finnland zählt mit acht wöchentlich verkehrenden Vollcontainer-Liniendiensten auch verkehrstechnisch zu den wichtigsten Partnerländern im Containerverkehr des Hamburger Hafens in der Ostseeregion. Hier werden unter anderem die Häfen Helsinki, Hamina-Kotka, Rauma sowie Tornio und Oulu angefahren. Über Hamina-Kotka, Helsinki und Rauma werden dabei rund 97 Prozent des finnischen Containerverkehrs mit Hamburg abgewickelt.

Die im Verkehr mit Finnland betriebenen Containerschiffe haben Stellplatzkapazitäten zwischen 850 und 1.900 Standardcontainern (TEU). Die Transitzeiten des Seetransportes liegen je nach Hafen, Verkehrsrichtung und Rotation üblicherweise bei drei bis vier Tagen. Bei Bedarf werden auch Transporte konventioneller Ladung mit Mehrzweckschiffen einer Stückgut-Reederei durchgeführt.

Wie groß die Bedeutung des Hamburger Hafens für Hamina-Kotka ist, unterstreicht auch Kimmo Naski. „Ein großer Teil unseres Container-Feederverkehrs läuft über den Hamburger Hafen“, so der Geschäftsführer von Finnlands größtem Universalhafen, wo der Gesamtverkehr 2022 um 11,7 Prozent höher war als im Vorjahr. Und auch für 2023 ist Naski optimistisch: Trotz zweier längerer Streikphasen in diesem Jahr beträgt der Zuwachs nach den ersten vier Monaten (Januar – April) 11,4 Prozent. Allerdings: „Momentan sieht es aber so aus, dass der finnische Export nicht mehr so zieht wie am Anfang des Jahres.“ Deshalb sei auch eine Prognose bis Ende des Jahres schwierig.

Natürlich sind die Auswirkungen auf den Handel mit Russland auch hier groß: „Es gibt so gut wie keinen Handel mehr zwischen diesen beiden Staaten“, berichtet der Geschäftsführer. „Von dem russischen Transitverkehr über unseren Hafen sind nur noch die Düngemittel, die zur Nahrungsmittelgruppe gehören, übrig geblieben.“ Zudem importierten die finnischen Unternehmen früher viele Waren aus Russland. „Diese Güter wurden mit dem Zug oder mit dem Lkw über die Grenze transportiert.“ Da dies nicht mehr möglich ist, würden diese Waren, insbe-

sondere Holz, nun aus anderen Ländern importiert und kommen jetzt per Schiff zum Hafen.

ENGE ZUSAMMENARBEIT MIT LITAUEN

Darüber hinaus gilt auch Litauen als wichtiger Partner für maritime und landgebundene Transportdienstleistungen für den Hamburger Hafen. Derzeit sind es acht Container-Liniendienste mit Litauen, die alle den Hafen Klaipeda anlaufen. Dabei kommen Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 870 und 1.400 TEU zum Einsatz. Die Transitzeit zwischen Hamburg und Litauen beträgt in Abhängigkeit von Richtung und Anzahl weiterer Häfen in der Regel zwei bis vier Tage. ■

Regionaldirektorin Europa bei HHM



Marina Basso Michael

Telefon: 040/ 37709 111

E-Mail: basso-michael@hafen-hamburg.de

Hafen Hamburg Marketing

Pickhuben 6

20457 Hamburg

„Unsere Gesichter sind nach Westen gerichtet“

Algis Latakas, der seit 2020 General Direktor der staatlichen Seehafenbehörde Klaipėda ist, erläutert im Interview, wie sich der Hafen aufstellen möchte.

Woran denken Sie zuerst bei der Beziehung zwischen den Häfen Klaipėda und Hamburg?

Daran, dass es, wie zwischen allen Häfen, zwar einige Unterschiede, aber auch viele Gemeinsamkeiten gibt. Schließlich sind fast alle Häfen trimodal. Litauen und Deutschland sind aber auch wirtschaftlich eng verflochten: Rund zwölf Prozent unseres Ladungsaufkommens stammt aus Deutschland. Und unsere Mentalität ist ähnlich. Hamburg könnte unser bester Freund werden.

Was bedeutet die im Mai besiegelte Mitgliedschaft bei HHM für Sie?

Es geht dabei nicht nur um Zusammenarbeit, sondern zeigt auch, dass Klaipėda nach starken Partnern

sucht und nicht in seiner eigenen Blase bleibt. Beide Häfen können nicht nur Informationen, Erfahrungen, Analysen und Statistiken austauschen, sondern sich auch gegenseitig geschäftlich fördern. Wir sind sehr froh darüber, dass Hafen Hamburg Marketing uns als Mitglied aufgenommen hat, was auch an unserer guten Entwicklung liegt.

Wie hat sich denn der Güterumschlag entwickelt?

Wir haben das vergangene Jahr mit einem Frachtvolumen von 36,1 Millionen Tonnen abgeschlossen und konnten unseren vierten Platz unter den Häfen der östlichen Ostsee behaupten. Das Frachtaufkommen verringerte sich um 21 Prozent gegenüber 45,6 Millionen Tonnen 2021, was auf den Verlust fast aller Transitla-



© Algirdas Kulbaris

**Algirdas Latakas, seit 2020
General Direktor der staatlichen
Seehafenbehörde Klaipėda.**

derung aufgrund der Sanktionen gegen Belarus und des Krieges in der Ukraine zurückzuführen ist. Das Ergebnis ist aber besser als ursprünglich prognostiziert.

Was für Ladungsgüter sind vom Krieg und den Sanktionen betroffen?

Der Rückgang liegt vor allem an der Transitfracht, die um 35 Prozent zurückgegangen ist. Dass es insgesamt nur 21 Prozent sind, zeigt, dass wir einiges Volumen kompensieren konnten.

Hauptsächlich nicht mehr verladen wurde weißrussischer Dünger als Schüttgut, was zumindest teilweise durch eine Rekordzahl von Containern und einem Anstieg der LNG- und sonstigen Erdölprodukt-Ladungen ausgeglichen wurde. Der Hafen von Klaipėda hat seine Position an der Ostküste der Ostsee behauptet und ist nun mit einem Plus von 57 Prozent und mehr als eine Million TEU dort führend beim Umschlag von Containerfracht. Das liegt auch daran, dass wir als neuer Hub MSC in den wichtigen Diensten von und nach Asien, Pakistan und Indien sowie Nord- und Südamerika angelaufen werden und für die führende Reederei Feederverkehre in den baltischen Staaten durchführen.

Welche Strategie verfolgen Sie für Ihren Hafen angesichts des Kriegs und der herausfordernden geopolitischen Lage?

Für uns steht fest: Unsere Gesichter sind nach Westen gerichtet. Außerdem geht es darum, zusätzlich zum Umschlag von Gütern einen zusätzlichen Wert für den Hafen zu schaffen, um die Ladungsverluste –

immerhin 40 Prozent weniger Transshipmentladung seit Kriegsbeginn im Februar 2022 – zu kompensieren.

Gibt es bereits konkrete Ansätze?

Gerade hat der Staat Litauen eine Ausschreibung über Offshore-Windenergieanlagen mit 700 Megawatt gestartet. Im Herbst werden weitere 700 Megawatt ausgeschrieben. Wir sind daher dabei, unsere Infrastruktur entsprechend auszubauen, um als Installations- und Basishafen zu agieren. Ein zweiter spannender Bereich ist Wasserkraft. Bei einem Besuch in Hamburg habe ich mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge der Hamburg Port Authority gesehen, das fand ich sehr spannend.

Was sind Ihre Erwartungen für 2023?

Unsere Entwicklung hängt stark von den Sanktionspaketen ab, die wir uneingeschränkt unterstützen. Deshalb kümmern wir uns um die Kompensation mit anderen Warengruppen. Im ersten Quartal dieses Jahres haben wir mit drei Millionen Tonnen im Vergleich zum Vorjahr zwölf Prozent weniger Ladung umgeschlagen. Für das Jahr rechne ich mit insgesamt 35 Millionen Tonnen. Beim Containerumschlag wollen wir die eine Million TEU halten. Was uns dabei hilft ist, dass wir als Universalhafen sehr diversifiziert aufgestellt sind und von Schüttgut über Ro-Ro bis Flüssiglading und Container fast alles umschlagen, sogar Passagiere. Es fällt mir recht schwer zu sagen, was wir nicht umschlagen, außer etwa Gefahrgut und biologische Ladung.

Schreibt mir unter: facebook.com/hafenhamburg

PETER PICKHUBENS PINNWAND



ASIEN  BRÜCKE

Asienbrücke e.V. - Euro-Asien Initiative ist neues HHM-Mitglied

Die Asienbrücke e.V. Initiative setzt sich für intensivere Kooperationen zwischen den Ländern der asiatisch-pazifischen Region mit der Bundesrepublik Deutschland sowie der Europäischen Union ein. Die Pflege und Intensivierung der deutsch-asiatischen Beziehungen auf politischer, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher sowie kultureller Ebene ist hierbei ein besonderer Arbeitsschwerpunkt der Initiative. Zudem strebt die Initiative einen respektvollen Interessenaustausch und eine gemeinsame Lösungsfindung für globale Probleme an.

Übrigens ...

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

-  HAFENHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORTOFHAMBURG
-  PORT OF HAMBURG

HHM begrüßt die Klaipeda State Seaport Authority als Mitglied

Der Seehafen Klaipeda ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt und damit das Tor Litauens zur Welt. Das Hauptziel des seit 1992 verstaatlichten Seehafens ist es, sich ständig weiterzuentwickeln, seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und den Güterumschlag zu steigern. Der Hafen von Klaipeda ist ein wesentlicher Bestandteil der litauischen Transportpolitik. Er ist einer der wichtigsten Häfen in der Region und hat sich in den letzten Jahren zu dem umsatzstärksten Hafen im Baltikum entwickelt. Durch die verstärkte partnerschaftliche Beziehung zwischen dem Hamburger Hafen und dem Hafen Klaipeda können die maritimen und landgebundenen Transportdienstleistungen zwischen den beiden Ländern weiter ausgebaut und verstärkt werden.



KLAIPĖDOS UOSTAS
PORT OF KLAIPĖDA

Welc
abo



Gemeinsam sind wir stärker

Gleich vier neue Mitglieder aus dem Bereich der Logistikdienstleistung und Spedition darf Hafen Hamburg Marketing begrüßen.

SRTS Europe ist ein wichtiger Player in der internationalen Logistikberatung. Mit einer hohen Analyse- und Beratungskompetenz sowie unter Zuhilfenahme innovativer Bündelungskonzepte entwickelt das Unternehmen Teil- oder Komplettlösungen entlang der Wertschöpfungskette (Supply Chain) für Kunden weltweit.

Die **CONTEX Packing GmbH** ist seit 30 Jahren als Logistikdienstleister für Im- und Exporte im Hamburger Hafen aktiv. Seit 1990 hat das Unternehmen ein breites Netzwerk aufbauen und kontinuierlich expandieren können. Die Leistungen der GmbH umfassen die komplette Lagerlogistik. Dazu gehören Entladung, Lagerung, Kommissionierung oder der Umschlag von Containern sowie die dazugehörige Zollabwicklung.

Die **SDZ GmbH** ist ein international erfahrenes Unternehmen für zukunftsweisende Logistikplanung, Simulation und Software. Seit 1986 planen, simulieren und digitalisieren die Expertinnen und Experten des Unternehmens die nationalen und internationalen Liefer- und Wertschöpfungsketten für Produktion, Distribution und Transport. Sie begleiten ihre Kunden bei der Bewältigung hochkomplexer Prozesse, wobei sie sich auf ihre Branchen-Expertise, die umfassenden Ingenieurleistungen sowie ein starkes, vertrauensvolles Team verlassen.

Die **Martin Tolksdorf Logistics GmbH** bietet neben maßgeschneiderten Ganzzugsystemen weltweit auch Intermodale Transporte sowie umfassende Zolldienstleistungen an.

Seit der Gründung im Jahr 2000 liegt der Fokus des Familienunternehmens auf der Beratung von Speditionen, der Übernahme von speditionellen Leistungen als Outsourcing Partner sowie auf der Netzwerkentwicklung und Administration von Überseetransporten. Zudem platzieren sie eigene Angebote im Landverkehr mit den GUS-Staaten, im Container- sowie im konventionellen Ladungsverkehr.



Messen bleiben das Tor zum Erfolg

Hafen Hamburg Marketing organisierte gleich zwei Gemeinschaftsstände auf weltweit anerkannten Messen.

In diesem Frühjahr hat sich mal wieder gezeigt, wie wichtig Fachmessen für die Branchen sind. Die Corona-Zeiten sind vorbei. Das demonstriert eindrucksvoll die Zahl der Aussteller und der Besucher sowohl auf der transport logistic, der internationalen Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, als auch auf der Breakbulk Europe in Rotterdam.

Zur transport logistic, die in diesem Jahr endlich wieder in Präsenz stattfand, kamen mehr als 75.000 Besucher aus über 120 Ländern. Die Auswahl an Ausstellern war genauso beeindruckend. Insgesamt präsentierten 2.320 Unternehmen aus über 67 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen.

Da durfte auch der Hamburger Hafen nicht fehlen. Hafen Hamburg Marketing (HHM) organisierte mit der Logistik-Initiative Hamburg wieder den Gemeinschaftsstand „Gateway Hamburg“. Über 50 Mitaussteller zeigten sich überaus zufrieden mit dem Messeauftritt Hamburgs und der gesamten Messe. Auch prominente Politikerinnen und Politiker ließen sich einen Besuch am Gateway Hamburg nicht nehmen. So konnte HHM Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, und Dr. Melanie Leonhard, Senatorin für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, auf dem Stand begrüßen. Darüber hinaus kamen noch viele internationale Wirtschaftsdelegationen, um sich über

den Hamburger Hafen und seine Unternehmen zu informieren.

Etwas spezialisierter startete die Breakbulk Europe in diesem Jahr in Rotterdam mit über 850 Ausstellern aus 141 Ländern. Auch hier zeigte sich, wie wichtig die persönlichen Kontakte nach ein paar Jahren Zwangspause sind. Auf dem Gemeinschaftsstand von HHM präsentierten sich zwölf Mitaussteller. Ihr Resümee ist beeindruckend. Für alle war auch diese Messe wieder ein Erfolg.



Hafen Hamburg Marketing organisierte die Gemeinschaftsstände auf der transport logistic und auf der Breakbulk Europe.

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Juni 2023:** Ralf Johanning, Hafen Hamburg Marketing e.V.

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Juni 2023:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Holländische Reihe 8, 22765 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Juni 2023:** Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Juni 2023:** Beisner Druck GmbH & Co. KG ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Juni 2023:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Juni 2023:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. 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: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.



BLUE WATER BREB



Your One-Stop Shop for Wind Logistics



Blue Water BREB GmbH
Kapitän-Alexander-Straße 16
27472 Cuxhaven

www.bluewaterbreb.de
info@bw-breb.de

Terminal Cuxhaven
(DOIZ)
An der Baumrönne 1
27472 Cuxhaven

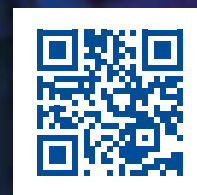
Agency Sassnitz
Hafeneingangsgebäude
Im Fährhafen 20b
18546 Sassnitz/Neu Mukram



Logistik-Experten für alle Güter

Gefahrgut-, Transport-, Werk- und Warenlogistik – *Alles aus einer Hand*

- Gefahrguttankcontainer-Operating
- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 20.000 Stellplätzen



KONTAKT:

info@kruse-unternehmensgruppe.de

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