

KLAR SCHIFF IN DER NORDSEE?

Nordseehäfen schlagen sich gut im globalen Transportnetzwerk. Doch ihre Vorteile stehen mittelfristig zur Disposition.

Studie von ROI und BVL (Bundesvereinigung Logistik e.V.) über alternative Transportwege von China nach Osteuropa



Immer mehr Werke in Osteuropa, insbesondere in Tschechien, Polen, Ungarn, der Slowakei und Rumänien, werden aus China beliefert. Unter dem Gesichtspunkt einer ganzheitlichen Optimierung der Supply Chain ist die geografische Nähe und die Größe eines Hafens jedoch kein ausreichendes Kriterium – wie die sinkenden Volumina der Schwarzmeerhäfen zeigen.

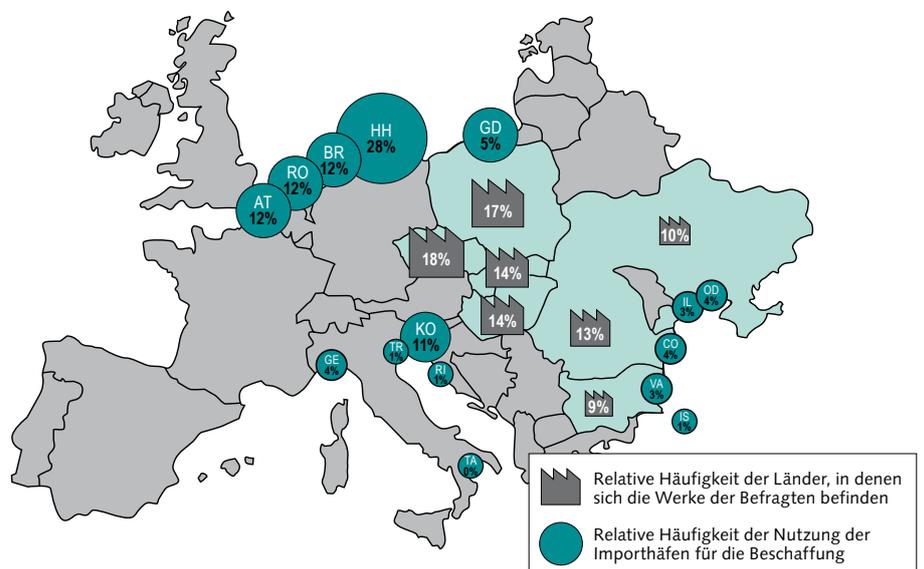
Für die im Rahmen der Studie befragten Unternehmen spielen insbesondere die Kosten des Hafens und des Nachlaufs, die Bearbeitungszeit der Container, die Nachlaufzeit vom Hafen bis zum Werk, die Zuverlässigkeit der Bearbeitung, die Sicherheit der Ware, die Anbindung des Hafens und die Verfügbarkeit eine herausragende Rolle: 8 von 10 Befragten messen diesen Kriterien eine hohe, oder sehr hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die wichtigste Rolle spielen dabei die Kosten, die infrastrukturelle Anbindung und die Bearbeitungszeit – mit hoher Wichtigkeit für 9 von 10 Befragten.

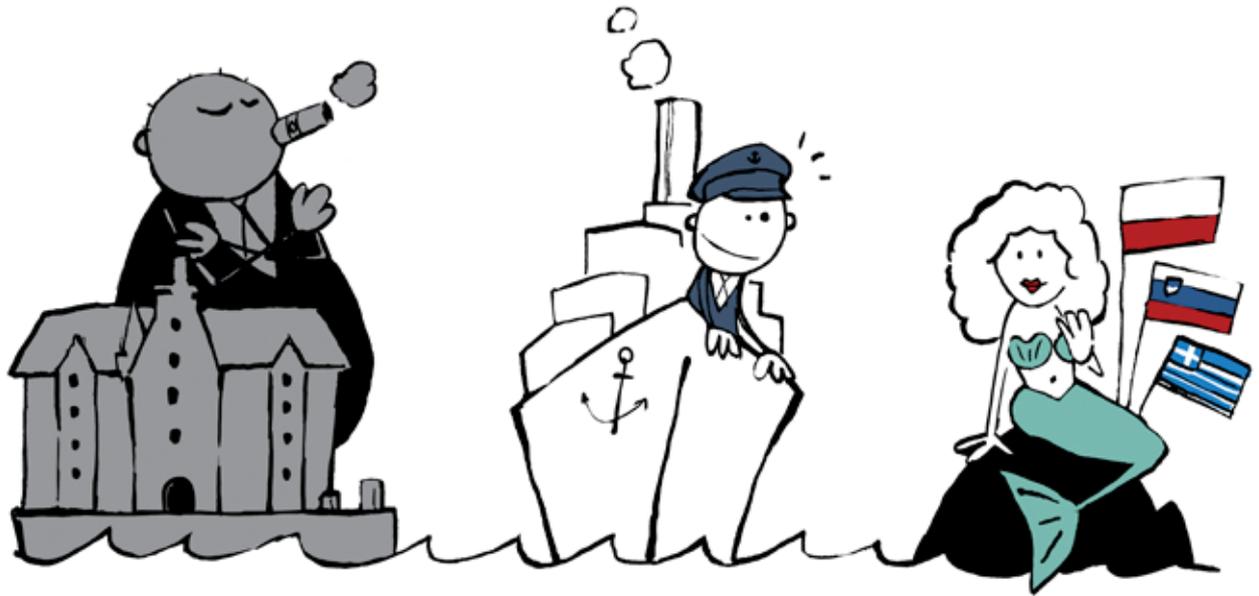
Dieser Kriterienmix ist für den bisherigen Erfolg der Nordseehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen verantwortlich. Doch die etablierte Marktverteilung droht zu kippen: Während die Abfertigungsvolumina

in Hamburg sinken, holt beispielsweise das slowenische Koper stark auf: Es bietet nicht nur gute Kostenkonditionen, sondern hat auch die Abfertigungsqualität kontinuierlich steigern können. Auch der polnische Hafen Danzig bietet ein großes Potenzial dank kontinuierlicher Verbesserung der Infrastruktur, sowie der guten Verkehrsanbindung innerhalb Polens und nach Tschechien. Im letzten Jahr hat sich das Container-volumen von Danzig fast verdoppelt.

Noch machen die Nordseehäfen das Rennen. In mehr als 60% der Fälle werden Importe aus China nach Osteuropa über Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen abgewickelt, wobei Hamburg klarer Spitzenreiter ist.

Die etablierte Marktverteilung droht zu kippen – schon heute sinken die Abfertigungsvolumina in Hamburg.





A

Allerdings sind mehrere Häfen in Osteuropa, insbesondere Koper und Danzig, aber auch das griechische Piräus, von einer hohen Dynamik geprägt: Infrastrukturinvestitionen, Qualitätsinitiativen und die kontinuierliche Verbesserung der Rahmenbedingungen werden ihr Profil in den kommenden Jahren stark verändern. Gerade die Vorteile des Hamburger Hafens, die bislang vor allem in seiner Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und Sicherheit sowie verhältnismäßig geringen Nachlaufzeit liegen, stehen damit mittelfristig zur Disposition. Unternehmen, die in Ihrer Supply Chain Sicherheitsbestände eingeplant haben und für die Transportlaufzeiten keine entscheidende Rolle spielen, finden schon heute neben den angestammten Häfen vor allem günstigere Alternativen.

Für die langfristige Versorgungsplanung europäischer Werke aus China ist deshalb einerseits die differenzierte Bewertung potenziell relevanter Häfen anhand eines

**Für die Versorgungsplanung
europäischer Werke aus China
ist eine differenzierte Bewertung
der Häfen und eine proaktive
Strategie notwendig.**

umfassenden Kriterienkatalogs von zentraler Bedeutung. Andererseits setzt eine proaktive Strategie auch eine intensive Beobachtung ‚heißer Kandidaten‘ und den Aufbau eines kontinuierlichen Dialogs und Informationsaustauschs mit den jeweiligen Hafenbetreibern und Reedereien voraus.

**Komplette Studie anfordern:
research@roi-international.com**