

Duitsland, exportland

Leipzig/Halle groeit snel

In Duitsland, de grootste markt voor logistiek in Europa, is de regio Leipzig/Halle de sterkste groeier. De regio wil graag een toegangspoort worden voor de nieuw toetredende EU-landen. Supply Chain Magazine ging mee op een Nederlandse logistieke handelsmissie en onderzocht wat Leipzig heeft te bieden.

Door Marieke Jansen

Nederland streeft dit jaar Frankrijk voorbij als de grootste exporteur naar Duitsland. Dit stelde de Nederlands-Duitse Handelskamer (DNHK) onlangs vast. Volgens de handelskamer heeft Nederland in de eerste helft van het jaar meer dan 35,3 miljard euro aan goederen naar Duitsland geëxporteerd. Frankrijk, in 2007 de grootste exporteur naar Duitsland, voerde in dezelfde periode ongeveer 34 miljard uit.

De economische groei lag in Nederland in het afgelopen jaar op 3,5 procent, waarmee het land in geheel Europa een topospositie bekleedt. Als grootste import- en exportpartner neemt Duitsland met betrekking tot de Nederlandse economie een sleutelrol in. Het handelsvolume van beide landen lag in 2007 rond 140 miljard euro. Nederland is met afstand de belangrijkste directe investeerder in de Bondsrepubliek. Volgens de Duitse centrale bank gaat het hier om een bedrag van bijna 112 miljard euro. In 2002 lag dit bedrag nog bij slechts 57,7 miljard euro.

Noordrijn-Westfalen (NRW) is economisch gezien voor Nederland en ook voor Duitsland zelf de belangrijkste deelstaat. Hier

wonen de meeste inwoners en ongeveer 22 procent van het bruto binnenlands product wordt in deze deelstaat gegenereerd. De regio Leipzig/Halle, gelegen ten zuiden van Berlijn, is in Duitsland de sterkste groeier.

Supply Chain Magazine ging met een aantal gespecialiseerde Nederlandse dienstverleners, aanbieders van adviesdiensten en (software)systemen mee op handelsmissie. Exportimpulse! organiseerde de reis in opdracht van de EVD, een agentschap van het ministerie van Economische Zaken dat internationaal zakendoen bevordert. De EVD opende tegelijkertijd een nieuw kantoor in Leipzig.

Knooppunt

In de tijd van Napoleon Bonaparte was Leipzig al een knooppunt voor de geallieerden om hun krachten te bundelen en de militair leider van het Franse leger te verslaan. In 1813 organiseerde Napoleon zijn troepen rond Leipzig om zijn bevoorradingslijnen te verdedigen en de geallieerden te weerstaan. Er vond een grote slag plaats tussen de legers van Napoleon en het Oostenrijks-Pruisisch-Russische leger vanuit Dresden, de Pruisisch-Russisch-Zweedse legers vanuit het noorden en het leger van Silezië vanuit het noorden. De Slag bij Leipzig, ook bekend als de Volkerenslag, was een van de zwaarste nederlagen van Napoleon.

Anno 2008 lopen de stromen omgekeerd: van west naar oost. Leipzig/Halle is een logistiek knooppunt op de scheidingslijn van West- en Oost-Europa. In een straal van 100 tot 150 kilometer leven 6 tot 9 miljoen mensen. Het knooppunt Schkeuditzer Kreuz is de trimodale ontwikkelingskern van de logistieke regio

AUTO-INDUSTRIE IN LEIPZIG

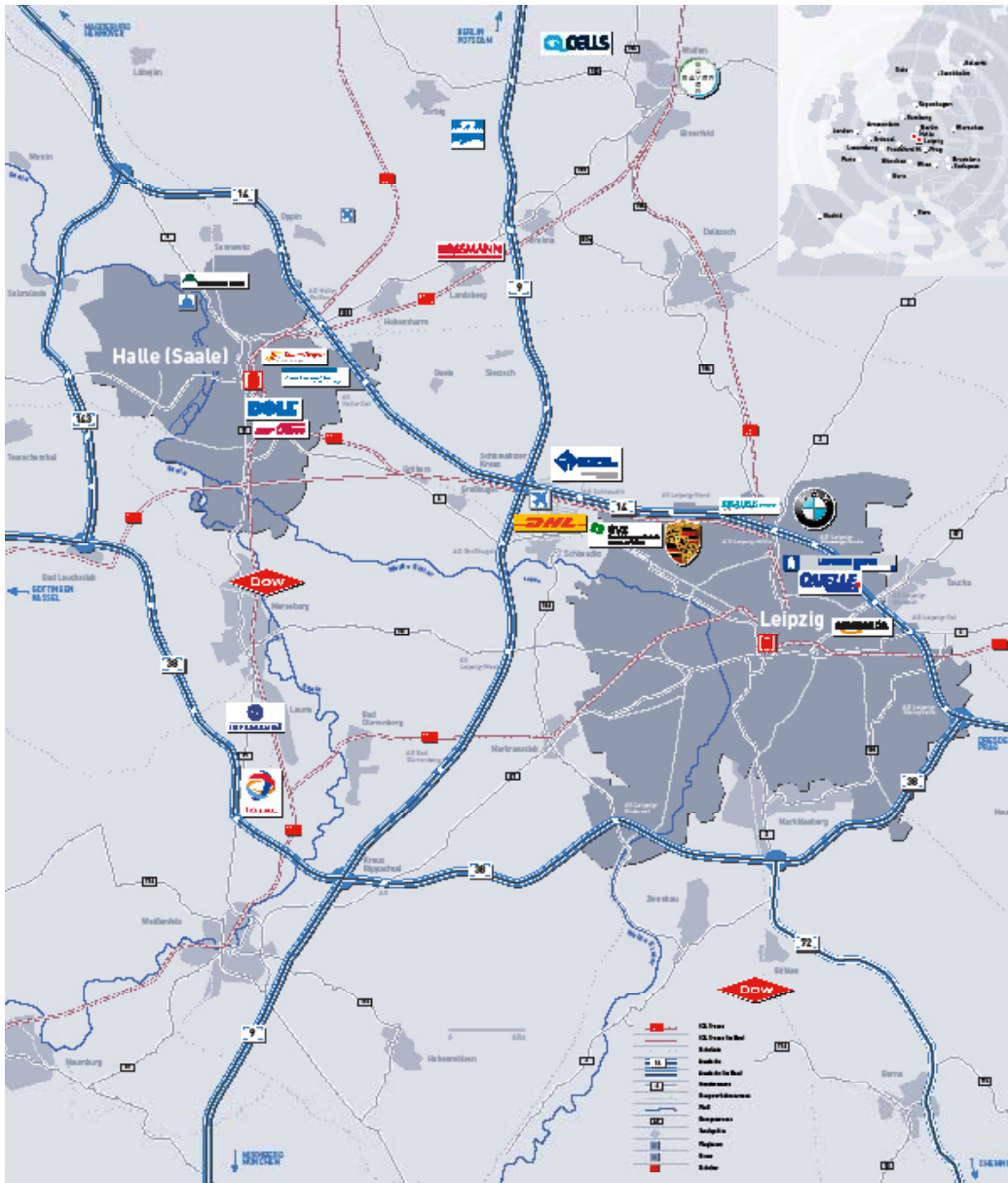


Foto: Alex de Jong

Leipzig en Centraal-Europa ontwikkelen zich tot een regio met expertise in de automotive. Autoproducenten, onderdelenleveranciers, gerelateerde dienstverleners, ontwerpers en technologieontwikkelaars zijn allemaal in de regio gevestigd. In Leipzig hebben zowel Porsche als BMW Group productiesites, waarin de bedrijven respectievelijk 127 miljoen en 1,3 miljard euro investeerden.

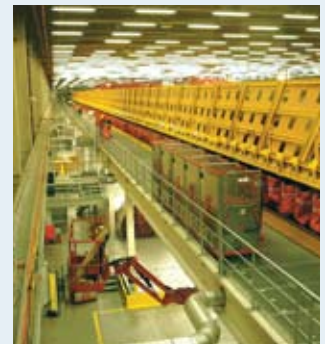
BMW produceert in Leipzig de 3-serie. In juli 2007 rolde het 250.000ste exemplaar van de band af. Elk zevende exemplaar van BMW, dat waar ook ter wereld geleverd wordt, komt uit Leipzig.

Bouwvergunningen en subsidies worden in rap tempo geregeld



DHL HUB LEIPZIG

De nieuwe airhub van DHL in Leipzig/Halle werd dit voorjaar geopend. Het internationale netwerk linkt meer dan 120.000 bestemmingen in 220 landen aan elkaar. DHL investeerde 300 miljoen in de nieuwe hub en verwacht de terugverdientijd binnen een jaar te bereiken. 'De besparing op personeel – ongeveer twintig procent goedkoper –, het concentreren van vluchten en het lagere verbruik van kerosine wat resulteert in minder uitstoot, maakt dat we dit jaar onze investering terugverdienen', aldus Andreas Bockmann, teamleider Operations DHL. 'In Brussel hebben we twee stromen: conveyor en niet-conveyor. We moesten de stromen daar splitsen met als gevolg dat vliegtuigen halfvol vertrokken.'



De sorteerbakken in de hub van DHL.

bestaande uit Leipzig en Centraal-Duitsland.

De toekomst van Leipzig en Centraal-Europa ligt in de voorspelde groei van goederentransport in Duitsland tot 2015, zo blijkt uit een studie van professor Reinhardt Jünemann, een expert in logistiek en materiaalstromen die als grondlegger van de industriële logistiek in Duitsland wordt beschouwd. Naar verwachting stijgt het goederenverkeer met Centraal- en Oost-Europa met 190 procent, met een stijging van doorvoer van 110 procent en een stijging van internationaal verkeer van 91 procent.

Het tijdschrift Wirtschaftswoche verkoos Leipzig meerdere malen tot ondernemersvriendelijkste grote stad in Duitsland. Ondernemers krijgen dan ook alle benodigde medewerking. Het is niet voor niets dat DHL zijn nieuwe Europese airhub van

Brussel naar Leipzig/Halle verplaatste.

Eerst overwoog DHL nog om het Brusselse distributiecentrum flink uit te breiden, maar Belgische autoriteiten wilden geen ruim baan geven. Over het aantal extra nachtvluchten bestond veel onenigheid tussen de regeringen van België, Brussel en Vlaanderen; zoveel dat de regering-Verhofstadt bijna viel. De harde eisen die Vlaamse en Brusselse politici stelden aan de groei op Zaventem, dwongen DHL uit te wijken naar een andere locatie.

'We hebben in Leipzig/Halle een groeiscenario voor de lange termijn voor DHL en bovendien operationele betrouwbaarheid en wettelijke zekerheid. Daarnaast is er een goed wegennetwerk in Centraal-Duitsland', zegt Michael Reinboth, managing direc-

Het is niet voor niets dat DHL zijn nieuwe Europese airhub van Brussel naar Leipzig/Halle verplaatste

tor van de DHL Hub Leipzig. In Leipzig/Halle mag DHL tot 2012 ongelimiteerd vluchten uitvoeren.

De komst van logistiek dienstverlener DHL is volgens Uwe Arnold, directeur van adviesbureau AHP Gruppe, belangrijk voor de ontwikkeling van Leipzig. De infrastructuur is reeds aangelegd. De grondprijzen voor schone grond variëren van vijftien tot veertig euro per vierkante meter, wat relatief laag is ten opzichte van Nederland. En ruimte om te bouwen is er nog genoeg. Rondom het kleine vliegveld Leipzig/Halle valt nog maar weinig bebouwing te bespeuren. Tijdens de terugreis van het bezoek aan de DHL Hub naar het hotel wijst deelnemer Miel Amkreutz van vastgoedbedrijf Privileged Property naar een stuk weiland. 'Dat stuk land hebben wij gekocht.'

De kracht van de regio zit in het feit dat investeerders er snel iets kunnen realiseren. 'Snelle regio voor snelle logistiek', zo profileert de Leipzig/Halle zichzelf dan ook graag. Bouwvergunningen en subsidies worden in rap tempo geregeld. Een voorbeeld van snelle vestiging is webwinkel Amazon, die in augustus 2006 een groot logistiek centrum met 70.000 vierkante meter opslagruimte in Leipzig opende. 'Het verkreeg een bouwvergunning in slechts zestien dagen. Dat leverde in eerste instantie vierhonderd arbeidsplaatsen op en dat groeide naar duizend in 2007', vertelt Brigitte Brück verantwoordelijk voor logistiek bij het ambt voor bevordering van het bedrijfsleven van Stadt Leipzig.

Die Wende

De snelle ontwikkeling van de Porsche-fabriek, is een ander voorbeeld dat Brück noemt om te illustreren hoe snel plannen in de regio worden uitgevoerd. De autofabrikant investeerde 127 miljoen euro voor een nieuwbouwfabriek voor de productie van de Cayenne en de Carrera GT. Porsche kreeg in vier weken zijn bouwvergunning. Porsche-topman Wendelin Wiedeking onderschrijft de mening van Brück dan ook: 'Van de kwaliteit en de snelheid waarmee ter plaatse de vergunningsprocedure verloopt, kunnen andere deelstaten en steden heel wat opsteken.'

Een andere belangrijke versneller van de regionale ontwikkeling zijn de hoge subsidies die bedrijven kunnen krijgen voor het creëren van arbeidsplaatsen. Die kunnen tot wel 50 procent oplopen. Voor Hans Jonker van Qsorp, een bedrijf gespecialiseerd in olieabsorptiemiddelen, was subsidie een van de belangrijkste redenen om zijn productiebedrijf nabij Leipzig neer te zetten. De Nederlander vertelde tijdens een netwerkborrel bij van de Industrie- und Handelskammer dat hij 3 tot 4 miljoen euro investeert in een productiebedrijf in het nabijgelegen Aschersleben. 'De bouw is aan de gang en het pand wordt eind van dit jaar opgeleverd', aldus Jonker.

Met vergunningen en subsidies is de regio dus wel snel. Wat echter iets minder snel verloopt, is de eenwording met West-Duitsland. De val van het socialistische regime speelt na negentien jaar nog altijd een rol, zo blijkt. Het Duitse woord 'Wende', waarmee Oost-Duitsers duiden op de vreedzame omwenteling in de Duitse Democratische Republiek waarbij het socialistische

Tijdens de rondetafel bij de Industrie- und Handelskammer discusseerden de deelnemers met leden van de handelskamers en brancheverenigingen.



De deelnemers aan de logistieke handelsmissie bekijken de maquette van de DHL Hub.



Alle deelnemers aan de handelsmissie poseren voor de universiteit van Leipzig.



Foto's: Alex de Jong / Vraag en Aanbod

regime viel en het land een democratie werd, valt geregeld in de door Exportimpulse! georganiseerde rondetafelgesprekken met lokale managers van verschillende bedrijven.

Het maakt dat Oost-Duitsers graag zakendoen met Nederlanders. Veel liever dan met West-Duitsers. Stefan Peikert van AHP wordt 'een Wossie' genoemd, omdat hij van origine West-Duitsers is maar na zo'n tien jaar werkzaam te zijn in de regio volle

► 'Nederlanders en Oost-Duitsers vullen elkaar op vlak van strategie goed aan'



dig is geïntegreerd. Peikert zegt dat Nederlanders de perfecte fit zijn voor Oost-Duitsers. 'Oost-Duitsers zijn technenuten en hebben problemen met strategie, Nederlanders zijn goed in strategie, dus Nederlanders en Oost-Duitsers vullen elkaar op dit vlak goed aan.'

Maar Nederlanders interesseert het een stuk minder wat er negentien jaar geleden is gebeurd; die leven veel meer in het nu en wat mensen gaan doen. Als deelnemer Peter Leerintveld, directeur van adviesbureau Logistore, tijdens een bezoek aan BMW vraagt aan een lokale manager waarom ze het verleden niet gewoon achter zich laten, wordt hij vol onbegrip aangekeken. Het verleden staat de regio wellicht in de weg om echt door te schakelen naar dat gewenste logistieke centrum voor Centraal-Europa en als toegangspoort tot de nieuw toegetreden landen van de Europese Unie.

Momentum is nu

De Nederlandse aanwezigheid is in Leipzig/Halle al zichtbaar. En niet alleen kleine business-to-business ondernemers als Hans Jonker doen er zaken. DHL besteedde 75 miljoen euro aan een materials handling-systeem van het Veghelse Vanderlande. Ook was de aanwezigheid van Vanderlande prominent zichtbaar bij een bezoek aan het Duitse postorderbedrijf Quelle, dat zijn grootste Europese verzendcentrum in Leipzig heeft. Dit bedrijf beschikt over een van de hoogste magazijnen in de wereld. Het is 32 meter hoog, 185 meter lang en 128 meter breed. In totaal meet het meer dan 750.000 kubieke meter. De oostelijke deelstaten van Duitsland bieden dus veel voordelen waar het gaat om logistiek, arbeidskosten en goede subsidie-

mogelijkheden. Er is voldoende bedrijfsruimte, de bureaucratie is gering, de loonkosten zijn gematigd en er ligt een goede en moderne infrastructuur. 'Nederlandse ondernemingen staan in Duitsland bekend als technologisch sterk en hebben ook als toeleveranciers een goede naam. Zij kunnen in het oosten goede zaken doen', aldus directeur Axel Gerberding van de DNHK. ◀

RANDSTAD MEEST IN TREK

Locatiekeuze Duitse ondernemingen in Nederland

Duitse ondernemingen kiezen bij eigen vestigingen in Nederland vooral voor de Randstad en het midden van Nederland. Amsterdam ligt met 150 Duitse dochterondernemingen ruim aan kop, gevolgd door Rotterdam met 92 vestigingen. Dit meldt de Nederlands-Duitse Handelskamer (DNHK) op basis van een recent onderzoek. In totaal zijn volgens de Handelskamer meer dan 2.100 dochterondernemingen van Duitse concerns in Nederland gevestigd. 'Hierdoor speelt Duitsland als investeerder een bijzonder belangrijke rol voor Nederland', zegt Axel Gerberding, directeur van de DNHK. Het grootste deel van de Duitse dochterondernemingen zijn (groot)handelsbedrijven (304), dienstverleners (299) en machinebouwers (224). Het overgrote deel van de Duitse dochters is gevestigd in Noord- en Zuid-Holland. Na Amsterdam en Rotterdam zijn Utrecht (48), 's-Hertogenbosch (47) en Amersfoort (45) het meest in trek.