

SOLAS VGM: OPDR BIETET KUNDEN UNTERSTÜTZUNG



Ab dem 1. Juli 2016 treten die neuen SOLAS-Regularien bezüglich des VGM (Verified Gross Mass) von gepackten Containern in Kraft. Folglich darf ein Container nicht mehr an Bord eines Schiffes geladen werden, solange das VGM nicht vorliegt. Die Kunden von OPDR können hierbei auf fachkundige Unterstützung sowie auf eine Vielzahl an bequemen Möglichkeiten zur Einreichung des VGM zurückgreifen.

Die wichtigsten Fakten der VGM-Regularien, wie z.B. die vorgeschriebenen Methoden zur Ermittlung des Gewichts, wurden bereits ausgiebig kommuniziert. Dennoch gibt es weiterhin Unklarheiten, die einen flüssigen Ablauf stören könnten. Gerade im Bereich Short Sea Shipping ist ein reibungsloser Ablauf von hoher Wichtigkeit, da dieser in direktem Wettbewerb mit anderen Transportmitteln steht, die nicht zu einer Angabe des Containergewichts verpflichtet sind. Um einen flüssigen und effizienten Ablauf zu gewährleisten, bietet OPDR den Kunden fachkundige Unterstützung sowie mehrere Möglichkeiten, um das VGM einzureichen. Darüber hinaus können Wiegemöglichkeiten in allen angefahrenen Häfen arrangiert werden.

Für die Einreichung des VGM bietet OPDR einfache Lösungen, die für den Kunden kostenfrei sind: So kann der Kunde das VGM über eine EDI-Verbindung mittels des VERMAS-Formates einreichen oder auch über E-Plattformen wie z.B. GT-Nexus, INTTRA, Dakosy oder Destin 8. Ergänzend dazu bi-

etet das OPDR Web-Frontend auf www.opdr.de eine bequeme Möglichkeit zur Einreichung des Containergewichts. Alternativ können die Kunden das VGM auch in Schriftform oder per E-Mail einreichen, sofern diese mit den formalen Vorschriften übereinstimmen. Die Kunden sind jedoch nicht fest an diese Optionen gebunden: Werden andere Methoden bevorzugt, kann jederzeit eine individuelle Lösung gefunden werden.

Chief Executive Officer of OPDR, Till Ole Barrelet: "Unser Ziel ist es, unseren Kunden einen bestmöglichen Service zu bieten. Neben unseren vielen Möglichkeiten zur Einreichung des VGM, können wir in allen Häfen auch Lösungen zur Ermittlung des VGM arrangieren – zuverlässig und gemäß den SOLAS-Regularien."

Quelle: CMA CGM (Deutschland) GmbH, Foto: OPDR

„FLEXIBLE METHODE FÜR WIEGEPFLICHT“



Die Organisation Transport en Logistiek Nederland (TLN), der Verband der Transportunternehmen FENEX, die Verladeorganisation EVO und der Exportverband Fenedex zeigen sich erfreut, dass das Kabinett bei der Einführung der internationalen Wiegepflicht für Container auf die zügige Abfertigung von Containern in den Niederlanden achtet. Nach Angaben der Organisationen ist dies für die niederländische Wirtschaft eine gute Nachricht.

Ab dem 1. Juli sind Verladeunternehmen und Transportunternehmen verpflichtet, **das Gewicht eines Containers zu verifizieren**, bevor der Container an Bord eines Schiffes geladen wird. Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt veröffentlichte vergangenen Freitag die niederländische Vorschrift zur Umsetzung der internationalen

Gesetzgebung. Auch auf Empfehlung von TLN, FENEX, EVO und Fenedex wählt die niederländische Regierung eine flexible Methode. Es handelt sich um eine Regelung, bei der Unternehmen, die eine zertifizierte Berechnungsmethode nutzen möchten, ein einfaches Verfahren wählen können.

Das heißt, dass alle Unternehmen, die nach diesem Verfahren vorgehen, automatisch die sogenannte Methode 2 nutzen. Sie müssen somit nicht über separate Zertifizierungen wie AEO- oder ISO-Zertifizierungen verfügen oder andere zusätzliche Anforderungen erfüllen. Andere europäische Länder gehen damit weniger pragmatisch um, so die Organisationen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

VERÄNDERUNGEN BEI NYK LINE (DEUTSCHLAND) GMBH



Zum 1. Juli 2016 gibt es in den Bereichen Sales & Marketing und Equipment Steering der NYK Line (Deutschland) GmbH – Container Liner Division drei personelle Veränderungen:

- Danny Goldfinc – bisher NYK Line Europe, London – wird General Manag-

er Marketing & Equipment Steering für Deutschland, Österreich, die Schweiz und Zentraleuropa.

- Thorsten Kröger übernimmt als General Manager die Vertriebsverantwortung für Deutschland, Österreich und die Schweiz.
- Klaus Milde fokussiert sich auf seine Aufgabe als General Manager Sales für die internationale Speditionskundschaft.

Dazu der Geschäftsführer Klaus-Peter Barth, NYK Line (Deutschland) GmbH, Hamburg: „Diese Maßnahme ist ein wichtiger Schritt, um die Marktpräsenz von NYK Line in unserer Region auszubauen. Wir legen Wert auf eine kontinuierliche und qualitativ hochwertige Kundenbetreuung. Dieses Bestreben können wir mit unserem erweiterten Sales Management optimal umsetzen.“

Quelle: NYK LINE (Germany) GmbH, Foto: HHM

SHORTSEA PRÄSENTIERT SICH ALS STARKER PARTNER



Die Bilanz der zweiten ShortSeaShipping Days ist beeindruckend: Fast 400 Teilnehmer sowie über 40 Referenten und Diskussionspartner kamen am 22. und 23. Juni 2016 in der Musik- und Kongresshalle in Lübeck auf Einladung des Veranstalters ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) zusammen.

Damit hat sich die Veranstaltung unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt bereits bei ihrer zweiten Auflage als festes Branchenforum für den Kurzstreckenseeverkehr etabliert.

Die maritimen Entscheider, die aus allen Bereichen entlang der Transportkette zusammenkamen, hatten eine klare Botschaft: Der Kurzstreckenseeverkehr ist ein starker Partner der Logistikkette. Die Schifffahrt steht bereit und hat das Potenzial, die landseitige Verkehrsinfrastruktur in Europa zu entlasten und Güterverkehr über die Wasserstraßen als natürlichen Infrastrukturegeber verstärkt abzubilden.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, unterstrich, wie wichtig es vor dem Hintergrund der vereinbarten Klimaschutzziele sei, weitere Impulse für den Kurzstreckenseeverkehr zu setzen. Auf europäischer Ebene sollten die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent sinken. „Dafür sollen 30 Prozent der Landfracht auf den Wasserweg verlegt werden“, betonte Beckmeyer. „Hier kann der Kurzstreckenverkehr erneut seine Vorreiterrolle unter Beweis stellen, gerade wenn es um die Entwicklung neuer Technologien geht.“

Sowohl von politischer als auch von wirtschaftlicher Seite wurden Innovationen, insbesondere bei alternativen Schiffsantrieben, als Schlüssel gesehen, um die Energiewende in der Shortsea-Schifffahrt umzusetzen. Das zeigte die Fachdiskussion der Reedereivertreter, die in den Seca-Gebieten in Nord- und Ostsee operieren und seit dem 1. Januar 2015 den Schwefelemissionswert von 0,1 Prozent einhalten müssen. Dabei wurde Liquid Natural Gas (LNG) mehrheitlich als ein zukunftssträchtiger Treibstoff angesehen, doch angesichts der langen Lebenszyklen der Schiffe von bis zu 25 Jahren und der angespannten Lage bei der Schiffsfinanzierung müsse sich die Branche auf einen langen Prozess einstellen, bis es zu einem großflächigen Einsatz von alternativen Antrieben beim Schiffsneubau kommen werde. Kurz- und mittelfristig bedürfe es aber auch insbesondere für die Bestandstonnage weiterer Alternativen.

Reinhard Meyer, Schleswig-Holsteins Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie appellierte an die Akteure, die Kompetenzen stärker zu bündeln und anwendungsorientiert zu gestalten, um Innovationen voranzutreiben. Das Denken in Clustern sei dabei das richtige Instrument.

Einen Blick in die Zukunft in Hinblick auf die wachsende Bedeutung der Seehäfen für die deutsche Wirtschaft warf Lars Schöning, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck. Die IHK trat bei den ShortSeaShipping Days zum wiederholten Mal als Partner an der Seite des Veranstalters spc auf. Schöning zeigte auf, dass in den deutschen Seehäfen bereits heute täglich Waren von über einer Milliarde Euro für deutsche Unternehmen bewegt werden. „Bis zum Jahr 2030 sprechen wir von 2,4 Milliarden Euro“, so Schöning, der aus einer Sonderauswertung auf Basis der Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums im Auftrag der IHK Nord zitierte.

Die Klimaziele und auch Güterverkehrsprognosen zeigten deutlich den Bedarf, künftig noch stärker auf nachhaltige multimodale Lösungen zurückzugreifen. Optimierungspotenzial sahen die Podiumsteilnehmer, den kombinierten Verkehr mit seinen vielen Schnittstellen, nach außen einfacher darzustellen. „Die Attraktivität des Shortsea-Verkehrs können die Beteiligten noch deutlich steigern, indem sie die gesamte Kette als Dienstleistung aus einer Hand anbieten und es dem Verlader damit so einfach wie möglich machen“, betonte Knut Sander, spc-Vorstandsvorsitzender. Es brauche Architekten des Transports, die ein Rund-um-Sorglos-Paket schnürten, so der einhellige Tenor. Auch bei Kooperationen und Zusammenarbeit unter den beteiligten Akteuren sah Sander noch Potenzial, um am Ende eine Leistung aus einem Guss vermarkten zu können.

Begleitet wurden die ShortSeaShipping Days von einem Marktplatz mit 30 Fachausstellern, welche die unterschiedlichen Dienstleistungen entlang der maritimen Transportkette repräsentierten. Die nächsten ShortSeaShipping Days sind für 2018 geplant.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infras-

truktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 50 Fördermitglieder.

Quelle: spc, Foto: Guido Kollmeier/www.blende4.de, Hochkarätig besetzte Auftaktveranstaltung (v.l.n.r.): Sven Schindler (Senator der Hansestadt Lübeck), Rüdiger Schacht (IHK zu Lübeck), Markus Nölke (spc), Reinhard Klingen (Bundesverkehrsministerium), Knut Sander (spc), Lars Schöning (IHK zu Lübeck)

©

LAHEIJ NEUER VICE PRESIDENT BEI SCHOTTEL



Ab September 2016 übernimmt Hans Laheij als Vice President Sales & Marketing bei der SCHOTTEL GmbH den Verantwortungsbereich von Dr. Jens-Erk Bartels, der in den Ruhestand wechselt.

Hans Laheij verfügt über umfangreiche Kenntnisse und Fähigkeiten auf

dem Gebiet der Schiffspropulsion. Nach dem BWL-Studium in den Niederlanden startete er seine berufliche Karriere bei Lips BV in der Region Asia Pacific. Zurück in den Niederlanden sowie nach Übernahme von Lips durch den finnischen Mitbewerber Wärtsilä erweiterte er stetig seine Verantwortlichkeiten: ab 2005 in leitender Position in Singapur, seit 2011 am Standort Schanghai als Area Sales Director Middle East & Asia Region. „Hans Laheij zeichnen eine hohe Fachexpertise, die intensive Kenntnis eines unserer wichtigsten Zielmärkte sowie ein interkultureller Hintergrund aus. Wir freuen uns, ihn als Vice President Sales & Marketing für uns gewonnen zu haben, um den globalen Vertrieb noch weiter auszubauen“, sagt Geschäftsführer Dr. Christian Strahberger. Der Niederländer Hans Laheij wird seine neue Tätigkeit am SCHOTTEL Hauptsitz in Spay/Rhein ausüben.

Er löst Dr. Jens-Erk Bartels ab, der seit April 2009 die Geschicke von Sales & Marketing bei SCHOTTEL lenkt. Mit seinen beeindruckenden Marktkennntnissen hat der Propulsionsexperte die Erfolge von SCHOTTEL maßgeblich mitgestaltet. Auf ihn sind unter anderem eine erhebliche Steigerung des Neuanlagengeschäfts zurückzuführen, ein restrukturiert-er Gesamtvertrieb zugunsten stärkerer Kundenorientierung sowie die Einführung einer kommunikativ einheitlichen Außendarstellung. Prof. Dr.-Ing. Gerhard Jensen, Geschäftsführer der Konzernholding SCHOTTEL Industries, und SCHOTTEL Geschäftsführer Dr. Strahberger würdigen die großen Verdienste Dr. Bartels', verbunden mit den besten Wünschen für den Ruhestand ab Oktober.

Die SCHOTTEL-Gruppe mit Hauptsitz in Spay am Rhein ist ein weltweit führender Hersteller von Antrieben und Steuerungen für Schiffe und Offshore-Anwendungen. 1921 gegründet, entwickelt und fertigt das Unternehmen seit rund 60 Jahren rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette Antriebsanlagen bis 30 MW Leistung sowie Steuerungen für Schiffe aller Art und Größe. Rund 100 Vertriebs- und Servicestandorte weltweit sorgen für Kundennähe.

Quelle und Foto: SCHOTTET GmbH

RICHTFEST AN DER STRESEMANNALLEE IN NEUSS



Die Bauarbeiten für die Zentrale Unterbringungseinrichtung für Flüchtlinge (ZUE) an der Stresemannallee sind im Zeitplan.

Beim Richtfest bedankten sich für die Bezirksregierung Abteilungsleiter Andreas Happe und der Leiter des Dezernates für die Flüchtlingsunterbringung Bernhard Wasen, der Bürgermeister der Stadt Neuss, Reiner Breuer, die Beigeordneten der Stadt Neuss, Christoph Hölters und Ralf Hörskens, sowie der Vorstandsvorsitzende der Neusser Bauverein AG, Frank Lubig, und sein Kollege Dirk Reimann bei den Projektbeteiligten für die bisher geleistete Arbeit.

„Auch wenn derzeit weniger Flüchtlinge NRW erreichen, ist es weiter geboten, Vorsorge zu treffen. Der Bau der neuen Landesunterkunft an der Stresemannallee ist ein wichtiger Bestandteil unserer Planungen und ich freue mich, dass uns die Stadt Neuss bei diesem für die Zukunft wichtigen Projekt durch die gute und konstruktive Zusammenarbeit unter-

stützt“, sagt Regierungspräsidentin Anne Lütkes.

Vor genau einem Jahr wurde mit dem offiziellen Spatenstich der Start für das Bauprojekt eingeläutet. Nach den vorbereitenden Bauarbeiten werden an der Stresemannallee seit Januar auf dem rund 15.000 Quadratmeter großen Gelände acht dreigeschossige Wohngebäude, vier eingeschossige Funktionshäuser sowie ein Kopfgebäude in moderner, funktionaler Architektur errichtet. Die neue Unterkunft bietet mit mehr als 200 Räumen Platz für bis zu 1000 Flüchtlinge, die dort vorübergehend untergebracht werden.

Auf dem Gelände werden außerdem Spielgeräte für Kinder aufgestellt. Im Kopfgebäude sind der Speisesaal sowie Räume für Verwaltung, Betreuung und zur medizinischen Versorgung vorgesehen. Die Gebäude sind grundsätzlich barriere reduziert gebaut.

„Sie sind direkt auf die nötigen Anforderungen und Bedürfnisse zugeschnitten, um Menschen nach der Flucht vor Krieg und Verfolgung ein erstes Obdach bieten zu können“, sagt Regierungspräsidentin Anne Lütkes. Die Neusser Bauverein AG errichtet die Gebäude nach einem Entwurf von Schmale Architekten, Grevenbroich, und investiert rund 32 Millionen Euro. Das Land NRW hat die Gebäude als Zentrale Unterbringungseinrichtung für Flüchtlinge für einen Zeitraum von 25 Jahren angemietet.

Die Übergabe der Einrichtung an die Bezirksregierung Düsseldorf ist derzeit für Anfang Februar 2017 vorgesehen. „Diese Zentrale Unterbringungseinrichtung am Rande des Neusser Rennbahn-Areals ist ein sichtbares Zeichen der Solidarität mit all den Menschen, die aus Sorge um ihr Leben Schutz suchen in unserem Lande. Wir freuen uns, dass die Landesregierung zu diesem Zweck eine erhebliche Investition in Neuss tätigt und verbinden dies mit der Hoffnung, dass das Land die fruchtbare Zusammenarbeit auch in Zukunft bei der Anrechnung der Zuweisungszahlen berücksichtigt“, sagt Bürgermeister Reiner Breuer.

Quelle und Foto: Neusser Bauverein AG, von links nach rechts: Bernhard Wasen (Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernatsleiter für die Flüchtling-sunterbringung), Andreas Happe (Bezirksregierung Düsseldorf, Abteilungsleiter), Bürgermeister der Stadt Neuss, Reiner Breuer, Ralf Blinken (Neusser Bauverein AG, Bauleiter), Architekt Markus Schmale, Landrat Rhein-Kreis Neuss, Hans-Jürgen Petrauschke, Thomas Gilbert (Schmale Architekten, Bauleiter), Frank Lubig (Vorstandsvorsitzender

Neusser Bauverein AG) und sein Vorstandskollege Dirk Reimann sowie die städtischen Beigeordneten Christoph Hölters und Ralf Hörksen.

GÜTERVERKEHR NACH CHINA MIT DEM ZUG



Ende März hat der Hafenbetrieb Rotterdam für Verladler und Operatoren das gut besuchte Seminar One Belt, One Road (OBOR) organisiert.

Wie funktioniert es nun genau mit der „Neuen Seidenstraße“ – mit dem Schienengüterverkehr von und nach China? Welche Hindernisse gibt es und welche Vorteile hat sie? Anfang Juni haben sich einige Beteiligte noch einmal gemeinsam an den Tisch gesetzt, um Erfahrungen auszutauschen und zu schauen, welche Potenziale es bei dieser Schienenverbindung gibt.

Unterschiedliche Unternehmen transportieren ihre Güter bereits interkontinental über die Schiene, andere haben gerade damit begonnen und manch ein anderes zweifelt noch. Bei der Abwägung zwischen Schiff, Flugzeug und Zug ist vor allem der Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien um einiges interessanter geworden. Der chinesische Staat

investiert seit 2013 Milliardenbeträge im zweistelligen Bereich in bessere eurasische Zugverbindungen und Einrichtungen und auch Rotterdam beschäftigt sich nun aktiv mit Schiene. Die Stadt wäre durch ihren Anschluss an den Hafen sicherlich auch ein logischer Beginn- und Endpunkt der eurasischen Route.

Inzwischen interessieren sich immer mehr Unternehmen für die Schienenverbindungen. Unter anderem das Exportunternehmen G&D Europe aus Rotterdam, welches 2010 von Jan-Paul Vegt und seinem chinesischen Geschäftspartner Yonggao Liu gegründet worden ist. Diesen Sommer wird das Unternehmen seinen ersten Container mit dem Zug in Richtung China schicken. „Wir prüfen seit ungefähr einem Jahr die Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs. Letzten Herbst sind wir noch mit einer Handelsdelegation in China gewesen, wo auch ein OBOR-Seminar organisiert wurde. Bei diesem Treffen erkannten wir, dass sowohl China wie auch sicherlich die Niederlande gute Schritte unternahmen“, erzählt Vegt. „Im Juli möchten wir, am liebsten von Rotterdam aus, einen Container mit dem Zug nach China schicken, als eine Art Test.“

Für Vegt und Liu ist der eurasische Schienengüterverkehr eine attraktive Transportoption. „Für uns wäre Schienengüterverkehr in einigen Fällen eine gute Alternative zur Luftfracht. Er ist viel preiswerter und die Container werden noch immer ziemlich schnell von A nach B gebracht. Ganz interessant wird es, wenn noch mehr Parteien ihre Produkte auf der Schiene nach China transportieren werden. Dann kann man mehr vollgeladene Züge fahren lassen und die Kosten deutlich senken.“

Hewlett Packard ist ein Unternehmen, das schon länger Güter mit dem Zug zwischen Europa und China befördert und andere Verlagerer ermutigt, es auch einmal zu versuchen. Ein anderer Betrieb, der seit einiger Zeit schon Container aus China transportiert, ist Ricoh Europe. Mia Craeghs ist Manager European Transport bei Ricoh. Sie ist hinsichtlich der Zugverbindung positiv gestimmt. „Wir sind ein japanisches Unternehmen und unsere Produktion kommt zu einem großen Teil aus China. In den letzten Monaten haben wir den Zug als Alternative für die Luftfracht getestet, insbesondere wegen der Kosten, die wir damit einsparen können“, erzählt Craeghs. „Darüber hinaus ist der Zug bei richtiger Planung ein genauso gutes und schnelles Transportmittel. Wir sind dabei auch positiv überrascht was die Durchlaufzeiten anbetrifft. Inzwischen haben wir 75 Container in China auf den Zug geladen und wenn im Vorfeld gesagt wird, dass der Transport zwanzig Tage dauert, dann dauert

er auch zwanzig Tage. Manchmal neunzehn oder achtzehn, aber wir haben noch keine einzige Verspätung gehabt.“

Um sicher zu sein, dass die Abfertigung der Container richtig läuft, hat Ricoh ausführliche Containertests durchgeführt. „Vorher waren wir selbstverständlich neugierig gewesen, wie die ganze Abwicklung verlaufen würde. Wie sieht es zum Beispiel mit der Dokumentation aus, mit der Vorbereitung, wie zuverlässig ist der Transport? Um das zu testen, haben wir einige Container mit Track-and-Trace-Geräten ausgerüstet. Damit haben wir Dinge wie die Temperatur, die Luftfeuchtigkeit, die Vibrationen und den Standort verfolgen können. Anhand dieser Daten konnten wir feststellen, dass alles ordentlich abgewickelt wird“, erzählt Craeghs. „Ein anderer großer Vorteil für uns liegt darin, dass die Container in einem Rutsch zum Standort gebracht werden. Wenn man das mit der Luftfracht vergleicht, bei der die Sendungen manchmal zwei oder drei Mal umgeladen werden, ist es angenehm, weil die Wahrscheinlichkeit von Beschädigungen erheblich sinkt. Darüber hinaus stößt ein Zug auch wesentlich weniger CO₂ als ein Flugzeug aus – das ist bei unseren Erwägungen auch von Bedeutung“, sagt Craeghs. „Es läuft geschmiert wie ein Zug, um es mal so auszudrücken.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

VOPAK KONZERN FEIERT 400-JÄHRIGES JUBILÄUM



Die Hamburger Hafenwirtschaft gratuliert zu einem außergewöhnlichen Firmenjubiläum. „Ein 400-jähriges Firmenjubiläum verdeutlicht die Stärke und das enorme Potenzial zur Weiterentwicklung von Leistungen und Produkten. Wir gratulieren unserem Mitglied VOPAK zu diesem beeindruckenden Jubiläum und freuen uns darüber, dass der Universalhafen Hamburg Heimat für VOPAK geworden ist“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Die Anfänge des heute unter dem Namen VOPAK tätigen niederländischen Konzerns reichen bis in das Jahr 1616 zurück. Zur VOPAK Gründung kam es 1999 durch die Fusion der beiden Unternehmen Van Ommereen NV und Pakhoed NV. Im Hamburger Hafen ist VOPAK seit vielen Jahren präsent. Die Vopak Dupeg Terminal Hamburg GmbH ist eine hundertprozentige Tochter des weltweit führenden Anbieters für die Lagerung und den Umschlag von flüssigen Mineralölprodukten, der Koninklijke Vopak NV (Royal Vopak, Niederlande). Der Betrieb befindet sich mit einer Lagerkapazität von ca. 700.000 Kubikmetern, die in erster Linie für die Lagerung von Mineralölprodukten genutzt wird, direkt im Hamburger Hafen und verfügt über fünf Brücken für Seeschiffe und Tankleichter. Darüber hinaus werden Tankwagen sowie Kesselwagen (Ganzzüge) in großer Anzahl be- und entladen. Das Terminal ist mit zwei angrenzenden Raffinerien über eine Pipeline verbunden. Das Terminal bietet neben den vorhandenen Lagermöglichkeiten auch spezialisierte Umschlageinrichtungen sowie den Zugang zu dem angrenzenden Straßen- und Schienennetz. Auf dem Terminal werden die Lagerung und der Umschlag von flüssigen Mineralölen, Biokraftstoffen und Pflanzenölen angeboten. Zu den maßgeblichen

Tätigkeiten gehören nicht nur die Lagerung und der Umschlag, sondern auch das Heizen, Blenden oder die Additivierung der Produkte sowie weitere individuelle Zusatzleistungen.

Quelle und Foto: Hafen Hamburg Marketing, Anlässlich des 400-jährigen Bestehens des VOPAK Konzerns fand im Hamburger Hafen-Klub eine Diskussionsrunde zum Thema Weiterentwicklung der globalen Energiemärkte statt. Diskussionsteilnehmer waren (v.l.): Peter Vullingsh, CEO Philips Germany/Austria, Dick Meurs, CEO Vopak-Konzern, Dr. Franziska Holz, wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin, Jos Steeman, Managing Director Vopak Germany GmbH und Jens Meier, HPA

POSITIVE BILANZ NACH CHINAREISE



Vom 12. bis 17. Juni besuchte die Hafenwirtschaftsdelegation, die sich unter anderem aus Vertretern der Unternehmen Brunsbüttel Ports, TCO Transcargo, CLC China Logistic Center, H.S.H. Schleppgesellschaft sowie der Hamburg Port Authority (HPA) zusammensetzte, neben Shanghai auch Ningbo, Tianjin und Beijing.

Mathias Schulz, Leiter Marktentwicklung Asien bei Hafen Hamburg Market-

ing (HHM), und Lars Anke, Leiter der Hafen Hamburg Repräsentanz in Shanghai, freuen sich gemeinsam mit HHM Vorstand Axel Mattern über das von allen Teilnehmern sehr positiv ausfallende Feedback zum umfangreichen Programm und die vielen neuen Kontakte und Erkenntnisse.

„Das von uns entwickelte Veranstaltungs- und Besuchsprogramm bot allen Teilnehmern sehr gute Möglichkeiten, bestehende Kontakte zu pflegen und neue Kontakte zu knüpfen. Wir konnten in der hervorragenden Zusammenarbeit mit unserer Hafenvertretung in Shanghai viele interessante Themenfelder in das Programm aufnehmen und fanden auf chinesischer Seite großes Interesse an einem Ausbau der bestehenden Zusammenarbeit sowie zahlreiche Ideen, die wir im Nachgang der Reise für die Aufnahme in neue Kooperationsprojekte prüfen werden“, bilanziert Axel Mattern.

Tino Klemm, Mitglied der Geschäftsleitung der Hamburg Port Authority (HPA) nahm in Shanghai nach vorangegangenen Besuch der Messe „transport logistic China“ im Rahmen einer Festveranstaltung von Asiens größter Logistikzeitung ASIA CARGO NEWS für den Hamburger Hafen die Auszeichnung „Best Seaport Europe“ entgegen. In der finalen Abstimmung setzte sich Hamburg gegen die Häfen Bremerhaven, Le Havre, Gdynia, Amsterdam, Antwerpen, Felixstowe und Rotterdam durch. Für die Teilnehmer der HPA boten sich während der Reise viele Anknüpfungspunkte zu chinesischen Unternehmens- und Hafenvertretern. Großes Interesse zeigten die chinesischen Gesprächspartner für das von der HPA initiierte Projekt chainPORT. Unter dem Projektdach chainPORT wird die Zusammenarbeit und die internationale Vernetzung von Hafen- und Logistikprozessen grenzüberschreitend aufgebaut. In den Gesprächen mit der Ningbo Zhoushan Port Group konnte das generelle Interesse der chinesischen Seite an einem fortlaufenden Erfahrungsaustausch und einer Zusammenarbeit mit dem Hamburger Hafen festgestellt werden. Großes Interesse für Hamburgs Hafenentwicklung und chainPORT zeigten auch die chinesischen Medien, mit denen während der Reise zahlreiche Pressegespräche geführt wurden.

Für die mitreisenden Unternehmen war der Mix aus Hafen Hamburg Informationsveranstaltungen zur Darstellung der eigenen Leistungen in Kombination mit Besuchen bei namhaften chinesischen Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen inhaltlich und organisatorisch hervorragend aufeinander abgestimmt und für alle ein Erfolg. Der Workshop „Port of Hamburg-leader for specialized logistics“ war mit 75 chinesischen Unternehmensvertretern ausgebucht und bot allen Teilnehmern sehr gute

Gelegenheit zu Fachgesprächen beim anschließenden Networking. Die Marketingorganisation des Hamburger Hafens denkt nach der sehr erfolgreichen Chinareise bereits an weitere Reisen in asiatische Märkte, die für die HHM-Mitglieder von Interesse sind.

Für den Universalhafen Hamburg ist China der mit Abstand wichtigste Handelspartner. So beträgt der Anteil Chinas am gesamten Containerumschlag im Hamburger Hafen rund 29 Prozent. Auch für den deutschen Außenhandel mit China ist Hamburg mit einem Anteil von 50 Prozent an der importierten oder exportierten Tonnage der führende Umschlagplatz. „Im Containerumschlag ist nahezu jeder dritte in Hamburg umgeschlagene Container Chinaladung. Der chinesische Markt wird aus diesem Grunde von Hafen Hamburg Marketing (HHM) und seinen Hafenvertretungen in Hong Kong und Shanghai intensiv bearbeitet“, sagt Lars Anke, Leiter der Hafen Hamburg Repräsentanz in Shanghai.

„Hafen Hamburg Marketing macht in China erfolgreich Standortwerbung für den Hafen und seine vielfältigen Dienstleister. Wir positionieren den Hamburger Hafen als nordeuropäischen Hub im chinesischen Markt. In unseren zahlreichen Gesprächen mit chinesischen Verladern punkten wir als größter deutscher Hafen mit einer optimalen Anbindung der Ostseeregion durch Feederverkehre und die im Vergleich mit anderen europäischen Häfen höchste Zahl an Eisenbahnverbindungen mit dem Seehafen-Hinterland. In China kennt man Hamburg und seine Leistungsstärke. Ein weiterer Vorteil ist die große Auswahl an Liniendiensten, die Hamburg mit chinesischen Häfen verbinden. Pro Woche haben Verloader mit 16 Liniendiensten insgesamt 20 Abfahrten zwischen Hamburg und den chinesischen Häfen“, hebt Axel Mattern hervor. Im ersten Quartal 2016 wurden im Containerverkehr zwischen China und Hamburg 651.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) transportiert. „Im Vergleich zum Vorquartal stellen wir bereits eine Steigerung um 10 Prozentpunkte fest und sehen erste Anzeichen für eine Aufwärtsentwicklung im Containerverkehr. Wir gehen davon aus, dass sich mit einem wieder einsetzenden Wirtschaftsaufschwung in China und einer wieder steigenden Nachfrage der osteuropäischen Länder auch weiterhin sehr gute Entwicklungsperspektiven für Hamburg im Chinahandel eröffnen“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Quelle und Foto: Hafen Hamburg Marketing

JACQUES VANDERMEIREN NEUER CEO DER ANTWERP PORT AUTHORITY



Jacques Vandermeiren (52) ist mit Wirkung zum 1. Januar 2017 zum neuen CEO der Antwerp Port Authority ernannt worden. Er folgt auf Eddy Bruyninckx, der am 31. Dezember 2016 nach 25 Jahren am Steuer der Antwerp Port Authority in den Ruhestand geht.

Vandermeiren kann auf eine jahrelange Erfahrung im Energiesektor verweisen, die ihm auch im Umgang mit den im Hafen angesiedelten Industrieunternehmen zugutekommen wird. Bis Januar 2015 war Vandermeiren Chief Executive Officer bei Elia, einem börsennotierten Unternehmen, das das belgische Stromnetz betreibt. Er verfügt zudem über eine umfangreiche Expertise im komplexen Stakeholdermanagement sowie im Umgang mit öffentlichen Anteilseignern.

„Diese beiden Aspekte, gepaart mit den notwendigen internationalen Erfahrungen, starken Kommunikationskenntnissen und einem inspirierenden Personalmanagement, haben den Vorstand dazu bewegt, Vandermeiren zum neuen CEO zu ernennen“, sagte Hafenpräsident Marc Van Peel.

Vandermeiren beginnt seine Einarbeitungs-Phase zuversichtlich. „Es ist eine Ehre, mich den wichtigen lokalen und internationalen Herausforderungen des Hafens Antwerpen zu stellen – gemeinsam mit dem Vorstand, dem Management-Komitee, den Mitarbeitern und den vielen Stake-

holdern der Antwerp Port Authority. Die reiche Geschichte des Hafens Antwerpen auch in Zukunft nachhaltig zu gestalten, ist eine Aufgabe, die ich mit Stolz und Entschlossenheit annehme“, sagte Vandermeiren.

Vandermeiren nimmt zum 1. November 2016 seine Arbeit als designierter CEO auf. Er wird zunächst Eddy Bruyninckx an der Seite stehen, der bis zum 31. Dezember 2016 seine Ämter als CEO, Vorsitzender des Management-Komitees und Managing Director weiterhin vollständig bekleidet. Am 1. Januar 2017 wird Eddy Bruyninckx das Amt offiziell an Jacques Vandermeiren übergeben.

Quelle: Port of Antwerp, Foto: Belga