

GUNVOR INVESTIERT IN ROTTERDAMER RAFFINERIE



Gunvor Petroleum Rotterdam hat ein Darlehen über 200 Millionen Dollar aufgenommen, um in die Weiterentwicklung und infrastrukturelle Verbesserung seiner Raffinerie im Rotterdamer Hafengebiet Europoort investieren zu können.

Das Geld wird von verschiedenen Banken zur Verfügung gestellt, darunter die Rabobank, ING und ABN Amro. Die Finanzierung wurde bereitwillig gewährt; die Platzierung des Darlehens war um 40 Prozent überzeichnet.

„Wir freuen uns, dass die Finanzierung steht“, berichtet Raffineriemanager Erwin Goosen von Gunvor Petroleum Rotterdam. „Damit können wir nun unsere Verbesserungspläne realisieren.“ Das schweizerische Unternehmen Gunvor hatte die Raffinerie im Oktober 2015 von Kuwait Petroleum übernommen. Kürzlich gaben auch ExxonMobil und Shell bekannt, erhebliche Summen in ihre Rotterdamer Raffinerien zu investieren. In Rotterdam sind insgesamt fünf Raffinerien ansässig.

Quelle: Gunvor Group, Foto: Gunvor Nederland

HAMBURGER HAFENBAHN: STARKES HALBJAHR



Nach ihrem Allzeithoch 2015 meldet die Hamburger Hafenbahn für das erste Halbjahr 2016 erneut Rekordwerte. Zwischen Januar und Juni dieses Jahres wurden im Netz der Hafenbahn rund 23,8 Millionen Tonnen Ladung und gut 1,19 Millionen Standardcontainer (TEU) transportiert.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht dies einer Steigerung von gesamthaft 3,9 Prozent im Güter- und 2,1 Prozent im containerisierten Ladungsverkehr. Bis zu 220 Züge mit insgesamt 5.900 Wagen Ladung und Containern verkehren pro Tag zwischen Hamburg und dem europäischen Hinterland.

„Auch im Jahr ihres 150-jährigen Bestehens zeigt die Hafenbahn, dass sie zeitgemäße Transportlösungen bietet – mit den besten Aussichten für die Zukunft“, sagt Jens Meier, Vorsitzender der HPA-Geschäftsführung. „Die stetig wachsenden Verkehrszahlen bestätigen uns, dass wir an den richtigen Schrauben gedreht haben: Mit unserem 2015 eingeführten IT-System transPORT rail und Investitionen in unsere Infrastruktur, wie die Kapazitätserhöhung der Waltershofer Brücken, schaffen wir weitere Voraussetzungen für ein qualitativ hochwertiges Verkehrssystem“, so Meier weiter. In enger Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminals werden die durch die Baumaßnahme an den Waltershofer Brücken entstehenden Auswirkungen so gering gehalten, dass keine signifikanten Einschränkungen für die Kunden der Hamburger

Hafenbahn zu erwarten sind.

„Die Zukunftsfähigkeit der Hafenbahn steigern und die Nachhaltigkeit verbessern haben eine hohe Priorität“, sagt Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und fügt hinzu: „Emissionen durch Schadstoffe und Lärm sollen deutlich reduziert werden. Die HPA will daher die Anreizfunktionen für den Einsatz von Wagen mit geräuscharmen Bremsen sowie für den Einsatz von Rangierloks mit Rußpartikelfiltern stärken. Dafür wurden finanzielle Anreize geschaffen. Geräuscharme Wagen werden begünstigt und der Anreiz für den Einsatz von Rußpartikelfiltern zum 1. Januar 2017 um rund 28 Prozent erhöht.“

Angesichts der weiterhin zu erwartenden Umschlagszunahme im Bahnverkehr spricht sich der Leiter der Hamburger Hafenbahn Harald Kreft für den deutschlandweiten Ausbau des Schienennetzes für Zuglängen von 740 Metern aus: „Sowohl die Infrastruktur im Hamburger Hafen als auch alle großen Terminals können bereits die Ganzzuglänge von 740 Metern abfertigen. Allerdings führen Netzengpässe im Hinterland – besonders Richtung Prag und Leipzig – dazu, dass viele kurze Züge um die knappen Trassen konkurrieren. Ein durchgängig auf 740 Meter ausgebautes Netz würde für unsere bereits gut ausgelasteten Züge einen Effizienzgewinn im zweistelligen Bereich bringen.“

Um den Standort weiter zu stärken und gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu bleiben, wird die Hamburger Hafenbahn im kommenden Jahr lediglich eine inflationsbedingte Entgelterhöhung umsetzen.

Die Hafenbahn ist ein Unternehmensteil der Hamburg Port Authority (HPA). Ihr Netz umfasst rund 300 Kilometer Gleise und 800 Weichen. Über die Hälfte des Gleisnetzes ist elektrifiziert. Im Hamburger Hafen erschließt die Hafenbahn mehr als 80 Gleisanschlüsse von Umschlags-, Logistik- und Hafenindustriebetrieben. An einem Werktag verkehren über 200 Güterzüge mit insgesamt über 5.000 Wagen. Derzeit sind 126 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Gleisen der Hafenbahn tätig. Mehr als 30 Prozent aller im Hamburger Hafen umgeschlagenen Güter werden mit der Bahn befördert.

Quelle: HPA, Foto: HHM

VERKNÜPFUNG VON INDUSTRIE UND LOGISTIK



„Wer über Industrie und Innovation reden will, der muss mit Logistik anfangen“, das war der deutliche Tenor als sich 100 geladene Gäste aus Politik und Wirtschaft im Museum Küppersmühle über die Zukunftsperspektiven des Duisburger Hafens austauschten.

Die Gäste waren hochkarätig, die Diskussionen lebendig, die Einsichten einmütig: Vom immer engeren Zusammenwachsen von Logistik und Industrie werden Duisburg und die Region nur profitieren, wenn rasch die Weichen gestellt werden: Schnelle Digitalisierung, bessere Infrastruktur und marktorientierte Kooperationen zwischen großen und kleinen Unternehmen. Ganz besonders deutlich formulierten hier die beiden ehemaligen Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Wolfgang Clement und Prof. Jürgen Rüttgers, so parteiübergreifend wie eindrucksvoll: Bildung und Infrastruktur sind die entscheidenden Erfolgsfaktoren für ein nachhaltiges Wachstum in Industrie und Logistik.

Eingeladen hatten anlässlich des 300-jährigen Bestehens die Duisburger Hafen AG und die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve. Der Austausch über die Zukunft der Logistikwirtschaft im Zusammenspiel mit Digitalisierung und Industrie dokumentierte mehr als deutlich, dass der Duisburger Hafen nicht nur Logistik-

drehscheibe im Herzen Europas ist, sondern auch unerlässlicher Treiber für die industrielle Entwicklung an Rhein und Ruhr.

Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen IHK, gratulierte dem Duisburger Hafen im Namen der Wirtschaft zu seinem Geburtstag und betonte in seiner Begrüßungsrede: „In seiner 300-jährigen bewegten Geschichte war der Hafen wesentlicher Taktgeber und immer Antriebsmotor für die wirtschaftlichen Entwicklung in der Region.“ Politischer Gestaltungswille habe den Weg des Hafens vom reinen Umschlagplatz zum europäischen Logistikhub dabei geebnet. „Insofern sollte der Hafengeburtstag alle, Politik, Unternehmen und Bürger, motivieren, Infrastrukturentscheidungen als das zu betrachten, was sie sind: Investitionen in Arbeitsplätze und Wachstum“, so Landers. Das klare Bekenntnis der Politik, im Jahr 1716 einen Ankerplatz in Ruhrort einzurichten, hätte 300 Jahre erfolgreiche Hafenentwicklung ermöglicht.

Der IHK-Präsident hob hervor, dass die Logistik in Duisburg ausgesprochen gut mit der Industrie aber auch mit Forschungseinrichtungen und Hochschulen vernetzt sei. Die zunehmend enge Verzahnung von Produktion und Logistik wird durch den digitalen Wandel vorangebracht. Die Niederrheinische IHK engagiert sich, um die Potenziale in der Region bestmöglich voranzubringen. Ihre Umfragen zeigen, dass zwei Drittel der befragten Unternehmen am Niederrhein in der Digitalisierung besondere Chancen sehen. Als erfolgreiches Beispiel nannte Landers die elektronische Steuerung der Lkw-Verkehre am Hafen.

duisport-Chef Erich Staake verwies in seiner Rede auf den starken Beitrag, den der Duisburger Hafen zur Beschäftigung in der Region leistet: „Jeder achte Arbeitsplatz in unserer Stadt hängt vom Hafen ab, insgesamt sind es 22.000 reguläre und zukunftssichere Stellen allein in Duisburg.“ Weiteres Wachstum sei allerdings nur gegen starke Bremswirkungen von außen möglich: „Wir müssen uns wieder neu erfinden. Der Markt verlangt es: Zweistellige Steigerungsraten im Containerverkehr sind Geschichte. Die Containerisierung ist bei 95 Prozent angelangt, in allen großen Seehäfen Nord- und Mitteleuropas – der weltgrößte Binnenhafen Duisburg ist da noch eine Ausnahme – gehen die Containerumsätze bereits zurück. Zusätzlich haben wir es mit einer weltweiten Dämpfung der Konjunktur zu tun. So sind Zuwächse ausschließlich durch mehr Qualität der Dienstleistungen und durch höhere Effizienz zu erwarten.“

Die duisport-Gruppe und die gesamte Logistikbranche könnten daher gute Ergebnisse künftig nur mit Hilfe intensiver Digitalisierung erreichen, sagte Erich Staake: „Die Industrie muss sich mit neuen Geschäftsmodellen und Herstellungsverfahren vertraut machen – und die Logistik ist herausgefordert, ihre Dienstleistungen an diese Veränderungen anzupassen, in konkreten Einzelfällen auch selbst als Treiber einer gemeinsamen Digitalisierungsstrategie aufzutreten.“

Nordrhein-Westfalen als industrielles Kernland und zugleich führende Logistikregion Europas habe allerdings große Chancen, sich zum Vorreiter der Digitalisierung auf beiden Seiten der Wertschöpfungsketten zu entwickeln. Denn hier habe die Vernetzung von Industrie und Logistik bereits Tradition.

Staake kündigte zudem an, dass der Duisburger Hafen gemeinsam mit einem Dax-Unternehmen und der Universität Duisburg-Essen zum Jahreswechsel einen Inkubator für Startups errichten werde. „Wir wollen Gründerfirmen mit erfolgreichen Industrieunternehmen vernetzen,“ sagte Staake. Daraus könne „ein Nukleus für weitere Gründerzentren in der Rhein-Ruhr-Region“ entstehen.

Quelle und Foto: Niederrheinische Industrie- und Handelskammer, Industrie 4.0 – Potenziale und Perspektiven für die Industrie und Logistikwirtschaft an Rhein und Ruhr war das Thema des Abends der Diskussionssteilnehmer: Dr. Stefan Dietzfelbinger (IHK), Moderator des Abends Dr. Willi Keinhorst (Welt am Sonntag NRW), Prof. Jürgen Rüttgers (Bundesminister a. D., Ministerpräsident a. D.), Gisbert Rühl (Klößner), die Gastgeber Erich Staake (Duisburger Hafen AG) und Burkhard Landers (IHK), Kurt Leidinger (Schenker Deutschland), Amadou Diallo (DHL Freight), Wolfgang Clement (Ministerpräsident a. D., Bundesminister a. D.) sowie Prof. Dr. Walter Smerling (MKM Museum Küppersmühle). © duisport/krischerfotografie

**HAPAG - LLOYD - AKTIONÄRE STIMMEN
ALLEN PUNKTEN ZU**



Die Aktionäre von Hapag-Lloyd haben auf der Hauptversammlung allen Tagesordnungspunkten zugestimmt. Insbesondere wurden die nötigen kapitalrelevanten Voraussetzungen für den geplanten Zusammenschluss mit der arabischen Linienreederei UASC geschaffen.

So stimmten die Aktionäre einem neuen genehmigten Kapital zu. Dieses soll für den Zusammenschluss mit der Linienreederei UASC genutzt werden, die als Sacheinlage in Hapag-Lloyd eingebracht werden soll. Auch der Erweiterung des Aufsichtsrates von zwölf auf 16 Mitglieder, die bei Vollzug des Zusammenschlusses mit UASC erfolgen soll, stimmten die Aktionäre auf der Hauptversammlung zu. Hintergrund für die Vergrößerung ist, dass die heutigen Hauptanteilseigner von UASC, Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund des Königreichs Saudi Arabien (PIF), nach dem Vollzug der Transaktion jeweils einen Sitz im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG besetzen sollen. Der Zusammenschluss beider Reedereien steht unter anderem noch unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen. Die entsprechenden Anträge wurden von Hapag-Lloyd bereits kurz nach der Unterzeichnung des Business Combination Agreements eingereicht.

„Der bevorstehende Zusammenschluss mit UASC ist ein weiterer strategischer Meilenstein für Hapag-Lloyd. Wir wollen die Fähigkeiten von Hapag-Lloyd und UASC so kombinieren, dass das Unternehmen den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Branche gestärkt entgegentreten kann. Hapag-Lloyd wird nicht nur größer, sondern auch internationaler und vor allem wettbewerbsfähiger“, sagte Rolf Habben Jansen, Vorstand-

vorsitzender der Hapag-Lloyd AG, den rund 300 anwesenden Aktionären in seiner Rede. „Durch den Zusammenschluss sichern wir uns die nötigen Großschiffe, um niedrige Transportkosten per Container zu erzielen. Mit den bereits getätigten Investitionen von UASC in diese Schiffsklassen sind seitens Hapag-Lloyd in den kommenden Jahren vorerst keine weiteren Investitionen in Großschiffe notwendig.“ Weiter sagte er: „Mit dem Zusammenschluss festigen wir langfristig unsere Marktposition unter den fünf größten Containerreedereien der Welt mit einem deutlichen Abstand zu den nach uns folgenden Reedereien. Aus der Verbindung von Hapag-Lloyd und UASC erwarten wir weitere erhebliche Verbesserungen unserer Ertragskraft und sind sicher, dass wir durch den Zusammenschluss besser und stärker als je zuvor den vielfältigen Herausforderungen der Branche gewachsen sein werden.“

Die Aktionäre stimmten auch dem Vorschlag des Aufsichtsrates zu – unabhängig von seiner geplanten Erweiterung – Nicola Gehrt als neues Mitglied in das Gremium aufzunehmen. Sie folgt auf Horst Baier, dessen Amtszeit mit dem Ende der heutigen Hauptversammlung ablief. Karl Gerandt und Rainer Klemmt-Nissen, deren Amtszeiten ebenfalls endeten, wurden für eine weitere Amtszeit als Mitglieder im Aufsichtsrat bestätigt.

Alle Abstimmungsergebnisse der heutigen Hauptversammlung können im [Investor-Relations-Bereich auf der Website von Hapag-Lloyd](#) eingesehen werden.

Quelle und Foto: Hapag-Lloyd AG

APMT2 - TERMINAL MIT NEUSS VERBUNDEN



Seit Kurzem ist der APMT2-Terminal im Rotterdamer Hafen auch über die Schiene mit Neuss verbunden. Am Sonntag, dem 14. August fuhr der Neuss-Multimodal-Express-Güterzug von Contargo erstmals diesen Terminal auf der 2. Maasvlakte an.

Der Neuss-Multimodal-Express, der seit Anfang des Jahres in Betrieb ist, bedient auch die Terminals APMT1, ECT Delta und Euromax. Zielbahnhof in Neuss bei Düsseldorf ist der Contargo-Terminal in der Floßhafenstraße. Wöchentlich werden jeweils zwei Güterzüge von Rotterdam und Neuss aus auf den Weg geschickt.

„Mit dieser direkten Shuttlev Verbindung vom und zum APMT2 schließen wir lückenlos an den neuen Asien-Europa-Fahrplan des 2M-Netzwerks (eine Kooperation zwischen den Reedereien Maersk und MSC, Red.) an“, erläutert Sijbrand Pot, Verkaufsgeschäftsführer bei Contargo. „Für Verlader aus Nordrhein-Westfalen beispielsweise verkürzt sich dadurch die Transitzeit unter anderem bei Transporten nach Asien.“

Das 2M-Netzwerk (Maersk und MSC) hat zum 1. Mai seinen Asien-Europa-Fahrplan geändert, wobei Rotterdam eine stärkere Position als letzter bzw. erster Anlaufhafen für Schiffe, die nach Asien fahren oder aus Asien kommen, erhielt. Dadurch erzielten Verlader beim Im- und Export von Gütern erhebliche Zeitgewinne.

Quelle: Port of Rotterdam

DÜSSELDORF UNTERZEICHNET HAFENVEREINBARUNG



Die Stadt, vertreten durch den Oberbürgermeister Thomas Geisel sowie den Beigeordneten Dr. Stephan Keller, und Vertreter der Hafenbetriebe haben am Freitag, 26. August, auf dem historischen Segelschiff „Helena“ eine Hafenvereinbarung unterzeichnet.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist auf dem Weg zur Weiterentwicklung des Düsseldorfer Hafens einen großen Schritt weitergekommen. Sie verfolgt zum einen die Zukunftssicherung des Düsseldorfer Wirtschaftshafens und zum anderen die Umnutzung der innenstadtnahen Flächen im Anschluss an den Medienhafen sowie die Ergänzung des Bürostandortes mit Wohnanteilen in Mischgebietsstrukturen, um ein lebendiges, urbanes Stadtviertel zu entwickeln. Oberbürgermeister Thomas Geisel und der Beigeordnete Dr. Stephan Keller als Vertreter der Landeshauptstadt, und Vertreter der Hafenbetriebe haben am Freitag, 26. August, in feierlichem Rahmen auf dem historischen Segelschiff „Helena“, welches zum NRW-Tag vor dem Burgplatz ankert, eine Hafenvereinbarung unterzeichnet.

„Die Unterzeichnung der Hafenvereinbarung zwischen Stadt und Hafenbetrieben zeigt, wie gut ein kooperatives Miteinander funktionieren kann. Hierdurch wird für die im Düsseldorfer Haupthafen ansässigen Betriebe Investitionssicherheit geschaffen und die weitere Entwicklung der Hafengebietes ermöglicht“, erklärte Oberbürgermeister Thomas

Geisel.

Die wesentlichen Inhalte der Hafenvereinbarung

Vertragsbeteiligte

Vertragsbeteiligte sind neben der Landeshauptstadt Düsseldorf die immissionsschutzrechtlich relevanten Betriebe des Haupthafens (Deutsche Tiernahrung Cremer GmbH & Co. KG, Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG, Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, RheinCargo GmbH & Co. KG) und der Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e.V. als Interessenvertretung der Hafenbetriebe.

Planungsziele der Bauleitplanung – Bebauungsplanverfahren

Die Planungsziele der Stadt für den Hafen wurden als Zwischenergebnis der Gespräche zwischen der Stadt und den Hafenbetrieben über eine Hafenvereinbarung bereits modifiziert.

Mit Ratsbeschluss vom 14. November 2013 wurde der Aufstellungsbeschluss zur 158. FNP-Änderung geändert, zusammen mit der Einstellung des bisherigen Bebauungsplanverfahrens zur Halbinsel Kesselstraße (mit Verzicht auf Mischgebiete) und Fassung eines neuen Aufstellungsbeschlusses (mit dem Planungsziel eingeschränkter Gewerbegebiete). Anfang 2015 wurde eine 3. öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes Speditionstraße West durchgeführt, mit der Anregungen der Hafenbetriebe aufgenommen wurden. Dieser Bebauungsplan-Entwurf wird nunmehr Gegenstand der Ratssitzung am 15. September 2016 sein.

Grundsätze zur Bewertung von Lärmimmissionen

Es werden Grundsätze zur Bewertung der von den Hafenbetrieben verursachten Lärmimmissionen im Plangebiet des Bebauungsplans Speditionstraße West und im Rahmen von Genehmigungsverfahren definiert. Dies gibt den Hafenbetrieben Planungssicherheit für die Planung und Genehmigung von Betriebserweiterungen und/oder betrieblichen Änderungen. Die Regelung ist somit auch ein Beitrag zur Standortsicherung.

Mitwirkung an der Ermittlung der Emissions- und Immissionssituation

Die Hafenbetriebe verpflichten sich, bei der Ermittlung der Emissions- und Immissionssituation im Rahmen der Bauleitplanung im Hafen mitzuarbeiten.

Einrichtung eines Gesprächskreises

Stadt und Hafenbetriebe richten einen gemeinsamen Gesprächskreis ein, in dem sie sich gegenseitig in regelmäßigen Abständen über Themen, die für die Entwicklung des Hafens und seine Nutzung relevant sind, austauschen.

Quelle: Stadt Düsseldorf, Foto: Ingo Lammert

ULRIKE RIEDEL WIRD ARBEITSDIREKTORIN DER EUROGATE- GRUPPE



Die Gesellschafter der EUROGATE-Gruppe, BLG LOGISTICS und EUROKAI, haben Ulrike Riedel als neue Arbeitsdirektorin in die Gruppengeschäftsführung der EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG berufen.

Ulrike Riedel wird mit Wirkung zum 1. März 2017 ihren Posten in der Geschäftsführung der Unternehmensgruppe übernehmen. In ihrer Funktion ist sie zukünftig verantwortlich für Personal, Recht, Einkauf und Revision.

Ulrike Riedel, Jahrgang 1972, absolvierte eine Ausbildung zur Bankkauffrau und studierte Betriebswirtschaftslehre an der Universität Hamburg mit dem Abschluss Diplomkauffrau. Ab 1999 war sie in unterschiedlichen Funktionen für die Flughafen Hamburg GmbH tätig und ist seit 2009 Arbeitsdirektorin und Mitglied des Vorstands der Hamburger Hochbahn AG.

Quelle undFoto: EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG

IMPERIAL HÄLT WACHSTUMSKURS



Die Logistikdivision der südafrikanischen IMPERIAL Holdings Limited, bestehend aus Logistics Africa und Logistics International, hat das am 30. Juni zu Ende gegangene Geschäftsjahr 2015/2016 mit einem im Vergleich zum Vorjahr konstanten Ergebnis von 2,54 Mrd. ZAR (umgerechnet* 159 Mio. EUR) abgeschlossen. Der Umsatz in der Logistikdivision stieg um 9 Prozent auf 47,91 Mrd. ZAR (3 Mrd. EUR).

Einschließlich der Division Vehicles konnte die IMPERIAL Holdings Limited den Konzernumsatz um 8 Prozent auf 119 Mrd. ZAR (7,4 Mrd. EUR) und das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) um 3 Prozent auf 6,4 Mrd. ZAR (400 Mio. EUR) steigern. Die Logistikdivision trug mit 39 Prozent zum Gesamtumsatz und mit 38 Prozent zum EBIT des Gesamtkonzerns bei.

IMPERIAL Logistics International realisierte einen Umsatz von 1,3 (Vorjahr: 1,4) Mrd. EUR und erwirtschaftete einen Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) in Höhe von 63 Mio. (Vorjahr: 70 Mio.) EUR bei einer operativen Marge von 4,8 Prozent. Die im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr niedrigeren Werte für Umsatz und Ergebnis sind maßgeblich auf den Verkauf von Beteiligungen zurückzuführen, im Wesentlichen der neska-Gruppe. Bereinigt um die Unternehmensveräußerungen und -zukäufe konnte IMPERIAL Logistics International ein organisches Umsatzwachstum von 4 Prozent erreichen. Damit hat IMPERIAL Logistics International die organischen Wachstumsziele für das vergangene Geschäftsjahr erreicht. *1 EUR = 16 ZAR

Als eine 100-prozentige Tochter der südafrikanischen IMPERIAL Holdings Limited ist die IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG für die Koordination und Steuerung aller internationalen Logistikgeschäfte der IMPERIAL Holdings Limited außerhalb von Afrika verantwortlich. Das Dienstleistungsportfolio von IMPERIAL Logistics International mit Hauptsitz in Duisburg ist in zwei Divisionen gebündelt: In der Division IMPERIAL Transport Solutions fasst der Konzern die Transportdienstleistungen in den Bereichen Shipping, Road und Express Freight zusammen. Die Division IMPERIAL Supply Chain Solutions umfasst alle Dienstleistungen in den Bereichen Contract Logistics, Contract Manufacturing und Warehousing für die Branchen Automotive, Maschinen- und Anlagenbau, Stahl, Retail und Consumer Goods sowie Chemie. Auch außerhalb der reinen Logistikdienstleistung hat sich IMPERIAL Logistics International als Prozessberater für Dritte, Flottenmanager externer Pkw-Flotten sowie Anbieter branchenaffiner Versicherungsservices etabliert. Mit 8.300 Mitarbeitern erwirtschaftet IMPERIAL Logistics International einschließlich der Neuakquisition Palletways einen Umsatz von 1,4 Mrd. Euro an 170 Standorten. www.imperial-international.com

Quelle und Foto: IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG

„ZUKUNFTSKONGRESS LOGISTIK“ IN DORTMUND



Die vierte industrielle Revolution ist in vollem Gange. Sie wird die Wirtschaft und ihre bisherigen Geschäftsmodelle grundlegend verändern.

Doch wie kann sie gelingen? Der »Zukunftskongress Logistik – 34. Dortmunder Gespräche« zeigt am 13. und 14. September 2016 anhand von Innovationen aus der Logistikforschung und innovativen Umsetzungen aus der Praxis, wie sich die Herausforderungen der Digitalisierung in erfolgreiche Produkte, Dienstleistungen und Prozesse umsetzen lassen.

Unter dem Motto »Future Logistics – How to do the revolution« treffen sich zum 34. Mal Experten und Branchenführer aus Wissenschaft und Wirtschaft, um beim vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und dem EffizienzCluster LogistikRuhr gemeinsam veranstalteten Kongress den Blick in die Zukunft der Logistik zu richten.

Vom digitalen Darwinismus bis zur Social Networked Industry: Das ZukunftsPlenum am ersten Kongresstag, 13. September, stellt Herausforderungen und Themen in den Mittelpunkt, die die Logistik in Zukunft angehen muss. Zum Auftakt gibt Prof. Dr. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML, einen Einblick in »Die Welt nach der vierten industriellen Revolution« – jene Welt, in der Menschen und Maschinen im Sinne einer Social Networked Industry als gleichberechtigte Partner zusammenarbeiten. Im Anschluss eröffnet Michael Müller, Vorstandsvorsitzender bei Müller – Die lila Logistik AG, mit einer Keynote die Vortragsreihe namhafter Wirtschaftsvertreter. Philipp Hahn-Woernle, CEO bei viastore, stellt in seinem Vortrag die Frage, wie Industrie 4.0 und Mensch 1.0 zusammenpassen. Darüber hinaus präsentiert Dr. Christian E. Baur, CEO der

Swisslog AG, das Thema Intralogistik 4.0. Weitere Themen sind unter anderem globale Supply Chains und Mobilität im digitalen Zeitalter.

Am zweiten Kongresstag, 14. September, widmet sich das Fraunhofer-Symposium »Future Logistics« dann der konkreten Realisierung von Industrie 4.0 in der Praxis. Fünf parallele Sequenzen geben einen Einblick in zentrale Themen der vierten industriellen Revolution. Mit Wegen des industriellen Datenaustauschs, bei denen der Besitzer auch Herr über seine Daten bleibt, beschäftigt sich etwa die Sequenz »Industrial Data Space – digitale Souveränität«. Die gleichnamige Initiative der Fraunhofer-Gesellschaft arbeitet an der Entwicklung eines sicheren Datenraums für Industrie 4.0. Die Sequenz diskutiert in diesem Zusammenhang Einsatz- und Verwertungsszenarien.

Den »Transfer von Industrie 4.0 in die mittelständische Praxis« hat die Sequenz »Mittelstand 4.0« zum Thema. Anhand von Best-Practice-Beispielen werden geeignete digitale Migrations- und Transformationsstrategien vorgestellt und über die durchgängige Digitalisierung von Unternehmensbereichen diskutiert. Die Sequenz »Gütermobilität 4.0« erörtert derweil »Neue Transportangebote und Technologien« – vom autonomen Fahren über Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge bis hin zu Smart Transportation Logistics.

Die Sequenz »Retail Logistics 4.0« stellt Technologien für die Handelslogistik auf den Prüfstand: Wann lohnt sich der Einsatz von Augmented Reality oder Drohnen? Wie lassen sich Fahrerlose Transportsysteme sinnvoll einsetzen? Außerdem diskutieren Wissenschaftler und Industrievetreter, inwieweit eine vollautomatische Kommissionierung durch mobile Roboter die Zukunft der Intralogistik prägen wird. Darüber hinaus rückt die Sequenz »Arbeit 4.0 – Mensch-Maschine-Dialog« die Rolle des Menschen in einer Industrie 4.0 in den Fokus. Die Vision von einer Social Networked Industry mit einer Kommunikation und Kooperation zwischen Mensch und Maschine reicht dabei von der digitalen Entscheidungsunterstützung über Smart Devices als Mensch-Maschine-Schnittstelle bis hin zu digitalen Weiterbildungsmöglichkeiten.

Anmeldungen zum diesjährigen Zukunftskongress können online unter <http://www.zukunftskongress-logistik.de/> vorgenommen werden. Dort ist auch das Programm erhältlich.

Quelle und Foto: Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik

WAALHAVEN BEHERBERGT ROTTERDAMS GRÖßTEN SOLARPARK



Oben auf dem Kühlhaus von FrigoCare im Waalhaven ist in letzter Zeit Rotterdams größter Solarpark errichtet worden. Das Dach hat eine Oberfläche von 7.500 Quadratmetern und entspricht damit von der Größe her einem Fußballplatz.

Es wurden 3.100 Solarmodule installiert. Damit können jährlich 750.000 kWh Elektrizität erzeugt werden. Das ist ausreichend, um ein Drittel des Energiebedarfs des Kühlhauses zu decken. Im Kühlhaus wird vor allem gefrorener Fisch gelagert.

Der Solarpark ist eine Kooperation zwischen FrigoCare, Zon Exploitatie Nederland (ZEN) und dem Hafenbetrieb Rotterdam. FrigoCare, eine Tochtergesellschaft von Samskip, hat 650.000 Euro in die Erneuerung des Dachs investiert. Zon Exploitatie Nederland (ZEN) hat 1 Million Euro für die Sonnenmodule bezahlt und ist für Betrieb und Wartung zuständig. Erwartungsgemäß werden sich die entstandenen Kosten in zehn Jahren bezahlt machen.

„Der Ausgangspunkt bei der Renovierung unseres Lagerhauses war, die

Sache möglichst umweltfreundlich anzugehen“, äußerte sich Jan Bouman, geschäftsführender Direktor FrigoCare. „Durch die Kooperation mit ZEN können wir jedes Jahr ungefähr 325 Tonnen CO₂-Emissionen einsparen. Das ist doch ein guter Schritt, der im Logistik-Sektor hoffentlich Nachfolger finden wird.“

Michel Peek, Direktor und Gründer des Unternehmens ZEN nennt die Initiative einen großen Erfolg für ganz Rotterdam. „Die Stadt hat grüne Ambitionen, wobei die Solarenergie aber bislang nicht die gewünschten Fortschritte machte. Dank dieses Parks steigt die Kapazität der Solarenergiegewinnung in Rotterdam um sage und schreibe 25 %.“ Derzeit beträgt diese Kapazität ungefähr 3 Millionen kWh (3 gWh). 2020 sollen dies laut den städtischen Plänen 20 gWh sein und 2030 sogar 100 gWh.

Der Rotterdamer Hafen bietet für die groß angelegte Solarenergiegewinnung viele Möglichkeiten. Der Hafenbetrieb Rotterdam lässt der Entwicklung von Solarparks seine vollste Unterstützung zuteil werden. 2014 wurde auf dem Dach der RDM Scheepsbouwloods (Schiffsbauhalle) ein großer Solarpark eröffnet. Auch das Kühlhaus von Kloosterboer Delta Terminal ist mit Solarmodulen ausgerüstet. Der neueste Solarpark auf dem Dach von FrigoCare wird am Freitag, dem 2. September 2016, während der Wereldhavendagen (Welthafentage) offiziell eröffnet.

Quelle und Foto: Samskip/ZEN