

HAMBURG SETZT AUF LI-ION BATTERIE AGV



Konecranes, Pionier und technologischer Schrittmacher in der Terminalautomatisierung, hat von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) einen Auftrag über 25 Konecranes Gottwald automatisierte Containertransportfahrzeuge (AGV) mit Lithium-Ionen (Li-Ion) Batterieantrieb für das Container Terminal Altenwerder (CTA) erhalten. Der Auftrag wurde im ersten Quartal gebucht.

Die Geräte sollen im Frühjahr 2018 zusammen mit sechs vollautomatischen Stromtankstellen geliefert werden und bedeuten für beide Unternehmen den nächsten Schritt in Sachen AGV Technologie.

Mika Mahlberg, Executive Vice President, Geschäftsbereich Port Solutions, Konecranes, freut sich über einen weiteren gemeinsamen Innovationsschritt mit der HHLA: „Der Auftrag ist in mehrererlei Hinsicht von Bedeutung. Er steht für Kontinuität sowohl in der Kundenbeziehung als auch bei der technologischen Weiterentwicklung. Zudem unterstreicht er unsere führende Rolle beim Zukunftsthema Terminalautomatisierung.“

Jens Hansen, Vorstandsmitglied und Chief Operating Officer der HHLA, erklärt: „Unser CTA mit seinem hohen Automatisierungsgrad ist schon heute wegweisend für den Containerumschlag der Zukunft, wozu die AGV Technologie wesentlich beigetragen hat. Mit der Li-Ion-Batterieantrieb-

stechnik entwickeln wir uns im Sinne eines effizienten und nachhaltigen Containerumschlags konsequent weiter.“

HHLA und Konecranes verbindet eine langjährige Technologiepartnerschaft. Bereits im Jahr 2001 wurden die ersten AGV nach Hamburg geliefert. Waren diese noch mit diesel-hydraulischem Antrieb ausgestattet, folgten 2006 AGV mit diesel-elektrischem Antriebsstrang und 2011 dann Batterie AGV mit Blei-Säure-Batterien. Diese waren seinerzeit die ersten Batterie AGV am Markt. Insgesamt wurden bis heute fast 100 AGV in das CTA geliefert.

Der Batterieantrieb für AGV von Konecranes hat sich in automatisierten Terminals in Europa und den USA im zuverlässigen Flottenbetrieb etabliert. Rund 200 der ungefähr 650 seit 1991 ausgelieferten Geräte sind mit Batterieantrieb ausgestattet. Betreiber profitieren dabei von einem hohen Wirkungsgrad des Antriebsstrangs in Verbindung mit einem besonders geringen Energieverbrauch. Weiterhin werden die Lärmemissionen deutlich gesenkt und Abgasemissionen komplett aus dem Terminal verbannt. Durch die gegenüber diesel-hydraulischen bzw. diesel-elektrischen Antrieben geringere Komplexität verringern sich darüber hinaus die Wartungskosten spürbar.

Klaus Peter Hoffmann, Vice President, Integration, Konecranes: „Die Batterietechnologie für im Hafen eingesetzte AGV hat sich insbesondere in den vergangenen drei Jahren rasant weiterentwickelt. Als Technologieführer bei AGV nutzt Konecranes selbstverständlich auch die Resultate dieser Dynamik für seine Kunden. Mit den Li-Ion-Batterien können wir Terminalbetreibern nun eine Batterie mit noch höherem Wirkungsgrad bei geringerem Eigengewicht sowie einer vergleichsweise bis zu dreimal höheren Anzahl Ladezyklen anbieten. Da Li-Ion-Batterien zudem rund viermal schneller geladen werden können, ist in Verbindung mit einer automatisierten Stromtankstelle auch ein Laden im Fahrzeug möglich. Dies erleichtert die Elektrifizierung von „Brown-Field“-AGV-Terminals, da auf größere Investitionen in die Infrastruktur verzichtet werden kann. Mit der Neuerung verhelfen wir AGV noch einmal zu einem Quantensprung in Sachen Wirtschaftlichkeit und stellen damit unsere Kontinuität als Pionier in einem Markt in stetem Wandel unter Beweis.“

Quelle und Foto: Konecranes

LOGISTIKZENTRUM AUF DER MERCATORINSEL



Die Duisburger Hafen AG (duisport) errichtet für DB Schenker ein Logistikzentrum auf der Mercatorinsel in Duisburg-Ruhrort. Von dort aus wird DB Schenker künftig Einzelteile und Fahrzeugkomponenten für das weltweite Produktionsnetzwerk des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Vans der Daimler AG konsolidieren, verpacken und verschiffen.

Am 31. Mai erfolgte der symbolische Spatenstich gemeinsam durch Erich Staake, Vorstandsvorsitzender von duisport, Dr. Thomas Böger, Vorstand Kontraktlogistik/SCM der Schenker Deutschland AG, Dr. Jörg Homering, Daimler AG, Leiter Supply Mercedes-Benz Vans und Duisburgs Oberbürgermeister Sören Link.

duisport hat auf der Mercatorinsel im Ruhrorter Hafengebiet ein rund 100.000 Quadratmeter großes Grundstück zur Verfügung gestellt. Die Nutzung beginnt in einem ersten Schritt auf einer Fläche von 50.000 Quadratmetern. Dort wird duisport noch in diesem Jahr einen 25.000 Quadratmeter umfassenden Hallen – sowie ein 1.500 Quadratmeter großen Bürokomplex errichten. Diese werden an DB Schenker vermietet. Nach Fertigstellung aller Bauabschnitte sollen bis zu 500 neue Arbeitsplätze entstehen.

Der Standort liegt in unmittelbarer Nähe bestehender Containerumschlag-Anlagen für den Weitertransport der Daimler-Bauteile. „Wir freuen

uns sehr, dass die Daimler AG Bereiche ihrer Teile- und Fahrzeugkomponenten-Logistik jetzt auch über den Duisburger Hafen abwickelt und hierfür mit DB Schenker einen langjährigen Dienstleister der Daimler AG und exzellenten Logistiker beauftragt hat“, sagte Staake. Die Daimler AG ist nach der Volkswagen AG und Audi bereits der dritte Automobilhersteller, der vom Duisburger Hafen Fahrzeug-Einzelteile ins Ausland exportiert. „duisport als wichtigste Logistikkreuzung Europas entwickelt sich zu einem Kompetenzzentrum für die Automobilindustrie“, so Staake.

Gleichzeitig soll in Abstimmung mit der Stadt auf der nicht zur Bebauung vorgesehenen Spitze der Mercatorinsel eine 35.000 Quadratmeter große Parkanlage angelegt werden. Darin eingebettet ist zur Ruhrorter Seite eine breite Promenade sowie ein Steiger für Flusskreuzfahrtschiffe. In der Planung ist überdies eine neue Fußgängerbrücke, die die Mercatorinsel mit Ruhrort verbinden soll.

Staake: „Damit schaffen wir ein attraktives Umfeld für unsere Skulptur ‚Echo des Poseidon‘ von Markus Lüpertz, der sich zu einem touristischen Publikumsmagneten weit über Duisburg hinaus entwickelt hat. Wir schaffen Arbeitsplätze auf der Mercatorinsel und werten diese gleichzeitig durch die Parkanlage für Bürger und Touristen auf.“

Quelle und Grafik: duisport

HAPAG-LLOYD UND UASC VOLLZIEHEN ZUSAMMENSCHLUSS



Die beiden Linienreedereien Hapag-Lloyd und United Arab Shipping Company (UASC) haben sich zusammengeschlossen. Mit 230 Schiffen und einer gemeinsamen Flottenkapazität von rund 1,6 Mio. TEU ist Hapag-Lloyd die fünftgrößte Containerlinienreederei der Welt.

Hapag-Lloyd bleibt ein in Deutschland registriertes, börsennotiertes Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg. „Das ist ein wichtiger strategischer Meilenstein und ein großer Schritt nach vorn für Hapag-Lloyd“, sagte Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd. „Wir verfügen künftig nicht nur in Lateinamerika und auf dem Atlantik über eine ausgesprochen starke Marktposition, sondern auch im Mittleren Osten, wo wir zu einem der führenden Anbieter werden. Unsere Priorität ist jetzt eine reibungslose und rasche Integration von UASC in Hapag-Lloyd.“

Das so genannte Business Combination Agreement (BCA) war bereits im Juli 2016 in Hamburg unterzeichnet worden. Anschließend mussten rund ein Dutzend Wettbewerbsbehörden weltweit ihre kartellrechtlichen Freigaben erteilen. Zudem wurden gesellschaftsrechtliche Änderungen durchgeführt und die Zustimmung zahlreicher Banken eingeholt.

Im Mittelpunkt der Integration steht die Zusammenführung der 118 Hapag-Lloyd-Dienste mit dem 45 Dienste umfassenden Netzwerk von UASC. Dieser Prozess (Commercial Cut-over) wird in rund acht Wochen starten, wenn die neuen Mitarbeiter von UASC entsprechend für die Hapag-Lloyd-Systeme trainiert worden sind, und soll bis Ende des dritten Quar-

tals beendet sein. Anschließend wird das heutige Transportvolumen von UASC auf der IT-Plattform von Hapag-Lloyd abgewickelt. Die größere Hapag-Lloyd wird damit künftig auf voraussichtlich mehr als zehn Mio. TEU jährliches Transportvolumen kommen.

Zudem werden die 58 Schiffe von UASC in die Flotte von Hapag-Lloyd integriert. Die dann insgesamt 230 Schiffe umfassende Flotte wird mit einem Durchschnittsalter von nur 7,2 Jahren die jüngste Flotte in der Industrie sein. Die durchschnittliche Schiffsgröße der neuen Hapag-Lloyd-Flotte liegt mit rund 6.840 TEU/Schiff rund 30 Prozent über dem Durchschnitt der Top 15 in der Industrie (5.280 TEU/Schiff).

Mit dem Zusammenschluss werden Synergien von jährlich USD 435 Mio. angestrebt. Ein guter Teil dieser Einsparungen soll bereits 2018 realisiert werden, die volle Summe soll erstmals 2019 erreicht werden. Zudem erwarten wir, dass in den nächsten Jahren keine nennenswerten Investitionen in Neubauten nötig sein werden. Hapag-Lloyd wird eine neue Regionszentrale für die Region Middle East einrichten. Damit werden die bestehenden Regionen North America, Latin America, Asia und Europe um eine fünfte Region ergänzt.

„Hapag-Lloyd verfügt über langjähriges und umfangreiches Know-how bei Akquisitionen. Beim Zusammenschluss mit der kanadischen CP Ships 2005 und zuletzt beim Zusammenschluss mit CSAV 2014 haben wir bewiesen, dass wir in der Lage sind, Akquisitionen und die darauf folgenden Integrationen schnell, effizient und gewinnbringend umzusetzen. Wir sind optimistisch, dass wir die Integration der UASC bis zum Ende des laufenden Jahres vollständig abschließen können“, so Rolf Habben Jansen.

Die beiden UASC-Hauptgesellschafter Qatar Investment Authority, vertreten durch ihre Tochtergesellschaft Qatar Holding LLC, und der Public Investment Fund des Königreichs Saudi Arabien (PIF) werden neue Kerngesellschafter von Hapag-Lloyd. Die weiteren Gesellschafter von UASC, Kuwait Investment Authority im Namen des Staates Kuwait, der Iraqi Fund for External Development (IFED) sowie die Vereinigten Arabischen Emirate und Bahrain werden sich künftig mit summiert 3,6% der Anteile an Hapag-Lloyd im Streubesitz widerspiegeln. Die Gesellschafterstruktur der Hapag-Lloyd AG sieht vor der bevorstehenden Bar-Kapitalerhöhung, die nach dem Zusammenschluss geplant ist, wie folgt aus (Angaben gerundet): CSAV (22,6%), HGV (14,8%), Kühne Maritime

(14,6%), Qatar Holding (14,4%), PIF (10,1%) und TUI (8,9%). Der Streubesitz wird sich auf rund 14,6% belaufen.

Innerhalb von sechs Monaten nach dem Closing ist für die Hapag-Lloyd AG eine Bezugsrechts-Kapitalerhöhung zur Stärkung des Unternehmens vorgesehen. Diese ist durch eine Backstop-Verpflichtung in Höhe von USD 400 Mio. abgesichert, die einige der Kerngesellschafter übernommen haben. Auf der Hauptversammlung von Hapag-Lloyd am 29. Mai in Hamburg werden die Aktionäre über ein entsprechendes genehmigtes Kapital abstimmen.

Finanzsenator Peter Tschentscher zur Fusion von Hapag-Lloyd und UASC: „Mit dem Vollzug der Fusion zwischen den beiden Reedereien ist ein weiterer wichtiger Schritt gelungen, Hapag-Lloyd im internationalen Wettbewerb noch stärker aufzustellen. Die Hamburger Traditionsreederei erhält damit auch Zugriff auf die nächste Generation sehr großer und effizienter Containerschiffe, ohne diese selbst erwerben zu müssen. Bei der Nutzung der Synergien aus dem Zusammenschluss profitiert Hapag-Lloyd von der Erfahrung aus den bereits erfolgten Konsolidierungsschritten mit CP Ships und CSAV. Mit der Fusion wird es noch besser gelingen, Hapag-Lloyd dauerhaft einen Platz an der Spitze der weltweit operierenden Containerreedereien zu sichern.“

Die Gesellschafterstruktur der Hapag-Lloyd AG wird nach dem Zusammenschluss wie folgt aussehen: CSAV 22,6 %, HGV 14,8 %, Kühne Maritime 14,6 %, Qatar Holding 14,4 %, PIF 10,1 % und TUI 8,9 %. Der Streubesitz wird sich auf rund 14,6 % belaufen.

Quelle: Hapag-Lloyd AG, Pressestelle der Finanzbehörde, Foto: Hapag-Lloyd AG

STADTWERKE FREUEN SICH ÜBER FALKEN-BABY



Die Stadtwerke Düsseldorf freuen sich über Nachwuchs: Auf dem Gelände des Kraftwerks Lausward im Hafen ist ein Falken-Baby zur Welt gekommen. Dort befindet sich in luftiger Höhe ein Nistkasten, in dem ein Wanderfalkenpaar lebt.

Nun kommt die gute Nachricht, dass der Brutverlauf erfolgreich war. Das männliche Jungtier ist bereits beringt worden, Experten der Arbeitsgemeinschaft Wanderfalkenschutz (AGW NRW im NABU) erledigten dies.

Um den Bestand an Wanderfalken zu schützen und zu unterstützen, werden auch in Stadtlandschaften schon seit einigen Jahrzehnten entsprechende Nisthilfen in Höhen um die 100 Meter dort angebracht, wo Wanderfalkenpaare einen Brutplatz suchen. Der Standort Lausward ist der älteste und erfolgreichste Brutplatz für Wanderfalken in der Stadt.

Sorgen macht den Aktiven der AGW NRW, dass es auch in Nordrhein-Westfalen schon Fälle von gezielten Falken-Vergiftungen gab. Wer einen toten Greifvogel auffindet, soll dies deshalb der örtlichen Polizeibehörde melden, bittet Michael Kladny, Sprecher der AGW NRW.

Quelle: Stadtwerke Düsseldorf AG, Foto: Michael Kladny

SCHRIFTLICHES URTEIL ZUR FAHRRINNENANPASSUNG



Die Fahrrinnenanpassung wird kommen, erklärte jetzt die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Das schriftliche Urteil, das seit dem 23. Mai 2017 vorliegt, bestätigt diese Einschätzung Hamburgs und des Bundes vollständig.

Lediglich bei der Kohärenzsicherung für den Schierlingswasserfenchel müssen die Vorhabenträger in Teilen weitere Maßnahmen anbieten. Insgesamt hat das Bundesverwaltungsgericht die Planfeststellungsbeschlüsse nicht aufgehoben. Zitat aus dem Urteil: „Keiner der habitatschutzrechtlichen Rechtsverstöße wiegt so schwer, dass er die Planung als Ganzes in Frage stellt. Vielmehr können die Mängel der habitatrechtlichen Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung durch zusätzliche Ermittlungen und Bewertungen sowie Umplanung bzw. ergänzende Planung und Abwägung beseitigt werden“ (Textziffer 597 des schriftlichen Urteils).

Die Verwaltungen von Bund und Hamburg arbeiten bereits seit Februar daran, die letzten Bedenken des Gerichts auszuräumen und in einem ergänzenden Verfahren zu beheben. Zudem wird das Kohärenzsicherungskonzept um eine weitere Kohärenzmaßnahme ergänzt werden. Dazu enthält das Urteil einige Klarstellungen, die diese Arbeit er-

leichtern. Die entsprechenden Planergänzungsunterlagen werden den Planfeststellungsbehörden zur Zulassung vorgelegt werden. Alle einschlägigen Beteiligungsrechte und Beteiligungsverfahren werden eingehalten.

Senator Frank Horch: „Deutlicher denn je zeigt sich jetzt, dass das Urteil vom 9. Februar 2017 einen Erfolg für die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe darstellt. Abgesehen von 8 Textziffern legt das Gericht in den knapp 600 Textziffern dar, warum die gesamte übrige Klage ohne Erfolg bleibt. Wir arbeiten seit Februar mit Hochdruck daran, diesen letzten gerichtlichen Beanstandungen gerecht zu werden.“

Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Foto: HH-M/Hasenpusch

TRASSENBESCHLUSS ZUR THEEMSWEGTRASSE



Die niederländische Staatssekretärin Dijksma für Infrastruktur und Umwelt hat den Trassenbeschluss zur Theemswegtrasse genehmigt. Damit hat sie eine Entscheidung zur Änderung der Hafenbahnlinie im Rotterdamer Hafen getroffen.

Hafenbetrieb Rotterdam und ProRail werden die Strecke auf einer Länge

von ca. 4,5 km umlegen. Die neue Theemswegtrasse wird 2021 angelegt sein, wenn die Brücke Calandbrug das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht hat. Mit dieser Änderung stellt man sich auf den voraussichtlichen Kapazitätsengpass durch den zunehmenden Bahn- und Schiffsverkehr ein. Die Verlegung der Bahnlinie über den Theemsweg bedeutet, dass der Bahnverkehr nicht länger über die Brücke Calandbrug geführt wird und von Brückenöffnungen für die Schifffahrt behindert wird.

Der Trassenbeschluss zur Theemswegtrasse wurde gegenüber dem Trassenbeschluss in Entwurfsfassung in einigen Punkten geändert. Diese Änderungen sind u. a. die Folge der Stellungnahmen, die zum Trassenbeschluss in Entwurfsfassung eingereicht wurden. Die beiden Hauptänderungen sind Optimierungen in der Gestaltung des aufragenden Randes in der gesamten Länge der erhöhten Betonkonstruktion auf Pfeilern. Die Innenseite des Randes wird nun schallabsorbierend ausgeführt. Außerdem wird dieser aufragende Rand, gemessen ab der Oberseite der Bahngleise, von 1,40 m auf 1,70 m erhöht. Beide Maßnahmen tragen zu einer geringeren Lärmbelastigung der Umgebung bei.

Hafenbetrieb Rotterdam, ProRail und das Ministerium für Infrastruktur und Umwelt bieten am 13. Juni eine Informationsveranstaltung im Dorffzentrum De Gaffelaar in Zwartewaal. Experten sind zur Beantwortung von Fragen vor Ort. Die frei zugängliche Veranstaltung dauert von 19.00 Uhr bis 21.00 Uhr.

Der Trassenbeschluss wurde im niederländischen Staatsanzeiger (Staatscourant) vom 23. Mai 2017 bekannt gegeben und ist zusammen mit den zugehörigen Dokumenten sechs Wochen zur Einsichtnahme an fünf Orten sowie unter www.platformparticipatie.nl/theemswegtrace veröffentlicht, wo auch das Verfahren zur Einlegung eines Einspruchs erläutert wird. Betroffene, die eine Stellungnahme zum Trassenbeschluss in Entwurfsfassung eingereicht haben, können vom 24. Mai bis einschließlich 4. Juli 2017 Einspruch beim niederländischen Staatsrat (Raad van State) einlegen. Dies gilt auch für Betroffene, denen nach vernünftigem Ermessen nicht angelastet werden kann, dass sie keine Stellungnahme zum Trassenbeschluss in Entwurfsfassung vorgelegt haben.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

DIE ZEIT IST REIF FÜR DEN TRUSTED CARRIER



In einer Veranstaltung zur Sicherheit in der Transportkette des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. haben hochkarätige Fachleute aus dem In- und Ausland die gegenwärtigen Problemlagen und mögliche Lösungsansätze diskutiert.

Nach einer Einführung von BGL-Präsident Adalbert Wandt in die Problematik von Auftrags-, Identitätserschleichung und Frachtenbörsenbetrug, welche zunehmend die Leistungsqualität der Logistikketten beeinträchtigen und neben finanziellen Verlusten in Millionenhöhe dauerhafte Schäden am Marken- und Produktimage anrichten, leuchtete Prof. Dr. Tobias Bernecker vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (IN-VL) der Hochschule Heilbronn in seinem Impulsreferat „Sicherheitsanforderungen an die digitale Auftragsvergabe im internationalen Transport“ deren Untiefen aus. Laut einer Untersuchung der Hochschule Bremerhaven wären 49 % der befragten Transportunternehmen bereits Opfer

von Ladungsdiebstahl gewesen, 19 % im Zusammenhang mit Internet-Frachtbörsen.

In der anschließenden Podiumsdiskussion zum Thema „Digitalisierung der Auftragsvergabe in der Transportlogistik und die Bedeutung des Trusted Carrier“ unter Moderation von Prof. Dr. Tobias Bernecker formulierten neun Experten aus unterschiedlichsten Blickwinkeln die Anforderungen und Möglichkeiten eines onlinegestützten Qualitätssystems, wie es sich mit dem Trusted Carrier seit dem 01.05.2017 erstmals im regulären praktischen Einsatz befindet.

Michael Bähr, Head of Industrial Supply Chain Germany der Ferrero Deutschland GmbH, hob auf die starken saisonalen Schwankungen beim Transportbedarf von Ferrero ab, wodurch viele oftmals wenig bekannte Frachtführer eingesetzt werden müssten. Hier helfe der Trusted Carrier, das extrem zeitaufwendige hausinterne Prüfungsverfahren für unbekannte Transportdienstleister auf ein Minimum zu reduzieren. Der nächste Schritt sei nun, den Trusted Carrier in konkrete Ausschreibungsunterlagen zu integrieren. Thomas Pütter, Geschäftsbereichsleiter Network Services und Innovation der Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG, bestätigte den enormen Zeitgewinn durch den Trusted Carrier bei der Prüfung unbekannter Frachtführer auch für Speditionen, die Subunternehmer einsetzten.

Zeljko Jeftic, Head Global Innovation der International Road Transport Union (IRU), unterstrich, dass mit dem Trusted Carrier die Sprachbarriere bei der Findung vertrauenswürdiger Transportunternehmen überwunden werden könne: Das Trusted Carrier-Symbol zeige auf den ersten Blick, dass man dem betreffenden Unternehmen seine Fracht anvertrauen könne. Dies erspare dem Auftraggeber eine zeit- und kostenaufwändige Überprüfung, ob es das Transportunternehmen tatsächlich existiere, ob es über die notwendigen EU-Lizenzen verfüge usw., die vielfach in unterschiedlichsten Fremdsprachen durchgeführt werden müsse. Wiesław Starostka, General Director des polnischer Frachtführerverbandes ZMPD, betonte die Bedeutung des Trusted Carrier für seine Mitgliedsunternehmen. Sein Verband unterstütze das System, da in Zukunft der Zugang zum deutschen Markt für polnische Frachtführer ohne den Trusted Carrier-Status schwieriger werden dürfte.

Klaus Schäfer, Vertriebsdirektor der KRAVAG/R+V Versicherung, verwies auf die durch sein Unternehmen abgedeckte Zahlung von 5.000 Euro an ei-

nen Trusted Carrier-Auftraggeber für den Fall, dass der Einsatz eines Trusted Carrier-Lkw zwar vereinbart, aber vom Transportdienstleister ein nicht im System registriertes Fahrzeug gestellt wurde.

Gunnar Gburek, Company Spokesman der Frachtenbörse TimoCom, erläuterte, dass der Trusted Carrier in Zukunft ein eigenes Suchkriterium bei TimoCom sein werde. Ebenso sei eine eigene geschlossene Benutzergruppe für Trusted Carrier geplant. Prof. Dr. Victor S. Meier, Managing Director der Ausschreibungsbörse Cargoclix, bezieht den Trusted Carrier ebenso als Suchkriterium ein und sieht spezielle Ausschreibungen ausschließlich für Trusted Carrier vor. Wolfgang Engel, Projektmanager Geschäftsbereich Auditsysteme der DQS GmbH – Deutsche Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen, hob die Zusammenarbeit mit dem BGL beim DQS-Qualitätssystem Qualified Carrier hervor. Die gegenseitige Anerkennung von geprüften Unternehmensdaten ermögliche einen erleichterten Übergang vom System Trusted Carrier zum Qualified Carrier und umgekehrt.

Hubertus Kobernuß, Vorsitzender der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND e.V. beschwor seine Transportunternehmer-Kollegen abschließend, jetzt die Chance zum Eintritt in den Trusted Carrier zu nutzen und sich frühzeitig am Markt von seinen Mitbewerbern abzuheben. Es deute sich bereits an, dass die Auftraggeberseite in Zukunft verstärkt auf geprüfte Transportdienstleister setze.

Alle interessierten Transportunternehmen – auch Nichtmitglieder – können ein oder mehrere Fahrzeuge unter „Carrier Neuanmeldung“ auf www.trusted-carrier.de registrieren lassen. Für Verbandsmitglieder, die über ihren BGL-Landesverband einen separaten Registrierungsprozess durchlaufen, gelten ein vereinfachtes Verfahren sowie erheblich reduzierte Teilnahmegebühren.

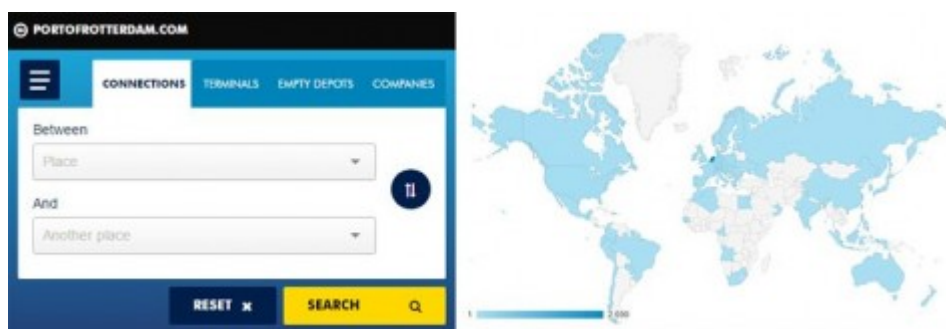
Als Patronatsverband übernimmt der BGL eine Leistungsgarantie für die registrierten Transportunternehmen. Diese verpflichten sich zur Einhaltung von systemrelevanten Qualitäts- und Zuverlässigkeitskriterien. Die Kfz-Kennzeichen der im Rahmen des Trusted Carrier eingesetzten Fahrzeuge sind in einer Datenbank gespeichert, in der registrierte Auftraggeber online gezielt nach ihnen suchen können; gleiches gilt für die EU-Lizenzen.

Interessierte Auftraggeber aus Industrie, Handel oder Spedition können

sich unter „Neuanmeldung Auftraggeber“ ebenfalls auf www.trusted-carrier.de registrieren lassen.

Quelle und Grafik: BGL

IN 7 TAGEN IN 70 LÄNDERN IM EINSATZ



Eine Woche nach der Einführung des Streckenplaners [Navigate](#) zieht Port of Rotterdam Zwischenbilanz: die ersten Reaktionen sind positiv und [Navigate](#) ist bereits in 70 Ländern weltweit im Einsatz. Der Hafen arbeitet zurzeit an den geplanten Folgeschritten.

Am 10. Mai 2017 wurde die Betaversion von [Navigate](#) auf der Fachmesse Transport Logistic in München vorgestellt. [Navigate](#) beinhaltet Deepsea- und Shortsea-Fahrpläne für 550 Häfen weltweit sowie die Schienen- und Binnenschiffverbindungen zwischen Rotterdam und mehr als 150 europäischen [Inlandterminals](#). Darüber hinaus verfügt [Navigate](#) über eine Firmenliste mit über 1.500 [Unternehmen](#), die im Rotterdamer Hafen und Umgebung angesiedelt sind, und ein [Leerlager-Tool](#).

Als nächsten Schritt wollen die Verantwortlichen eine Darstellung des CO₂-Fußabdrucks im Containertransport aufnehmen und in Kürze werden auch Echtzeitdaten über die Estimated Time of Arrival und die Estimated Time of Departure (ETA und ETD) von Seeschiffen folgen. Nach und nach sollen immer mehr Betriebsdaten in das System aufgenommen werden.

Der Hafen habe diese Betaversion erstellt, um herauszufinden, wie und wo Verbesserungen durchgeführt werden können. Ein Feedback würde dabei

sehr weiterhelfen. Interessenten, die sich schnell mit dem Hafen in Verbindung setzen, können Sie einen Wochenendtrip in die Welthafens-tadt Rotterdam gewinnen. Diese Gewinnaktion läuft bis zum 23. Mai 2017.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

NESKA GRÜNDET ZWEIGNIEDERLASSUNGEN



Der Logistikdienstleister neska hat seine Organisationsstruktur im operativen Bereich weiter optimiert. Zu diesem Zweck wurden in Duisburg und in Krefeld zwei neue Zweigniederlassungen errichtet. Darüber hinaus gibt es personelle Neuigkeiten beim RRT Rhein-Ruhr Terminal in Duisburg sowie in der neska-Niederlassung Köln.

Das operative Geschäft der bisherigen unselbständigen neska-Betrieb-szweige RBT Rhein-Ruhr Bulk Terminal (Duisburg) und Danes (Krefeld) wird ab sofort in den neu errichteten Zweigniederlassungen Duisburg und Krefeld unter der Marke neska fortgeführt.

Leiter der neuen Duisburger Zweigniederlassung der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH ist Thomas Schymetzko (47). Die Kontaktdaten lauten:

Kiffward 6-14, 47138 Duisburg

Phone +49 203 4509-0

Fax +49 203 4509-250

duisburg@neska.com

Die neue Krefelder Zweigniederlassung der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH wird von Peter Danes (47) geleitet. Die Kontaktdaten lauten:

Am Hafenkopf 8, 47809 Krefeld.

Phone +49 2151 6550-18

Fax +49 2151 6550-4918

krefeld@neska.com

Mit diesem Schritt sei die neska-Gruppe dem erklärten Ziel einer einheitlichen Unternehmensorganisation sowie der Stärkung der Marke neska erheblich näher gekommen, erklärt Volker Seefeldt, Vorsitzender der neska-Geschäftsführung. „Das operative Geschäft der neska findet künftig ausschließlich in Zweigniederlassungen und Beteiligungen statt. Für unsere Kunden und Geschäftspartner ist die neue Struktur wesentlich transparenter und verständlicher“, so Seefeldt.

Eine weitere Veränderung betrifft die RRT Rhein-Ruhr Terminal GmbH, die zwei Containerterminals in Duisburg betreibt. Mit Wirkung zum 1. Juni 2017 wurde der bisherige Prokurist und Terminal-Manager Kevin Gründer (38) zum weiteren Geschäftsführer der Gesellschaft neben Hans Peter Wieland (64) bestellt.

Bereits zum 1. Mai 2017 wurde Thomas Quandt (39) die Leitung der Logistik-Abteilung der neska-Niederlassung Köln übertragen und ihm wurde Handlungsvollmacht erteilt.

Quelle und Grafik: neska

JAHR DER EXTREME



Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) berichtet in seiner Pressekonferenz anlässlich seiner jährlichen Mitgliederversammlung über den höchsten Auftragsbestand im deutschen Handelsschiffbau und warnt gleichzeitig vor erheblichen Risiken für die Zukunft.

Zu den Fakten: Der Weltschiffbau erlebt seit dem Lehmann-Schock vor zehn Jahren hochgradig volatile Zeiten. Die Nachfrage nach Schiffneubauten ist insbesondere in den letzten Jahren dramatisch eingebrochen. Wurden im Jahr 2013 noch 3375 Schiffe geordert waren es 2016 nur noch 798 – der schwächste Wert seit drei Jahrzehnten. Der globale Auftragsbestand schmilzt rapide und fiel Ende 2016 auf unter 50% der Spitzenmarke von 2008.

Auch Deutschland traf der Ausbruch der Krise 2007 schwer und trocknete das bis dahin wichtigste Marktsegment, die Containerschiffe, nahezu vollständig aus. Doch die Fokussierung auf hochkomplexe Nischenmärkte wie Passagierschiffe, Behördenfahrzeuge und Marineschiffe zahlt sich heute aus. Betriebe, die vorrangig in diesen Segmenten unterwegs sind, konnten im vergangenen Jahr nicht über Arbeitsmangel klagen. Inzwischen wächst das Auftragsbuch hierzulande das sechste Jahr in Folge.

Dennoch läutet der VSM aus gutem Grund die Alarmglocken. Denn leider können viele VSM-Mitglieder von dieser Entwicklung wenig oder gar nicht profitieren: Die maritime Wertschöpfungskette, eine der wichtigsten Standortstärken Deutschlands, braucht die Bestellungen aus dem Weltmarkt, um die Auslastung ihrer Produktionsstandorte

sicherzustellen und eine hohe Produktivität zu gewährleisten. Die Weltmarktschwäche trifft darum viele Komponenten-, System- und Anlagenbauer in voller Härte. Bedrohlich wird die Lage nun, weil sich die Frachtschiffahrtsmärkte aufgrund der schwachen konjunkturellen Entwicklung langfristig auf deutlich geringere Wachstumsraten einstellen müssen und gleichzeitig handelspolitische Trends beobachtet werden, die mit Protektionismus, Local-Content-Forderungen und Subventionen in nie dagewesener Höhe zu weiteren Marktverzerrungen führen. Für die deutsche maritime Industrie werden die Herausforderungen in den kommenden Jahren deshalb weiter zunehmen.

Immer wieder neue exzellente technische Lösungen zu attraktiven Konditionen anbieten zu können, sicherte in der Vergangenheit den Erfolg. Doch die Branche fragt sich, ob dies in Zukunft noch reichen wird, wenn Wettbewerber im Rahmen einer konzertierten Industriepolitik (wie zum Beispiel „Made in China 2025“) auf ganz andere Förderstrukturen zurückgreifen. Aus VSM Sicht erscheinen weder China zu stoppen noch es ihm gleichzutun als realistische Optionen. China ist nicht Deutschland – und umgekehrt. „Aber wir müssen die dortigen Rahmenbedingungen sehr genau verfolgen und darauf mit den uns eigenen Möglichkeiten reagieren“, erklärt VSM-Präsident Harald Fassmer (Foto), Geschäftsführer der Fassmer Werft GmbH, auf der Pressekonferenz. „Aus unserer Sicht heißt das: Wir setzen auf die bessere Technik. Dass die aus Deutschland kommt, ist aber kein Naturgesetz. Entscheidend sind exzellente Zusammenarbeit und unsere Innovationskraft. Dafür sind geeignete Strukturen nötig – in den Unternehmen ebenso wie darüber hinaus.“ Vor zwei Jahren hat der VSM daher eine Innovationsoffensive vorgeschlagen, die inzwischen in Teilbereichen wichtige Schritte vorangekommen ist. Die Maritime Agenda 2025 ist eine weitere große Errungenschaft und sendet ein wichtiges Signal. Gleichzeitig sind andere Themen prominent hinzugekommen: Stichwort „Digitalisierung“, Stichwort „maritime Energiewende“. „Wenn wir diese Themen aber mit Volldampf voranbringen wollen, müssen wir und muss auch die Regierung noch die eine oder andere Schippe drauflegen. Gemeinsame Positionspapiere sind gut, gemeinsames Anpacken noch besser,“ appelliert VSM-Präsident Fassmer. Die VSM-Mitgliedsunternehmen sind dabei in dem hochinteressanten maritimen Markt hervorragend aufgestellt und verlassen sich keineswegs nur auf Lösungen der Regierung. Ganz im Gegenteil: Sie wissen, dass sie in aller erster Linie selbst für ihre Zukunft sorgen müssen. „Als Verband wollen wir die Zusammenarbeit stärken und gemeinsam neue Wege gehen, wo immer dies sinnvoll ist“, bekräftigt VSM-Hauptgeschäftsführer Dr.

Reinhard Lüken: „Dafür stehen VSM-Initiativen wie die German Maritime Export Initiative (GeMaX), die VSM Akademie oder unser Vorschlag zur Gründung des Deutschen Maritimen Zentrums genauso wie die Fülle der Aktivitäten im Rahmen der unterschiedlichen VSM-Arbeitsgruppen.“

Quelle und Foto: Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.