

WERK NIEDERRHEIN ERHÄLT FORD Q1 AWARD



Das Werk Niederrhein der Pierburg GmbH wurde kürzlich mit dem Ford Q1 Award ausgezeichnet. Werkleiter Dr. Jochen Luft nahm den Preis während einer Feierstunde entgegen.

Christian Fücker, Supplier Technical Assistant Engineer bei Ford überreichte Luft die Auszeichnung in Form einer Plakette und einer Fahne. Ford vergibt den begehrten Q1 Award nach strengen Kriterien nur an herausragende Lieferanten. Unter anderem müssen fehlerfreie Lieferungen über einen Zeitraum von sechs Monaten vorliegen und Empfehlungen aller belieferten Ford-Werke ausgesprochen werden.

Die Anerkennung gilt dabei immer dem jeweiligen Standort der Ford-Lieferanten. Auch das frühere Pierburg-Werk in der Düsseldorfer Straße in Neuss hatte sie seit Jahrzehnten inne. Für den im Jahr 2014 eröffneten Neubau des Zulieferers am Niederrhein, wo elektromagnetische Druckwandler aus dem Portfolio der Magnetventile für den Automobilhersteller gefertigt werden, wurde die Auszeichnung eigens neu beantragt.

Luft sagt dazu: „Die Tatsache, dass wir den Preis nun auch für das Werk Niederrhein erhalten haben, zeigt die hohe Qualität unserer Produkte und Leistungen und spornt uns an, das erreichte, hohe Niveau auch künftig zu halten.“

Quelle und Foto: Rheinmetall Automotive, Christian Fücker, Ford Supplier Technical Assistant Engineer, Harald Herzmann von der Pierburg Kundenbetreuung und Dr. Jochen Luft, Werkleiter des Pierburg Werks Niederrhein mit der Plakette des Q1 Awards.

ANTWERPEN INVESTIERT FÜR BINNENSCHIFFER



Ab sofort steht Binnenschiffen im Antwerpener Hafen in Kallo am linken Schelde-Ufer ein neuer Service-Kai zur Verfügung. Dieser umfasst einen Abfallsammelpark, Einrichtungen für die Trinkwasserversorgung sowie einen Langzeitparkplatz für Pkw. Der Kai in Kallo ist der dritte Servicepunkt für Binnenschiffe im Antwerpener Hafen – nach Lillo (Eröffnung 2013) und Kai 75 (Eröffnung 2011).

„In Dienstleistungen für Binnenschiffe zu investieren bedeutet, in eine nachhaltige Zukunft für unseren Hafen zu investieren“, sagte Hafenpräsident Marc Van Peel im Rahmen der Eröffnung. „Derzeit werden 38 Prozent der Container per Binnenschiff befördert. Dieser Anteil muss in den kommenden Jahren weiter steigen. Investitionen in die

notwendige Infrastruktur für den Binnenschiffsverkehr sind ein wichtiger Schritt, um dieses Ziel zu erreichen.“

Der neue Servicepark am Kai 1550 ersetzt den alten Park am Kai 1103. Mit dem Umzug an den neuen Standort ist es auch möglich, zusätzliche Warteplätze für Kegelschiffe (blauer Kegel), die Gefahrgut transportieren, bereitzustellen. Der neue Kai ist mit einem nachhaltig angelegten Gebäude ausgestattet, das unter anderem über Erdwärmetauscher verfügt und ein Grasdach hat. Die Abfallsammelstelle wurde erweitert – durch eine selektivere Sammlung können mehr Abfälle recycelt werden.



Die Bauarbeiten am Service-Kai in Kallo wurden zwischen Oktober 2016 und Juli 2017 durchgeführt. Die Antwerp Port Authority hat insgesamt 2,4 Millionen Euro in die neue Anlage investiert.

Barge-Operator benötigen nicht nur gut ausgestattete Service-Kais, sondern auch Liegeplätze, an denen die Binnenschiffe Pausen einlegen oder auf den nächsten Auftrag warten können. Das in den vergangenen Jahren zunehmende Frachtaufkommen per Binnenschiff hat auch zu einer verstärkten Nachfrage nach diesen Warteplätzen geführt.

„Die Binnenschiffahrt ist ein wichtiger Partner für das Wachstum unseres Hafens. Aus diesem Grund werden wir in den kommenden Jahren die Ressourcen für notwendige Einrichtungen bereitstellen“, sagte Van Peel.

So wurden die Warteplätze in Groenendijk renoviert, zusätzliche Warte-

plätze entstehen in Reigersbos, Noordlandbrug und Ketelplaat. Die Arbeiten in Groenendijk sind bereits abgeschlossen (Juni 2016 – Juni 2017), wobei 900.000 Euro in die vollständige Renovierung der bestehenden Warteplätze sowie in drei neue Stege zwischen den Dalben (Verankerungssäulen) und der Seite des Marshall docks investiert wurden. Die Baumaßnahmen für 18 Warteplätze für Binnenschiffe in Reigersbos werden im zweiten Quartal 2018 beginnen. Die Investitionssumme der Antwerp Port Authority wird [hier](#) voraussichtlich 1,9 Millionen Euro betragen. Zugleich wird die flämische Regierung im nächsten Jahr mit dem Bau neuer Warteplätze in Ketelplaat (in den Schleusenkomplexen Boudewijn und Van Cauwelaert) beginnen. Schließlich wird der Vlaamse Waterweg (Wasserstraßenverwaltung) an der Noordland-Brücke ein Wardedock errichten, an dem auch Kegelschiffe anlegen können. Die Gesamtkosten dieses Docks werden auf 16 Millionen Euro geschätzt und im Rahmen einer kürzlich getroffenen Vereinbarung gemeinsam von der Antwerp Port Authority und Vlaamse Waterweg getragen.

Quelle und Foto: Port of Antwerp, v. n. r.: Tom Van Autgaerden, Manager Maritime Infrastructure der Antwerp Port Authority, Hafenpräsident Marc Van Peel, Alain Devos, Director CITBO (Corporation Inland Tanker Barge Owners)

SELBSTTHEILENDER BETON IM LÖSCHWASSERBECKEN



Ein Löschwasserbecken des Hafenbetriebs Rotterdam ist mit speziellen

Betonwänden ausgeführt. Durch den Zusatz von Bakterien im Beton sind sie selbstheilend.

Sobald die Bakterien mit Wasser in Berührung kommen, zum Beispiel in einem Riss, werden sie aktiv und „mauern“ den Riss wieder mit Kalkstein zu. Diese Technologie wurde von der TU Delft und im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen BAM Infra und Basilisk jetzt in der Praxis angewandt.

Das Löschwasserbecken ist ein Betonbecken mit vier Betonwänden und ist 47 m lang, 5 m hoch und 5,5 m breit. Zwei Wände sind in regulärem Beton ausgeführt und zwei versuchsweise mit Bakterienzusatz. Es ist das erste Mal, dass diese Technologie in großem Maßstab in einer vor Ort betonierten Konstruktion Anwendung findet.

Die TU Delft hatte 2006 mit der Entwicklung von Materialien begonnen, die ihre Schäden selbst reparieren können, u. a. Beton. Das Löschwasserbecken eignet sich hervorragend für den Einsatz des selbstheilenden Betons. Es ist innen mit Wasser gefüllt. Sobald Rissbildung auftritt, kann man bei Sichtinspektionen an der Außenseite sehen, ob die Bakterien ihre Arbeit erledigen.

Jeroen van Griethuysen, Vertragsmanager beim Hafenbetrieb Rotterdam: „Der Einsatz von selbstheilendem Beton kann uns in Zukunft Vorteile bringen, und zwar im Sinne eines geringeren Instandhaltungsaufwands an den Betonkaimauern. Im Falle dieses Löschwasserbeckens müssen wir bei eventueller Rissbildung keine Reparaturen vornehmen. Der Beton erledigt sie einfach selbst.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

TAUCKE VERLÄSST IMPERIAL



Carsten Taucke (52), Chief Executive Officer von Imperial Logistics International, hat angekündigt, sich mit Wirkung zum 30. November kommenden Jahres aus der Geschäftsführung zurückzuziehen und Imperial zu verlassen.

Er habe lange überlegt und sich diese Entscheidung nicht leicht gemacht, erläuterte Taucke am Dienstag (28. November) gegenüber den Führungskräften von Imperial. Er habe jedoch Prioritäten setzen wollen, die nun darin liegen, räumlich näher bei seiner Familie zu sein.

„In den nächsten zwölf Monaten wird Carsten Taucke das Geschäft mit dem für ihn typischen starken Engagement und ergebnisorientierten Fokus weiter aktiv und voll verantwortlich führen“, erklärte Marius Swanepoel, CEO der globalen Logistikdivision Imperial Logistics. An der Auswahl seines Nachfolgers und an der Übergabe seiner Führungsaufgaben an den Nachfolger werde Taucke eng beteiligt sein. „Danach werden wir Carsten Tauckes Leidenschaft für Logistik und dessen Expertise schmerzlich vermissen“, sagte Swanepoel. Er zeigt sich davon überzeugt, dass diese Eigenschaften auch Tauckes Nachfolger kennzeichnen werden.

Carsten Taucke stieg im Jahr 2010 bei Imperial ein, zunächst als Mitglied der Geschäftsführung der damaligen Imperial Reederei. 2011 übernahm er den Vorsitz der Geschäftsführung der Imperial Shipping Holding GmbH und wurde zugleich Mitglied der Geschäftsführung der Imperial Logistics International B.V. & Co. KG. Seit dem 1. Januar 2015 ist er Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial Logistics International B.V. & Co KG.

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

HAMBURG FÜHRT SLOTBUCHUNG FÜR CONTAINER-TRUCKER EIN



Seit Mittwoch, 29. November, ist an allen vier Hamburger Containerterminals das sogenannte Slotbuchungsverfahren (SBV) für die Anlieferung und Abholung von Containern per Lkw eingeführt.

Hamburg ist der erste Hafen in Deutschland, der einen derartigen Prozess zur Steuerung und Optimierung von Lkw-Verkehren implementiert. Bisher wenden vor allem Häfen in den USA sowie einige wenige Terminals in Europa, Fernost und Australien ähnliche Systeme für die Slotbuchung an.

Mit der SBV-Einführung in Hamburg müssen Fuhrunternehmer ab sofort für Containeranlieferungen und -abholungen an den HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort sowie am Eurogate Container Terminal Hamburg Zeitfenster abstimmen. Die Lkw-Disponenten geben elektronisch über eine Datenschnittstelle (EDI) oder eine Slotbuchungs-Webseite die geplanten Transportzeiten an das entsprechende Terminal ein. Sind zur gewünschten Zeit genügend Kapazitäten vorhanden, kann der Slot für den Lkw-Anlauf gebucht werden.

Ein Slot umfasst jeweils eine Stunde, in der der Lkw mit höchster Priorität am betreffenden Containerterminal abgefertigt wird. Verpasst der Fahrer diesen Slot, dann wird er mit verringerter Priorität behandelt und abgefertigt, wenn die Auslastung am jeweiligen Terminal es zulässt. Kommt er deutlich später, dann verfällt der Slot und muss neu gebucht werden. Das Hamburger SBV ist so gestaltet, dass es den Truckern ein Höchstmaß an Flexibilität bietet: Stornierungen von Slots, Umbuchen, Slot-Tausch und Zubuchen sind nach Aussage der Terminalbetreiber möglich.

Aufgrund der Schiffsgrößenentwicklung laufen immer größere Containerschiffe mit über 20.000 TEU Ladekapazität den Hamburger Hafen an. Dabei werden bis zu 14.500 TEU bei einem Schiffsanlauf umgeschlagen. Das führt zu Transportspitzen im Zu- und Ablauf der Containerverkehre im und um den Hamburger Hafen. Das neue Slotbuchungsverfahren soll nun diese Spitzenzeiten entzerren und die Lkw-Abfertigung gleichmäßiger verteilen. Ziel ist es, die Warte- und Abfertigungszeiten für Lkw zu reduzieren und den Fuhrunternehmern einheitliche Abläufe an allen Containerterminals sowie einen homogenen Informationsaustausch zu bieten. Gleichzeitig soll die Leistungsfähigkeit der Terminals erhöht werden, indem die vorhandenen Ressourcen und die Infrastruktur optimal genutzt werden. Das Slotbuchungsverfahren schafft Transparenz und eine bessere Planbarkeit für alle Beteiligten im Hamburger Hafen.

HHLA-Vorstandsmitglied Jens Hansen: „Mit der Slotbuchung haben wir eine intelligente Lösung entwickelt, die den Containertransport im Hafen schneller und effizienter macht. Dieser Schritt bedeutet eine neue Qualität unserer im Juni 2011 gestarteten Initiative Fuhre, die wir nun als Fuhre 4.0 weiterentwickeln. Sie ist ein gutes Beispiel für unseren Anspruch, den digitalen Wandel im Hafen gemeinsam mit Partnern voranzutreiben.“

Basis für das neue Slotbuchungsverfahren (SBV) ist die Vormeldung von Transportdaten über die Datenschnittstelle TR02. Diese Vormeldung ist bereits verpflichtend und enthält Angaben über die geplante Transportzeit. Sind zur gewünschten Zeit genügend Kapazitäten vorhanden, kann der Slot für den Lkw-Anlauf gebucht werden. Ansonsten bietet das System automatisch das nächste freie Zeitfenster an. Auf diese Weise werden der Lkw-Transport und die Kapazität der Terminals aufeinander abgestimmt. Damit sollen Staus auf den Straßen im Hafen bzw. lange Wartezeiten auf den Terminals vermieden werden.“

Bei Ankunft eines Lkws am Terminal wird die aktuelle Zeit mit dem gebuchten Slot verglichen. Der Slot umfasst immer eine volle Stunde, zum Beispiel von 8 bis 9 Uhr. Bei pünktlicher Ankunft wird der Transport planmäßig abgefertigt. Kann das vereinbarte Zeitfenster nicht eingehalten werden, muss der Transport vor der Ankunft des Lkws umgebucht werden. Ansonsten wird die Abfertigung nicht garantiert und erfolgt nur dann, wenn es die Auslastung zulässt (zum Toleranzzeitraum siehe Grafik unten). Bei erheblicher Abweichung vom Zeitfenster (Prio 3, siehe Grafik) muss der Slot in jedem Fall vor Ankunft umgebucht werden. Weil die vorhandenen Parkplätze für die Abfertigung der angemeldeten Lkws und Sondertransporte benötigt werden, ist das Warten ohne Slot bzw. die Slotbuchung auf dem Terminalgelände nicht möglich.

Weitere Informationen zum neuen Slotbuchungsverfahren in Hamburg sind bei der [HHLA](https://www.hhla.de/slotbuchung)([hhla.de/slotbuchung](https://www.hhla.de/slotbuchung)) und bei [Eurogate](#) verfügbar.

Quelle: Hafen Hamburg Marketing, Hamburger Hafen und Logistik AG, Foto: HHM / Thies Rätzke

SPEKTAKULÄRE FILMAUFNAHMEN VOM OBERRHEIN



Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat ihren Film über den Oberrhein, der als Beitrag für das diesjährige Karlsruher Wissenschaftsfestivals EFFEKTE entstanden ist, über die Videoplattform YouTube einem größeren Publikum zugänglich gemacht.

Unter dem Titel „Der Oberrhein – Lebensader vor den Toren Karlsruhes“ ist der Film ab sofort für die Bevölkerung in der Region und andere Interessierte auf dem BAW-eigenen YouTube-Kanal zu finden. Mit dem Hochladen des Films reagiert die BAW auf die vielen Nachfragen hinsichtlich der Verfügbarkeit des Films und die überwältigende Resonanz der Filmaufführungen während des Wissenschaftsfestivals und der Karlsruher Museumsnacht (KAMUNA). „Eine Plattform wie YouTube macht es möglich, dass wir mit unserem Film über die Veranstaltungen hinaus eine breitere Öffentlichkeit in den Blick nehmen. Wir möchten auf diesem Weg diejenigen erreichen, die beim Wissenschaftsfestival oder bei der KAMUNA keine Gelegenheit hatten, den Film zu sehen. Gleichzeitig hoffen wir natürlich auf ein neues interessiertes Publikum, das wir für die Faszination Oberrhein aus Sicht des Wasserbaus gewinnen können“, sagt der Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau, Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann, beim heutigen Filmstart.

„Atemberaubende Luft- und Landschaftsaufnahmen des Oberrheins zwischen der Staustufe Iffezheim und dem Rheinhafen Karlsruhe“, so lautet der Untertitel des ca. 40-minütigen Films. In drei Etappen begibt sich der Zuschauer auf Entdeckungsreise entlang des Rheins, vorbei an wasserbaulich geprägten Flusslandschaften und unberührter Natur. Der Film bietet aber mehr als außergewöhnliche und überraschende Bilder der regionalen Lebensader vor den Toren von Karlsruhe. Die spektakuläre Reise

durch die oberrheinische Wasserwelt wird immer wieder unterbrochen für spannende Einblicke in die Arbeit der BAW als Wissenschaftseinrichtung für den Verkehrswasserbau. Impressionen aus den wasserbaulichen Versuchshallen und Laboren zeigen etwa, wie die Experten Naturuntersuchungen, Experimente und Computersimulationen einsetzen, um den Rhein nachhaltig befahrbar zu machen, Schleusentore vor Korrosionsschäden zu schützen oder wandernden Fischen trotz baulicher Hindernisse das Weiterschwimmen im Rhein zu ermöglichen. „In unserer Funktion als wissenschaftlicher Gutachter und Berater beschäftigen wir uns in diesem Rheinabschnitt intensiv mit Fragestellungen zur Erhaltung und Instandsetzung der Staustufe Iffezheim, zur Optimierung der künstlichen Geschiebezugabe im Unterwasser der Staustufe und zu flussbaulichen Regelungsmaßnahmen. Aber auch fahrdynamische und ökologische Fragen zählen zu unseren Untersuchungsschwerpunkten am Oberrhein“, erklärt Heinzelmann.

Weitere Informationen gibt es [hier](#)

Quelle: idw, Foto: Bundesanstalt für Wasserbau

ALLARD CASTELEIN ERNEUT ZUM GENERALDIREKTOR ERNANNT



Allard Castelein wurde für einen Zeitraum von vier Jahren erneut zum Generaldirektor des Hafensbetriebs Rotterdam ernannt. Dies haben die Ge-

meinde Rotterdam und der niederländische Staat als Anteilseigner des Hafensbetriebs auf Empfehlung des Aufsichtsrats beschlossen. Die erneute Ernennung von Allard Castelein (59) wird zum 1. Januar 2018 wirksam.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats Rutger van Slobbe: „Allard Castelein hat in den vergangenen Jahren gezeigt, dass er für den Hafensbetrieb und den Rotterdamer Hafen in dieser Zeit der Veränderung der richtige Mann in der richtigen Position ist. Wir wünschen ihm in den nächsten vier Jahren bei der Weiterentwicklung des Industriekomplexes im Hafen zum intelligentesten und besten Hafen viel Erfolg.

Allard Castelein: „Ich bin erfreut, dass wir in der kommenden Periode weiter an der Umsetzung der vom Hafensbetrieb entwickelten Strategie arbeiten können, mit der wir gemeinsam mit zahlreichen Partnern und Interessenträgern in den vergangenen Jahren einen guten Anfang gemacht haben. Der Hafen unterliegt durch die Digitalisierung und die Energiewende großen Veränderungen. Der Hafensbetrieb und die Unternehmen im Hafenskomplex müssen bei diesen Herausforderungen für die Zukunft weiterhin eine aktive Rolle übernehmen.“

Allard Castelein trat am 1. Januar 2014 als Generaldirektor des Hafensbetriebs Rotterdam an. Davor war er 26 Jahre in verschiedenen Positionen bei Shell im In- und Ausland tätig. In seinen letzten Jahren war er im britisch-niederländischen Konzern weltweit für Nachhaltigkeitsfragen verantwortlich.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

CMA CGM VERÄNDERT FÜHRUNG



Der Vorstand der französischen CMA CGM Gruppe, eine der weltweit führenden Reedereien, hat Änderungen der Unternehmensführung der Gruppe entschieden und das Finanzergebnis für das dritte Quartal 2017 verkündet.

In Übereinstimmung mit dem Wunsch von Jacques Saadé wurden die Positionen des CEO und Chairman of the Board vereint. Der Vorstand hat beschlossen, Rodolphe Saadé zum Chairman of the Board und Chief Executive Officer der CMA CGM Gruppe, und Jacques Saadé zum Founder-Chairman zu ernennen.

Jacques Saadé erklärte: "Um die Zukunft einzuleiten, habe ich am 7. Februar Rodolphe Saadé zum Chief Executive Officer ernannt. Seine Strategie hat zu sehr guten operativen und finanziellen Ergebnissen geführt. Die Gruppe ist stark und ich bin sehr zuversichtlich für die Zukunft. Aus diesem Grund habe ich beschlossen, Rodolphe zusätzlich zu seiner derzeitigen Verantwortung als CEO den Vorsitz der Unternehmensgruppe anzuvertrauen. Er hat die volle Unterstützung des Vorstandes, des Management-Teams und der 29.000 Mitarbeiter, mit denen er die Entwicklung der CMA CGM-Gruppe verfolgen wird und der ich mein ganzes Leben gewidmet habe."

Rodolphe Saadé, Chairman und CEO der CMA CGM Group, erklärte: „Die Entscheidung meines Vaters ist historisch für unsere Gruppe, die unter seinem Vorsitz zu einem wichtigen Global Player wurde. Jacques Saadé ist ein außergewöhnlicher Unternehmer und Visionär. Ich werde die En-

twicklung unserer Gruppe mit Entschlossenheit verfolgen und ihre Führungsposition stärken.“

DRITTES QUARTAL 2017: CMA CGM setzt ihr profitables Wachstum fort und erzielt erneut die beste operative Ergebnis in ihrem Sektor.

- Steigerung der beförderten Mengen +11.6%
- Umsatzsteigerung von +27.7%
- Core EBIT-Marge 10%
- Nettogewinn von 323 Millionen USD

Weitere Details gibt es [hier](#)

Aktivitäten und Finanzergebnis des dritten Quartals

Im dritten Quartal verzeichnete CMA CGM ein starkes Wachstum von + 11,6% im Vergleich zum dritten Quartal des Vorjahres. Zudem verzeichnete CMA CGM während des Berichtszeitraums mit knapp 5 Mio. transportierten Containern ein Rekordergebnis. Dieser Anstieg ist auf das starke Wachstum der OCEAN Alliance, auf den Strecken Asien-USA und Asien-Europa sowie auf den meisten Nord-Süd- und intraregionalen Routen zurückzuführen.

Der Anstieg der Frachtraten zu Beginn des Jahres setzt sich in diesem Quartal fort und ermöglichte einen Anstieg des durchschnittlichen Erlöses je Container um 14,4 %.

Infolgedessen stiegen die Umsätze im dritten Quartal 2017 deutlich um 27,7% auf 5,7 Mrd. USD.

CMA CGM verzeichnete im dritten Quartal 2017 eine Core-EBIT-Marge von 10,0% auf 568 Mio. USD.

Damit behauptet CMA CGM seine Führungsposition innerhalb der Branche im Bezug auf die Rentabilität. Diese Leistung resultiert aus der Fähigkeit des Konzerns, trotz steigender Kraftstoffpreise seine Größe und sein globales Netzwerk zur Optimierung von Umsatz und Kosten zu nutzen.

Der konsolidierte Nettogewinnanteil der Gruppe belief sich im dritten Quartal auf 323 Millionen US-Dollar gegenüber 219 Millionen US-Dollar

im Quartal des Vorjahres, welches einem Nettogewinn von 629 Millionen US-Dollar seit Jahresbeginn entspricht.

Höhepunkte des dritten Quartals

Am 25. Juli unterzeichnete CMA CGM einen Konzessionsvertrag für das neue Containerterminal in Kribi in Kamerun, gemeinschaftlich mit Bolloré Transport & Logistics und der chinesischen Gruppe CHEC. Mit diesem über 25 Jahre geschlossenen Vertrag, kann die Gruppe den Handel auf Strecken von und nach Afrika intensivieren, deren Dynamik dem Konzern seit vielen Jahren zugutekommt.

Am 14. September gab CMA CGM seine Partnerschaft mit Aix-Marseille French Tech bekannt, einem wichtigen Akteur für digitale Innovation in der Metropolregion Aix Marseille. Durch diese Partnerschaft beabsichtigt CMA CGM, zur Entwicklung des bereits intensiven digitalen Ecosystems der Region beizutragen und seine digitale Transformation fortzusetzen.

Am 19. September unterzeichnete CMA CGM den Auftrag für 9 Containerschiffe mit 22.000 TEU, welche ab dem Jahr 2020 ausgeliefert werden. CMA CGM hat sich für ein LNG-Antriebssystem entschieden. Mit dieser innovativen technologischen Wahl in der Schifffahrtsindustrie bekräftigt CMA CGM seine Ambition, führend in der Energiewende der Branche zu sein.

Angesichts der Ergebnisse der Gruppe und des verbesserten Ausblicks für die Schifffahrtsbranche, hat die Ratingagentur Standard & Poor's das Rating der CMA CGM Gruppe auf B + angehoben mit einem stabilen Ausblick. Kürzlich hat Moody's einen positiven Ausblick für ein Rating B1 bestätigt.

Am 9. Juli hat die Gruppe eine Anleihe in Höhe von 650 Mio. EUR zur Refinanzierung der Anleihe NOL 2017 als auch der Anleihe CMA CGM 2018 am Markt platziert. Die Gruppe hat außerdem eine neue revolvingende Kreditfazilität in Höhe von 205 Millionen USD ausgehandelt, die seitdem auf 285 Millionen USD erhöht wurde.

Im Oktober und November hat die Gruppe eine neue Anleihe in Höhe von 750 Millionen Euro ausgegeben, deren Erlös für die vorzeitige Tilgung von Schiffsanleihen und der NOL-Anleihe 2019 verwendet wird.

Für das Gesamtjahr 2017 wird eine deutliche Verbesserung der operative Entwicklung gegenüber dem Vorjahr 2016 erwartet.

Quelle: CMA CGM (Deutschland) GmbH, Foto: HHM/Dietmar Hasenpusch

DPD FORDERT RESERVIERTE PARKFLÄCHEN



Der internationale Paket- und Expressdienstleister DPD erwartet für die diesjährige Weihnachtssaison erneut ein Rekordgeschäft. Bereits im Vorjahr transportierte DPD so viele Pakete wie nie zuvor, im Vergleich zu Weihnachten 2016 rechnet DPD mit einem erneuten Zuwachs von 15 Prozent.

An den Spitzentagen vor Weihnachten erwartet DPD bis zu 50 Prozent mehr Pakete als an einem durchschnittlichen Tag des Jahres. Vor diesem Hintergrund fordert DPD von den Städten und Kommunen einen privilegierten Zugang zu öffentlichen Parkflächen.

„Gerade in der Weihnachtssaison erbringen Paketdienste eine unverzichtbare Grundversorgung für Handel und Einwohner in der Innenstadt“, erklärt DPD CEO Boris Winkelmann. „Die gewachsene infrastrukturelle Bedeutung einer zuverlässigen Warenversorgung spiegelt sich in immer neuen

Paketrekorden wider. Städte und Kommunen sollten daher noch viel stärker als bisher an konstruktiven Lösungen mitwirken. Reservierte Parkflächen für Zusteller könnten zum Beispiel einen großen Beitrag dazu leisten, den Lieferverkehr verträglich zu gestalten.“

Allein DPD stellt vor Weihnachten an Spitzentagen mehr als 300.000 Pakete pro Stunde zu. An den mengenstärksten Tagen legen die Zusteller von DPD rund zwei Millionen Kilometer pro Tag zurück. Bei DPD sind in der Paketzustellung sowie in den Sortierzentren bis zu 4.000 zusätzliche Mitarbeiter im Einsatz, um das Rekordvolumen zu bewältigen.

Nach Angaben des Bundesverbands Paket und Expresslogistik (BIEK) transportierten die Paketdienste in Deutschland im vergangenen Jahr erstmals mehr als drei Milliarden Pakete. Nach BIEK-Schätzungen wird bereits im Jahr 2021 die Marke von jährlich vier Milliarden Paketen überschritten werden.

Eine Intelligente City-Logistik gehört zu den tragenden Säulen von DrivingChange™, der internationalen Nachhaltigkeits-Strategie von DPD. In diesem Rahmen erprobt DPD fortlaufend alternative Zustellkonzepte für die Innenstadt. Beispiele dafür sind der Einsatz von Elektromobilen oder die Erprobung von Lastenrädern in Verbindung mit sogenannten Mikrodepots. Dazu ist DPD auch an einem Lastenrad-Projekt unter wissenschaftlicher Begleitung der Hochschule Nürnberg beteiligt. Dieses Projekt wurde im September dieses Jahres als „internationales Vorbildprojekt“ mit dem Mobilitätspreis des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) ausgezeichnet.

Zur Effizienz auf der sogenannten letzten Meile tragen auch die digitalen Services von DPD bei. So bieten die DPD App und das Onlineportal paketnavigator.de neben einer auf eine Stunde exakten Zustellprognose und einem kartengestützten Live-Tracking auch zahlreiche Möglichkeiten, ein Paket individuell umzuleiten. Empfänger können zum Beispiel veranlassen, dass ihre Sendung an einem sicheren Ort hinterlegt wird. Alternativ kann die Zustellung digital auf einen anderen Tag verschoben werden. Daneben lässt sich jede Sendung individuell „umleiten“, zum Beispiel an einen Paketshop, an eine andere Adresse (wie etwa den Arbeitsplatz) oder an einen Wunschnachbarn. Pro Monat verzeichnen die digitalen Services mehr als 2,5 Millionen aktive Nutzer, die DPD App wurde bereits 1,4 Millionen mal heruntergeladen. Wöchentlich kommen bis zu 15.000 Downloads hinzu.

ANTWERP PORT AUTHORITY KAUFF PIPELINE-UNTERNEHMEN NMP



Die Antwerp Port Authority übernimmt das Pipeline-Unternehmen „Nationale Maatschappij der Pijpleidingen“ (NMP) von ihren derzeitigen Anteilseignern Ackermans & van Haaren und Electrabel.

Sie erwirbt und kontrolliert damit rund 720 Kilometer Pipelines, die zu 90 Prozent von Chemie- und Petrochemieunternehmen im Hafen Antwerpen und dem Hinterland genutzt werden. Der Kaufpreis für die NMP-Anteile beträgt 44 Millionen Euro.

„Pipelines sind das ideale Transportmittel für die chemische und die erdölverarbeitende Industrie“, erklärt Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority. „Indem wir den Unternehmen Zugang zu einem Pipelinenetz verschaffen, das allen Nutzern offen steht, gewinnen wir gleich zweifach: Wir tragen dazu bei, die Präsenz dieses für die Wirtschaft Belgiens und Flanderns so wichtigen Sektors im Hafen zu stärken und die zahlreichen Logistikströme in und um das Hafengebiet

herum in der Region Antwerpen auszubauen. Darüber hinaus sind Pipelines das umweltfreundlichste, energieeffizienteste und sicherste Transportmittel. Sie schaffen Wachstumschancen im Rahmen der Energiewende, in der wir mit unserer einzigartigen Plattform eine Schlüsselrolle spielen.“

Das derzeitige NMP-Portfolio konzentriert sich hauptsächlich auf den Hafen sowie die Pipelines, die von und nach Antwerpen führen. NMP erzielt derzeit 86 Prozent seiner Einnahmen aus den 600 Kilometer Pipelines innerhalb des Hafengebiets sowie der Verbindung der Unternehmen im Antwerpener Cluster mit Petrochemiestandorten in Kempen (Flandern) und Feluy (Wallonien). Weitere 11 Prozent stammen aus Joint Ventures, die insgesamt 117,5 Kilometer Pipelinennetz verwalten, wovon 67,8 Kilometer ebenfalls im Hafen Antwerpen verlaufen.

Die NMP-Pipelines befördern hauptsächlich Ethylen, Propylen und technische Gase für Kunden im Hafen und im Hinterland.

NMP wurde 1978 vom belgischen Staat gegründet, um das belgische Pipelinennetz für den Transport von petrochemischen Produkten zu koordinieren. Die Anteile an der Gesellschaft wurden bisher zu 75 Prozent von Ackermans & van Haaren und zu 25 Prozent von Electrabel gehalten.

Der Transport per Pipelinennetz ist ein wichtiger Bestandteil der kosteneffizienten Logistikketten zahlreicher Chemie- und Petrochemieunternehmen im Hafen Antwerpen. Aus diesem Grund hatte die Antwerp Port Authority ein besonderes Interesse daran, die NMP-Anteile zu erwerben.

„Unsere Cluster-Unternehmen bestätigen die Bedeutung von Pipelines, aber die hohen Anfangsinvestitionen stellen häufig ein Hindernis dar, tatsächlich auf den Pipeline-Transport umzusteigen“, erklärt Jacques Vandermeiren. „Weil wir die Verlagerung von Verkehren realisieren wollen, also den Gütertransport auf nachhaltigen Verkehrsträgern wie Schiene und Binnenschiff sowie per Pipeline, übernehmen wir nicht nur die Kontrolle über dieses Pipelinennetz. Wir werden auch das Know-how und die Expertise der NMP-Mitarbeiter nutzen, um dieses Netzwerk weiter auszubauen. Auf diese Weise werden die heutigen Chemieunternehmen und weitere, die in Zukunft hinzukommen, einen leichteren Zugang zum Pipelinetransport haben, der für sie die nachhaltigste Option darstellt.“

In naher Zukunft werden Pipelines eine wichtige Rolle bei der Energiewende spielen. Sie werden nicht nur für den Transport von z. B. Wasserstoff und CO₂ verwendet, sondern sind auch für den Aufbau von Wärmeverteilnetzen unerlässlich.

Quelle und Foto: Antwerp Port Authority