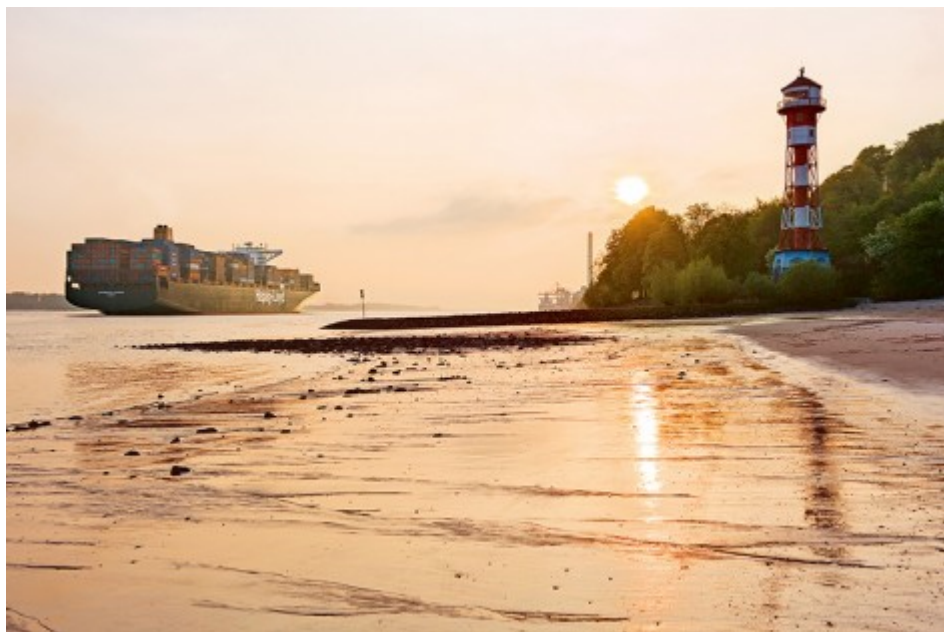


# THE ALLIANCE GEHT GESTÄRKT INS JAHR 2018



Die THE Alliance-Mitglieder haben die Details ihrer geplanten Dienste bekannt gegeben, die im April 2018 starten sollen. Mehr als 250 moderne Schiffe sollen auf den Fahrtgebieten Asien/Europa, Nord-Atlantik und Trans-Pazifik inklusive dem Mittleren Osten und dem arabischen Golf/Rotes Meer eingesetzt werden.

„Stolz können wir Ihnen mitteilen, dass sich nach einem Jahr der Zusammenarbeit unsere Dienste und das Netzwerk signifikant verbessert haben“, so die Allianzmitglieder Hapag-Lloyd, Ocean Network Express und Yang Ming. „Das operative Geschäft läuft gut, und Dank der Auslieferung mehrerer großer neuer Schiffe können wir unseren Kunden in der Zukunft einen noch besseren Service bieten“, so die Mitglieder von THE Alliance. Das umfassende Netzwerk mit 33 Diensten wird mehr als 81 wichtige Häfen in Asien, Nordeuropa, im Mittelmeerraum, Nordamerika, Kanada, Mexiko, Zentralamerika, der Karibik, auf dem indischen Subkontinent sowie im Mittleren Osten mit schnellen Transitzeiten und einer Vielzahl an Direktanläufen verbinden.

Das neue Produkt von THE Alliance wird acht Dienste im Asien/Europa-Verkehr bieten, inklusive drei Dienste in den wichtigen Mittelmeerraum. THE Alliance bietet zudem 16 Dienste auf dem Pazifik zwischen Asien und Nordamerika an. Sieben Dienste werden den Nordatlantik abdecken mit vielen wichtigen Häfen in Nordeuropa, dem Mittelmeerraum

sowie in den USA, Kanada und Mexiko und zwei im Mittleren Osten. Die Hafensfolge der 33 Dienste ist wie folgt:

#### Asien / Nordeuropa

##### FE 1:

Kobe – Nagoya – Shimizu – Tokyo – South East Asia Hub – Jeddah – Rotterdam – Hamburg – Southampton – Le Havre – South East Asia Hub – Kobe

##### FE 2:

Xingang– Qingdao – Shanghai – Ningbo – Hong Kong – South China – South East Asia Hub– Southampton – Le Havre – Hamburg – Rotterdam –Jebel Ali – Hong Kong– Xingang

##### FE 3:

Hong Kong – Xiamen – Kaohsiung – South China– Rotterdam – Hamburg – Antwerp – Le Havre – London Gateway – South East Asia Hub – Hong Kong

##### FE 4:

Pusan – Ningbo – Shanghai – Rotterdam – Hamburg – Antwerp – Southampton – South China – Shanghai – Pusan

##### FE 5:

Laem Chabang – Cai Mep – South East Asia Hub – Colombo – Rotterdam – Hamburg – Antwerp – Southampton – Jeddah – Colombo – South East Asia Hub – Laem Chabang

#### Asien / Mittelmeer

##### MD 1:

Qingdao – Pusan – Shanghai – Ningbo – South China – South East Asia Hub – Damietta – Barcelona – Valencia – Tangier – Damietta – South East Asia Hub – Hong Kong – Qingdao

##### MD 2:

Pusan – Qingdao – Ningbo – Shanghai – Kaohsiung – South China – South East Asia Hub – Piraeus – Genoa – La Spezia – Fos – Piraeus – South East Asia Hub – Hong Kong – Pusan

##### MD 3:

Pusan – Shanghai – Ningbo – South China – South East Asia Hub – Jeddah – Ashdod – Istanbul (Ambarli) – Izmit – Izmir/Aliaga – Mersin – (Ashdod) – Jeddah – South East Asia Hub – Kaohsiung – Pusan

## Asien / Mittlerer Osten

### AGX:

Pusan – Qingdao – Shanghai – Ningbo – South China – South East Asia Hub – Jebel Ali – Jubail – Dammam – Abu Dhabi – Jebel Ali – South East Asia Hub – Ningbo – Pusan

### AGX2:

Shanghai – Ningbo – Kaohsiung – Xiamen – South China – South East Asia Hub – Jebel Ali – Hamad – Umm Qasar – Jebel Ali – South East Asia Hub – Kaohsiung – Shanghai

## Trans-Pazifik /Westküste

### PN 1:

Shanghai – Qingdao – Nagoya – Tokyo – Tacoma – Vancouver – Tokyo – Nagoya – Kobe – Shanghai

### PN 2:

South East Asia Hub – Laem Chabang – Cai Mep – Kaohsiung – South China – Tacoma – Vancouver – Tokyo – Kobe – Kaohsiung – South East Asia Hub

### PN 3:

Hong Kong – South China – Ningbo – Shanghai – Pusan – Vancouver – Seattle – Pusan – Hong Kong

### PS 1:

Kobe – Nagoya – Tokyo – Sendai – Los Angeles – Oakland – Tokyo – Nagoya – Kobe

### PS 2:

Kobe – Nagoya – Shimizu – Tokyo – Long Beach – Oakland – Tokyo – Kobe

### PS 3:

South East Asia Hub – Laem Chabang – Cai Mep – Los Angeles – Oakland – Pusan – Shanghai – Ningbo – South China – South East Asia Hub – Nhava Sheva – Pipavav – Colombo – South East Asia Hub

### PS 4:

Hong Kong – South China – Kaohsiung – Keelung – Los Angeles – Oakland – Keelung – Kaohsiung – Xiamen – Hong Kong

### PS 5:

Shanghai – Ningbo – Los Angeles – Oakland – Shanghai

PS 6:

Qingdao – Ningbo – Shanghai – Pusan – Long Beach – Oakland – Tokyo – Qingdao

PS 7:

Hong Kong – South China – Los Angeles – Oakland – Hong Kong

PS 8:

Xingang – Qingdao – Shanghai – Pusan – Pacific North West – Los Angeles – Tacoma – Pusan – Kwangyang – Xingang

Trans-Pazifik – Ostküste (via Panama und Suez-Kanal)

EC 1:

Ningbo – Shanghai – Pusan – Tokyo – (Panama Canal) – Manzanillo – Savannah – Jacksonville – Charleston – Norfolk – Manzanillo – (Panama Canal) – Balboa – Los Angeles – Oakland – Tokyo – Kobe – Ningbo

EC 2:

Qingdao – Ningbo – Shanghai – Pusan – (Panama Canal) – Manzanillo – New York – Boston – Wilmington – Savannah – Charleston – Manzanillo – (Panama Canal) – Pusan – Qingdao

EC 3:

Kaohsiung – Xiamen – Hong Kong – South China – Shanghai – (Panama Canal) – Manzanillo – Savannah – Jacksonville – Norfolk – Manzanillo – (Panama Canal) – Balboa – Pusan – Kaohsiung

EC 4:

Kaohsiung – Hong Kong – South China – Cai Mep – South East Asia Hub – (Suez Canal) – New York – Norfolk – Savannah – Charleston – New York – (Suez Canal) – South East Asia Hub – Kaohsiung

EC 5:

Laem Chabang – Cai Mep – South East Asia Hub – Colombo – (Suez Canal) – Halifax – New York – Savannah – Jacksonville – Norfolk – Halifax – (Suez Canal) – Jebel Ali – South East Asia Hub – Laem Chabang

Nordatlantik

AL 1:

Rotterdam – Bremerhaven – Antwerp – London Gateway – Norfolk – Philadelphia – New York – Halifax – Rotterdam

AL 2:

London Gateway – Le Havre – Rotterdam – Bremerhaven – New York – Charleston – Savannah – London Gateway

AL 3:

Antwerp – Bremerhaven – London Gateway – Charleston – Port Everglades – Houston – Savannah – Norfolk – Antwerp

AL 4:

London Gateway – Antwerp – Bremerhaven – Le Havre – Veracruz – Altamira – Houston – New Orleans – London Gateway

AL 5:

Southampton – Rotterdam – Hamburg – Antwerp – Le Havre – Savannah – Cartagena – Puerto Quetzal – Long Beach – Oakland – Tacoma – Vancouver – Oakland – Long Beach – Balboa – Cartagena – Caucedo – Savannah – Southampton

AL 6:

Salerno – Livorno – La Spezia – Genoa – Fos – New York – Baltimore – Norfolk – Savannah – Salerno

AL 7:

Barcelona – Valencia – Algeciras – Halifax – New York – Norfolk – Savannah – Valencia – Tarragona

Das Service-Netzwerk von THE Alliance wird mehr als 19 Häfen in Asien mit Direktanläufen bedienen, inklusive sieben chinesischen und fünf japanischen, sowie 21 Häfen in den USA und Kanada, sieben in Nordeuropa, 17 im Mittelmeerraum, sieben im Mittleren Osten und dem Roten Meer, drei auf dem indischen Subkontinent und sieben Häfen in Zentralamerika/Karibik.

Das Produktangebot von THE Alliance ist wettbewerbsfähig, effizient und bedient die Anforderungen der Kunden in den Ost-West-Verkehren. Die Mitglieder von THE Alliance werden rechtzeitig über weitere Schritte sowie die finalen, präziseren Hafenfolgen der Dienste informieren.

Neben der umfassenden Produktverbesserung, haben die drei japanischen Mitglieder der THE Alliance, MOL, NYK und K-Line ihre Tätigkeiten zusammengelegt und werden zukünftig unter dem Namen Ocean Network Express (ONE) tätig sein. ONE wird als Allianzmitglied die Partnerschaft mit Hapag-Lloyd und Yang Ming in THE Alliance weiterführen.

*Quelle und Foto: Hapag Lloyd AG*

---

## IHK BEGRÜßT DEN NEUEN REGIONALPLAN



Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein begrüßt den von der Bezirksregierung Düsseldorf beschlossenen Regionalplan. Das Planwerk bietet der Wirtschaft in der Region eine Reihe vielversprechender Entwicklungsmöglichkeiten.

„Das Ergebnis kann sich sehen lassen“, betont Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, der seit Januar 2016 die Wirtschaft als beratendes Mitglied im Regionalrat vertritt. „Fast 1.600 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen werden in unserem IHK-Bezirk dargestellt.“

Sieben Jahre hat die Erstellung des Regionalplans gedauert. An diesem Prozess haben sich die Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammer Düsseldorf schon frühzeitig gemeinsam beteiligt. Bereits im August 2011 haben die Institutionen gemeinsam einen Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan veröffentlicht. Darin wurden schon vor Erscheinen des ersten Planentwurfs die Erwartungen der Wirtschaft an den neuen Regionalplan formuliert. In den folgenden Jahren brachten sich die Kammern in die Diskussionen um die verschiedenen Entwurffassungen

ein. „Etliche Wünsche der Wirtschaft, beispielsweise ein Umgebungsschutz für Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche oder die Darstellung großräumiger Ansiedlungsbereiche für Industrie und Logistik, haben so Einzug in den Regionalplan gehalten“, erklärt Steinmetz. Gemeinsam mit den Kommunen hatte sich die IHK für eine gute Flächenausstattung engagiert. „Insgesamt ist ein ausgeglichenes Planwerk entstanden, das der Wirtschaft in den weiteren kommunalen Planungen Wachstumschancen bietet“, so Steinmetz.

Für Krefeld hält der Regionalplan 233 Hektar gewerbliche Reserveflächen vor. „Das sind nicht immer neue Flächen. In dieser Zahl stecken auch innerstädtische Flächen, die noch nicht bebaut sind“, erläutert Steinmetz.

Neue Flächen für Krefeld sind insbesondere in dem 125 Hektar großen interkommunalen Gewerbegebiet Krefeld/Meerbusch an der A 44 vorgesehen. Das Areal war zunächst kleiner dimensioniert. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von IHK und Kommunalvertretern wurden Argumente und Konzepte erarbeitet, die letztendlich auch die Bezirksregierung und den Regionalrat überzeugt haben. „Es wäre nachlässig, wenn wir die hervorragende Lage an der Autobahn und die unmittelbare Nähe zum Flughafen Düsseldorf nicht nutzen würden und hier eine einmalige Chance für ein interkommunales Gewerbegebiet mit regionaler Strahlkraft an uns vorbeiziehen lassen würden“, sagt Steinmetz.

Jetzt seien die Kommunen am Zug. „Wir gehen davon aus, dass die Kommunen alle Kraft darauf verwenden, die Flächen im Regionalplan schnellstmöglich in örtliches Planungsrecht umzusetzen und baureif zu machen“, betont Steinmetz. „Dabei steht die IHK ihnen weiterhin unterstützend zur Seite.“

Den Regionalplan gibt es auch [hier](#)

*Quelle: IHK Mittlerer Niederrhein, Grafik: CGW GmbH/ Bezirksregierung Düsseldorf (Regionalplanentwurf 2014)*

---

## NEUE RICHTLINIE ZUR FORTFÜHRUNG VERÖFFENTLICHT



Das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie wird auch im Jahr 2018 fortgeführt. Die neue Förderrichtlinie knüpft nahtlos an die zum 31. Dezember 2017 auslaufende Vorgängerregelung an und schafft den Rechtsrahmen für künftige Förderungen auf diesem Gebiet.

Ziel des Programmes ist es, deutsche Werften bei der erstmaligen industriellen Anwendung von innovativen Produkten und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Handelsschiffen mit Eigenantrieb sowie von Offshore-Strukturen zu unterstützen. Das Programm richtet sich an Schiffbau-, Schiffsreparatur- und Schiffsumbauwerften mit Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland; insbesondere sind kleine und mittlere Unternehmen adressiert, für die besondere Fördersätze gelten.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, hierzu: „Das Programm ergänzt das Förderangebot des „Maritimen Forschungsprogramms“ und trägt dabei den besonderen strukturellen Merkmalen und Herausforderungen der deutschen Schiffbauindustrie Rechnung, die u.a. gekennzeichnet sind durch eine im Vergleich zu anderen Branchen höhere Komplexität von Innovationsvorhaben sowie höhere technische und wirtschaftliche Risiken bei der Markteinführung von Produkt-Verfahrensinnovationen.“



Entlang der strategischen Zielsetzungen der „Maritimen Agenda 2025“ soll die Förderung Anreize für eine verstärkte Innovationstätigkeit setzen und so dazu beitragen, die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werftindustrie zu stärken sowie zukunftsfähige Arbeitsplätze im deutschen Schiffbau zu sichern. Weiterhin trägt die Innovationsförderung zu einer Erhöhung der Wertschöpfung in zum Teil strukturschwachen Regionen bei, in denen potenzielle Antragsteller ihre Produktionsstandorte haben.

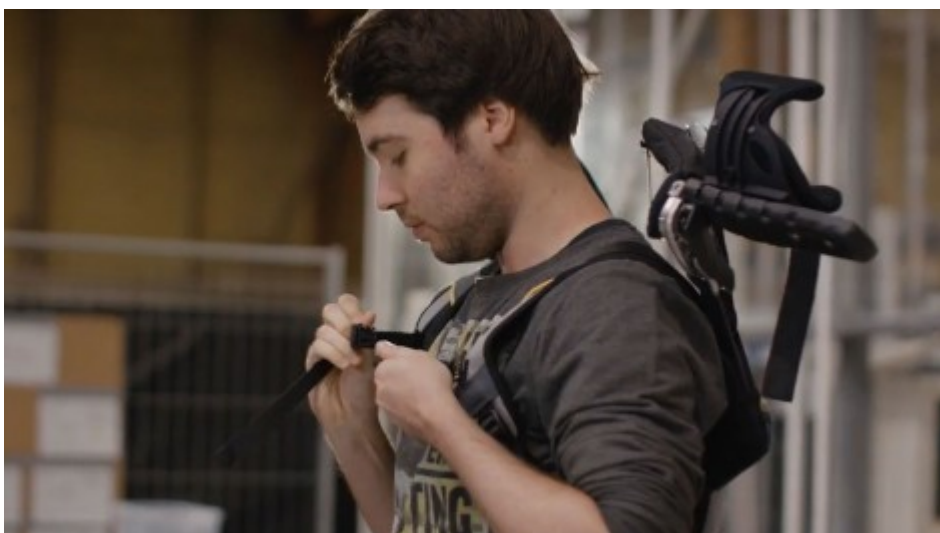
Für das von den Küstenländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern Niedersachsen und Schleswig-Holstein kofinanzierte Programm sind in der Finanzplanung des Bundes Fördermittel in Höhe von 25 Mio. € p.a. (zzgl. Kofinanzierungsmittel der Länder in Höhe von ca. 12,5 Mio. €) vorgesehen.

Die neue Förderrichtlinie tritt am 1. Januar 2018 in Kraft und ist bis zum 31. Dezember 2019 befristet. Die Förderrichtlinie ist heute im Bundesanzeiger veröffentlicht worden und auf der [Internetseite des Bundesanzeiger](#) abrufbar.

*Quelle und Foto: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie*

---

## EXOSKELETT STÜTZT BEI KÖRPERLICHER ARBEIT



Gaurav Genani ist der Erfinder des innovativen SkelEx. Das nicht

angetriebene Exoskelett für den Oberkörper erleichtert Tätigkeiten, bei denen die Arme intensiv eingesetzt werden.

Gaurav Genani ist in Indien geboren und aufgewachsen, kam jedoch im Jahre 2010 in die Niederlande, um an der TU Delft zu studieren. Inzwischen hat er sich mit seinem Start-up-Unternehmen im Innovation Dock im RDM Rotterdam niedergelassen, wo er seinen Prototyp testet und optimiert.

Seine Vision ist es, nicht nur ein Exoskelett zu optimieren, sondern dafür zu sorgen, dass Menschen auf eine neue Art und Weise arbeiten können. Dieser menschliche Aspekt ist während seines Studiums entstanden: „Erst wenn man wirklich begreift, wozu ein Mensch in der Lage ist und wozu nicht, kann man etwas entwickeln, um ihn zu unterstützen.“

Gegenwärtig wird die Innovation von Bilfinger Industrial Services getestet. Bilfinger und SkelEx haben gemeinsam eine Lösung für Maler entwickelt und arbeiten an einem Gerät für Gerüstbauer. Bastiaan Spoelstra, Geschäftsführer Business & Product Development bei Bilfinger: „In Kooperation mit dem Start-up SkelEx entwickeln wir ein Mittel, welches Menschen, die schwere körperliche Arbeit verrichten, ergonomische Unterstützung bietet: das Exoskelett. Unsere Mitarbeiter leisten jahrzehntelang schwere körperliche Arbeit, wodurch sie körperliche Beschwerden bekommen können. Das Exoskelett kann bei der Reduzierung dieser Beschwerden eine wichtige Rolle spielen und somit zur dauerhaften Einsetzbarkeit von Personen, die schwere körperliche Arbeit leisten, beitragen.“

Interessenten mit einer technischen Idee, die sie testen oder zu einem Prototyp entwickeln möchten, finden beim [Innovation Connector](#) des RDM eine einzige, zentrale Stelle. Hier haben sie Zugang zu unter anderem industriellen Roboterarmen, 3D-Druckern, CNC-Fräsen, Laser-Schneidegeräten und einem hydrologischen Labor. Über die technischen Einrichtungen hinaus helfen die innovativen Unternehmen und Forschungseinrichtungen beim RDM gerne mit Fachwissen und Erfahrung weiter.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

# WEBINAR LIEFERKETTENOPTIMIERUNG



Matthijs van Doorn, Logistikmanager des Hafenbetriebs Rotterdam nahm jetzt am zweiten deutschsprachigen Webinar von Nieuwsblad Transport teil.

Gemeinsam mit Gilbert Bal von Maersk, John Touw von Karl Gross und Andreas Hilden von EGS wurde das Thema „Lieferkettenoptimierung von Bayern nach Rotterdam“ besprochen, ein aktuelles Thema, nun da der Hafen auf ein Rekordjahr zusteuert.

Am Tisch besprochene Themen waren die Hafenleistung, die Verfügbarkeit von Ausrüstung im Hinterland und Lieferkettentransparenz.

[Hier](#) ist es möglich, das Webseminar erneut anzusehen und anzuhören.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## DER BREXIT UND DER PORT OF ROTTERDAM



Mit der Trennungsvereinbarung zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union bricht für die Wirtschaft eine wichtige Zeit an. Wie wird die Beziehung zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU nach dem 29. März 2019 aussehen?

Für die Hafenwirtschaft in Rotterdam ist es wichtig, dass sich Unternehmen möglichst gut vorbereiten und Änderungen minimal sind. Dies erfordert ein starkes Engagement der Wirtschaft selbst, aber gewiss auch des niederländischen Staates und der Europäischen Union.

Für Rotterdam ist das Vereinigte Königreich nach Russland vom Volumen her das zweitwichtigste Herkunftsland für die über das Meer an- und abtransportierten Güter. Nach Deutschland, Belgien und Russland steht das Land mit 40 Mio. t (8,5 % des Gesamtumschlags von Rotterdam) an 4. Stelle. Der britische Import umfasst vor allem Shortsea-Fracht: Roll-on/Roll-off (RoRo)-Ladung, Container und flüssiges Massengut. Der britische Export in die Niederlande besteht vor allem aus flüssigem Massengut (insbesondere Nordseeöl) sowie aus Shortsea- und RoRo-Ladung.

Die größten Bedrohungen für den Rotterdamer Hafen im Falle eines Brexits sind die Qualität und Kapazität des Zolls. Es gibt Schätzungen des Rotterdamer Zolls, dass zum 30. März 2019 über 100 gut ausgebildete zusätzliche Zöllner in Rijnmond benötigt werden. Außerdem sind die erforderlichen zusätzlichen Kontroll- und Inspektionspunkte für die niederländische Behörde für Lebensmittel- und Produktsicherheit NVWA eine

weitere Herausforderung. Dies gilt natürlich auch für den Zoll im Vereinigten Königreich. Es stellt sich auch die Frage, ob die Zolllkapazität 2019 für die Verarbeitung so vieler zusätzlicher Deklarationen ausreicht.

Zolldeklarationen bedeuten auch längere Wartezeiten mit den damit einhergehenden Kosten für die Verlade- und Transportunternehmen, aber auch zusätzliche Staus im Hafengebiet. Bei Shortsea- und RoRo-Terminals erwartet man, dass der verfügbare Platz für die wartenden Lkw zu begrenzt ist; somit wird eine der Herausforderungen u. a. für den Hafenbetrieb sein, dabei Unterstützung zu bieten. Es geht nicht nur um Platz am Terminal, sondern möglicherweise können sich die Wartezeiten auch auf die Nutzung der öffentlichen Infrastruktur durch lange Staus vor dem Terminal (A15) auswirken.

Der niederländische Staat sollte gemeinsam mit der Wirtschaft die Kapazitäts- und Qualitätsherausforderungen des Zolls und der Infrastruktur aufgreifen. Außerdem ist es wesentlich, dass er bei der Vorbereitung von Unternehmen auf Pläne für Eventualitäten Unterstützung bietet, sodass der Übergang möglichst vorhersagbar ist.

Für die Europäische Union kommt es darauf an, dass sie sich außer mit dem Kapazitätsproblem während der Verhandlungen auch mit einer guten Abstimmung der digitalen Infrastruktur befasst: Die IT-Systeme der Niederlande und des Vereinigten Königreichs sollten gut aufeinander abgestimmt sein. Schließlich sollte die Europäische Union dafür sorgen, dass ein „Level playing field“, also gleiche Wettbewerbsbedingungen entstehen, d. h. im Falle von Vereinbarungen sollten diese zwischen allen Hafenorten auf dem Kontinent und dem Vereinigten Königreich gelten, mit den gleichen Verfahren.

Es ist unsicher, wie die Welt am 29. März 2019 aussieht: Gibt es einen Handelsvertrag? Kommt eine Übergangsregelung unter den Bedingungen der Gesamtheit des gültigen EU-Rechts oder gibt der EU-Block doch bei bilateralen Vereinbarungen mit dem Vereinigten Königreich nach? Es ist somit auch nicht sicher, welche Form der Tarifgestaltung für die Produktionsunternehmen im Hafengebiet gilt. Es gibt beispielsweise Unternehmen, die sowohl über Produktionseinheiten im Vereinigten Königreich als auch in Rotterdam verfügen. Alle Produktions- und Handelsunternehmen werden auf jeden Fall Beeinträchtigungen durch mehr oder weniger zurückgehende Volumina unterliegen, sowohl aufgrund der Ge-

bühren als auch durch geringeres Wirtschaftswachstum und Wechselkursschwankungen. Kurzum, es wird nicht viele Gewinner geben.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## FROHE WEIHNACHTEN!



Die Hafenzeitung wünscht allen Lesern, Freunden und Partnern wunderschöne, erholsame und besinnliche Feiertage – und natürlich alles alles Gute und ganz viele Geschenke.

---

## CONTARGO SPENDET FÜR REGIONALE HILFSPROJEKTE



Nachhaltigkeit und soziales Engagement gehören zur Unternehmensphilosophie von Contargo. Die Mitarbeiter des Container-Hinterland-Netzwerks

unterstützen unterschiedliche Hilfsprojekte, um so Menschen in der Nachbarschaft eine menschenwürdige Existenz, Chancengleichheit und Partizipation zu ermöglichen. Aktuellstes Beispiel ist der Kauf von 110 Plüschhunden der Aktion „Hulphond Nederland“.

Auf Initiative einer Mitarbeiterin von Contargo Waterway Logistics kaufte die Geschäftsführung für jeden Mitarbeiter in den Niederlanden und Belgien ein Kuscheltier für den wohltätigen Zweck. Mit den Erlösen finanziert die Organisation Hilfshunde für geistig und körperlich behinderte Menschen, um ihnen so einen Weg aus der Isolation zu bieten.

In Deutschland sammeln die Mitarbeiter von Contargo Rhein-Neckar alljährlich Spenden bei den Kollegen. In diesem Jahr kamen über 700 Euro zusammen, die von der Geschäftsführung auf 1.500 Euro aufgestockt wurden. Der Betrag wird dem Verein Kinderhospiz Sterntaler in Dudenhofen gespendet, damit er auch weiterhin lebensverkürzend erkrankten Kindern und ihren Familien helfen kann.

Contargo Neuss unterstützt ein ähnliches Projekt: Das Unternehmen spendet Geld für die Initiative Schmetterling Neuss e.V., die Familien begleitet, deren Kinder lebensverkürzend erkrankt, schwerbehindert oder verstorben sind.

Contargo Wörth-Karlsruhe engagiert sich schon seit vielen Jahren für die Karlsruher Initiative „Hilfe für die Ärmsten der Armen“. Diese sammelt Spenden, um jeweils einen Überseecontainer mit Hilfsmitteln wie z. B. Rollstühle, Gehhilfen, Prothesen, Brillen usw. in Entwicklungsländer zu liefern. In diesem Jahr unterstützte das Unternehmen gleich vier Lieferungen (zwei nach Sri Lanka, eine nach Peru und eine nach Nepal) durch Leihcontainer, günstige Kaufcontainer oder kostenlose Transporte.

Mit einem Jahrestransportvolumen von 2,3 Mio. TEU gehört Contargo zu den großen Container-Logistik-Netzwerken in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland. Das Unternehmen verfügt in Deutschland, Frankreich und der Schweiz über 25 Containerterminals. An sieben weiteren Standorten in Deutschland, den Niederlanden und Belgien ist Contargo mit Büros vertreten. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Die 903 Mitarbeiterinnen und Mitar-

beiter erwirtschafteten im Jahr 2016 einen Jahresumsatz von 415 Mio. Euro.

*Quelle und Foto: Contargo*

---

## WÜST BEI VERABSCHIEDUNG VON WOLFGANG STROMPS



Im Anschluss an die diesjährige Mitgliederversammlung des Verband Spedition und Logistik Nordrhein Westfalen in Bergisch Gladbach wurde der langjährige Vorsitzende Wolfgang Stromps verabschiedet.

Über 20 Jahre hat Wolfgang Stromps im Vorstand des Verbandes mitgearbeitet, davon 13 Jahre als Vorsitzender. Wolfgang Stromps hat in diesen Jahren große Verdienste für die Spediteure in Nordrhein-Westfalen erzielt. Seine Kontakte in Politik und andere Wirtschaftskreise halfen, die Reputation des Verbandes zu stärken.

Wolfgang Stromps wurde auf der Mitgliederversammlung zum Ehrenvorsitzender gewählt. Sein Nachfolger im Amt des Vorsitzenden ist Heinz Scharrenberg. Beide gaben in launigen Reden zur Verabschiedung einige



Anekdoten zum Besten. Außerdem wurden: Michael P. Brauner und Max Schmirler gewählt.

Insbesondere freute sich Wolfgang Stromps, dass der ehemalige Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Harry Voigtsberger a.D. (2010 – 2012) auch bei seiner Verabschiedung anwesend war. Laudator an diesem Abend war der aktuelle Verkehrsminister Hendrik Wüst, der eine Laudatio anlässlich der Verabschiedung hielt und über die verkehrspolitische Lage in Nordrhein-Westfalen sprach.

*Quelle und Foto: VSL*

---

## DIRKS AN DER SPITZE WIEDERGEWÄHLT



Die Niedersächsische Hafenvertretung e. V. (NHV) hat auf ihrer Mitgliederversammlung den Vorstand für die kommenden zwei Jahre gewählt. Karsten Dirks, EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden, wurde als Vorstandsvorsitzender wiedergewählt und geht nun in seine zweite Amtszeit.

Seine Kollegen im Vorstand, die im Amt bestätigt wurden, sind Uwe Jacob, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, John H. Niemann, Wilhelmshavener Hafenwirtschaftsvereinigung e. V., Hans-Peter Zint, Hafenwirtschaftsgemein-

schaft Cuxhaven e. V. und Michael Appelhans, Rhenus Midgard GmbH & Co. KG, Nordenham.

Als Vorstandsvorsitzender der NHV übernimmt Karsten Dirks auch den Aufsichtsratsvorsitz der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH. Darüber hinaus hat die NHV Jan Müller, J. Müller AG, Brake, für den Seehafen Brake erneut in das Aufsichtsgremium der Seaports of Niedersachsen GmbH entsandt. Als Vertreterin für die kommunalen Seehäfen Leer, Oldenburg und Papenburg wurde Sabrina Wendt, Agentur für Wirtschaftsförderung der Stadt Papenburg, neu in den Aufsichtsrat der Seaports of Niedersachsen GmbH gewählt.

Dirks ist zugleich weiterhin Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Niedersächsische Seehäfen. Sie ist der politische Arm der niedersächsischen Seehäfen und vertritt die politischen Interessen der niedersächsischen Seehafenwirtschaft gegenüber Land, Bund und EU.

*Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH, Foto: Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH*