

ERFOLGREICHER JAHRESAUFTAKT



Die Kühne + Nagel-Gruppe startete erfolgreich in das neue Geschäftsjahr und legte bei EBIT und Reingewinn deutlich zu. Damit bestätigte das Unternehmen in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahrs die Wachstumsdynamik der beiden letzten Vorjahresquartale.

In der Seefracht steigerte Kühne + Nagel in einem anspruchsvollen Marktumfeld die Volumen um 5,0 Prozent und erzielte damit Marktanteilsgewinne bei ausgewählten Kundengruppen. Das Unternehmen wickelte im ersten Quartal 1,079 Mio. (TEU) und damit rund 50.000 Einheiten mehr als im Vorjahreszeitraum ab. Der auf geänderte Einfuhrbedingungen zurückgehende Wegfall der Exporte von Recyclingmaterial nach China bremste das Volumenwachstum. Bei einer dynamischen Entwicklung der innerasiatischen Relationen und der Exporte aus Asien konnte die Marge insgesamt leicht gesteigert werden. Der EBIT stieg um 4,3 Prozent auf CHF 97 Mio. Das Verhältnis von EBIT zu Rohertrag (Conversion Rate) lag bei 27,2 Prozent und damit auf einem in der Branche führenden Niveau.

Mit lösungsorientierten industriespezifischen Angeboten führte die Luftfracht die herausragende Entwicklung des Vorjahres im ersten Quartal 2018 fort. Die erneute Tonnagesteigerung um 20,6 Prozent auf 422.000 Tonnen beinhaltet auch die erfolgreich abgeschlossene Integration zweier Akquisitionen. Ein besonders starker Zuwachs war bei den Exporten aus Nordamerika zu verzeichnen. Der EBIT stieg um 12,5 Prozent gegenüber dem bereits sehr hohen Vorjahresniveau und erreichte

CHF 81 Mio. Dank effektiver Kostenkontrolle und der weiteren Digitalisierung interner Prozesse konnte die Conversion Rate mit 28,6 Prozent auf einem hohen Niveau gehalten werden.

Die Kühne + Nagel-Landverkehre sind weiterhin auf Wachstumskurs. Der Nettoumsatz erhöhte sich im ersten Quartal um 16,4 Prozent, während der Rohertrag um 16,8 Prozent anstieg. Dazu trugen die Intermodal-Verkehre in Nordamerika, die im Vergleich zur zweiten Hälfte des vorangegangenen Geschäftsjahres wieder anzogen, ebenso bei wie das weiterhin starke Geschäft in Europa. Als Wachstumstreiber erwiesen sich einmal mehr die industriespezifischen Lösungen, insbesondere für die Pharma-Industrie. Der EBIT verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 17 Mio.

Im ersten Quartal 2018 setzte Kühne + Nagel die dynamische Geschäftsentwicklung in der Kontraktlogistik fort und wuchs mehr als doppelt so stark wie der Markt. Zweistellige Zuwächse in China und Südost-Asien waren dafür ein entscheidender Faktor. Massgebliches Neugeschäft gewann das Unternehmen vor allem im Bereich E-Commerce-Fulfilment. Der Rohertrag stieg verglichen mit dem Vorjahreszeitraum um 11,3 Prozent. Die Neuausrichtung des Produktionsmodells eines Geschäfts in Grossbritannien sowie der Aufwand für die Einführung von innovativen Technologien und neuen Systemen führten dazu, dass der EBIT mit CHF 34 Mio. unter dem Vorjahrsergebnis lag.

Dr. Detlef Trefzger, CEO der Kühne + Nagel International AG: „Wir sind erfolgreich in das Geschäftsjahr 2018 gestartet und haben in allen Geschäftsbereichen deutliche Volumenzuwächse erzielt. Dieses Wachstum und weitere Produktivitätssteigerungen führten dazu, dass wir unser Ergebnis deutlich verbessert haben. Zum Jahresauftakt haben wir zwei neue digitale Plattformen global implementiert, den SeaExplorer und KN ESP, mit denen wir spezifische Kundenbedürfnisse abdecken und deutliche Effizienzgewinne erzielen. Die Eröffnung von zwei Innovationszentren, in denen wir gemeinsam mit Kunden an innovativen Lösungen im Bereich der Kontraktlogistik arbeiten, ist ein weiterer wichtiger Meilenstein. Diesen Weg werden wir konsequent weiter gehen.“

Quelle und Foto: Kühne & Nagel

VERBANDSGRÜNDUNG JÄHRT SICH ZUM 100. MAL



Am 9. März 1918 – mitten in den Wirren des Ersten Weltkrieges – entschlossen sich die verbliebenen Schiffsmakler aus Altona, Bremen, Danzig, Hamburg, Königsberg, Lübeck, Stettin und Wismar ihre Aktivitäten zu bündeln, um sich Gehör bei der damaligen Reichsregierung zu verschaffen und gründeten einen eigenen Fachverband. Sie legten damit den Grundstein für die 100-jährige Geschichte des Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

Auch wenn der Beruf des Schiffsmaklers wesentlich älter ist und bereits seit Jahrhunderten Teil der maritimen Branche war, etablierte sich erst mit der Gründung des Zentralverbandes eine landesweite Berufsvertretung, die noch heute – neben den regionalen Vertretungen – aktiv ist.

In den vergangenen 100 Jahren erlebten die Schiffsmakler in allen Bereichen große Veränderungen. Kriege, Wirtschaftskrise und Protektionismus ließen den Außenhandel wiederholt einbrechen oder führten zum Wegfall traditioneller Märkte. Zwei Mal musste in Folge verlorener Kriege völlig neu begonnen werden. Hinzu kamen technische Innovationen, die die Arbeitswelt und die Kommunikation regelmäßig revolutionierten. Gaben der Brief und das Telefon lange die Geschwindigkeit

der Kommunikation vor, so ist der sekundenschnelle, elektronische Datenaustausch heute nicht mehr aus dem Berufsalltag wegzudenken.

Hierzu erklärt der ZVDS-Vorsitzende Christian Koopmann: „Allem Wandel und Anpassungsdruck zum Trotz sollten wir uns einer Sache stets bewusst sein, Schiffe und Schifffahrt wird es wohl auch noch auf lange Sicht geben. Es gibt daher keinen Grund die Zuversicht grundsätzlich zu verlieren. Es gibt gute Gründe auch weiterhin an die Chancen zu glauben, die der Schifffahrtsstandort Deutschland bietet. Allerdings wird man sich dafür wieder einmal an die neuen Rahmenbedingungen, insbesondere mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung – anpassen müssen.“

Bereits im Mai 1919 erfolgte die Verlegung des Verbandssitzes nach Hamburg und die Umbenennung in den noch heute gültigen Vereinsnamen und am 14. September 1920, die Eintragung des ZVDS unter dem heute noch verwendeten Namen in das Vereinsregister der Hansestadt Hamburg. Heute ist der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. (ZVDS) die nationale Dachorganisation aller in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Schiffsmakler und Schiffsagenten. Insgesamt sind rund 260 Unternehmen im Verband organisiert. Die Mitgliedschaft setzt sich aus Befrachtungsmaklern, An- und Verkaufsmaklern, Klarierungsagenten sowie Linienagenturen zusammen. Insbesondere über die Linienagenturen sind nahezu alle größeren ausländischen Reedereien im ZVDS organisiert, die auch die wesentlichen Kunden der deutschen Häfen darstellen.

Aus Anlass des 100-jährigen Bestehens gab es im Anschluss an die diesjährige Mitgliederversammlung einen Empfang für die Mitglieder und Gäste des Verbandes.

Quelle und Logo: Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

CONTAINERTRANSPORTER FAHREN MIT ÖKOSTROM



Mit Lithium-Ionen-Batterien angetriebene Containertransporter sollen künftig auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) die Boxen zwischen den Schiffen und dem Lager bewegen.

Durch den Einsatz von Ökostrom werden dabei weder CO₂ noch Stickoxid oder Feinstaub ausgestoßen. Zudem sind die Fahrzeuge drei Mal effizienter als ihre dieselbetriebenen Vorgänger. Ein weiterer positiver Effekt: Während ihres Aufenthalts an der Stromtankstelle können die Containertransporter durch die punktgenaue Entnahme oder Rückspeisung von Strom zur Stabilisierung des Netzes beitragen. Dieses innovative Energiewende-Projekt der HHLA fördert die Behörde für Umwelt und Energie mit ca. 8 Mio. Euro aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Den Förderbescheid überreichte Umweltsenator Jens Kerstan an die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath.

Jens Kerstan, Senator für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg: „Die HHLA setzt in Altenwerder ein spannendes Projekt um, das gleich drei positive Effekte hat: Es spart CO₂ und hilft so beim Klimaschutz, es verringert den Stickoxidausstoß und mindert so die Luftbelastung. Und es dient obendrein als flexible Speicherlösung und bringt so die Energiewende voran. Der Anteil erneuerbarer Energien im Stromnetz schwankt mit Sonnenschein und Windstärke, deshalb brauchen wir innovative technische Lösungen für eine Zwischenspeicherung und Flexibilisierung des Stromverbrauchs. Die HHLA zeigt hier anschaulich, wie dies gelingen kann. Deshalb unterstützen wir dieses Projekt mit rund 8 Mio. Euro. Die Energiewende ist nur möglich, wenn alle Akteure und Komponenten im Energiesystem mit Hilfe von digitalen Prozessen in-

telligent vernetzt werden.“

Angela Titzrath, HHLA-Vorstandsvorsitzende: „Der CTA ist mit seinem hohen Automatisierungsgrad schon heute wegweisend für den Containerumschlag der Zukunft. Mit den durch Lithium-Ionen-Batterien angetriebenen Containertransportern leistet die HHLA einen weiteren Beitrag zur Umsetzung des vom Senat beschlossenen Luftreinhalteplans. Die HHLA ist sich ihrer Verantwortung für den Klima- und Lärmschutz im Hamburger Hafen bewusst und setzt seit vielen Jahren entsprechende Maßnahmen für einen effizienten und nachhaltigen Containerumschlag um. So wurde das selbstgesteckte Ziel einer Senkung der CO₂-Emissionen je Container um mindestens 30 Prozent bezogen auf das Jahr 2008 vorzeitig erreicht. Wir werden uns neue Ziele setzen und dabei unternehmerische Weitsicht, soziale Verantwortung und den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen verbinden.“

Seit Herbst 2016 ist am CTA der Prototyp eines mit Lithium-Ionen-Batterien angetriebenen automatischen Containertransporters (Automated Guided Vehicle, kurz AGV) im Einsatz. Dieser wurde im Zusammenwirken mit einer Stromtankstelle erfolgreich getestet: Mittels eines vollautomatischen Lade-Arms wird das AGV mit dem am CTA verwendeten Ökostrom versorgt. Sechs dieser Stromtankstellen wurden mittlerweile in Altenwerder errichtet. In den nächsten Wochen werden auf dem CTA 25 mit Lithium-Ionen-Batterien angetriebene AGVs in Betrieb genommen. Bis Ende 2022 wird die knapp 100 AGVs umfassende Flotte komplett auf Lithium-Ionen-Batterieantrieb umgestellt und es werden insgesamt 18 Stromtankstellen installiert. Dadurch werden ab dann jährlich rund 15.500 Tonnen CO₂ und rund 118 Tonnen Stickoxid weniger ausgestoßen.

Betriebswirtschaftlich sind die mit Lithium-Ionen-Batterien angetriebenen AGVs vor allem deshalb attraktiv, da bei ihnen das Verhältnis der eingesetzten Energie zur realen Antriebsleistung etwa drei Mal höher ist als bei Diesel-AGVs. Weitere Vorteile der Batterien sind ihre Ladezeit, die bei nur eineinhalb Stunden liegt, sowie ihre hohe Lebensdauer. Außerdem verringert sich das Gewicht im Vergleich zu Blei-Akkus von zwölf auf vier Tonnen. Hinzu kommt, dass Lithium-Ionen-Batterien anders als Blei-Säure-Akkus nicht gewartet werden müssen. Das reduziert Kosten und wartungsbedingte Ausfallzeiten.

Besonders raffiniert: Stehen die Containertransporter beispielsweise während einer Windflaute über der Nordsee an der Stromtankstelle, wird

eine Software signalisieren, dass die Batterien Strom zurück ins Netz speisen sollen, um sofort die entstehende Lücke zwischen Stromerzeugung und Stromverbrauch auszugleichen. Drehen sich die Offshore-Windräder hingegen besonders schnell und wird gleichzeitig viel Sonnenenergie im Norden erzeugt, werden die Batterien zum Laden aufgefordert. Die HHLA bietet die Containertransporter also mittels intelligenter Vernetzung am Strommarkt als flexible Stromspeicher mit einer Leistung von rund 2 Megawatt an. Da die Lithium-Ionen-Batterien Strom sekunden-schnell aufnehmen und abgeben, tragen sie zur notwendigen Stabilisierung der Netzfrequenz bei. Wie wichtig eine stabile Netzfrequenz ist, haben viele Menschen in den vergangenen Wochen erlebt, als auf Grund von Frequenzschwankungen ihre Radiowecker und Mikrowellenuhren plötzlich nachgingen.

Das Projekt am HHLA Container Terminal Altenwerder wird von der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Rahmen des Förderprogramms „Energiewende in Unternehmen“ unterstützt. Der EFRE stellt Hamburg für die Förderperiode von 2014 bis 2020 rund 55 Mio. Euro zur Verfügung, um Investitionen in Wachstum und Beschäftigung zu stärken. Die BUE setzt davon rund 24 Mio. Euro für die Förderung von Projekten in Hamburg ein, die zusätzlich zur Steigerung der Energieeffizienz einen flexiblen, strommarktgeführten Betrieb technischer Anlagen ermöglichen. Unterstützt werden auch Investitionen von Unternehmen, die Abwärme für Wärmenetze außerhalb der eigenen Unternehmensgrenzen erschließen. Die Höhe der Förderung bemisst sich an der für die Projekte prognostizierten CO2-Emissionsvermeidung. Weitere Informationen gibt es unter www.hamburg.de/energieflexibel und www.hamburg.de/efre.

Quelle: HHM, Foto: HHM / Annette Krüger, Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan übergibt den Förderbescheid offiziell an die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath

DIGITALE PLATTFORM FÜR

INFORMATIONSAUSTAUSCH



Der Hafenbetrieb Rotterdam hat die erste Version von Pronto, seiner digitalen Plattform zum Informationsaustausch, vorgestellt. Die neue Applikation soll die Abfertigung der rund 30.000 Schiffe, die jährlich den Rotterdamer Hafen anlaufen, effektiver gestalten und beschleunigen.

Dank Pronto kann die Verweildauer der Schiffe im Hafen um 20% verkürzt werden. Pronto sorgt dafür, dass durch eine bessere Belegung die Kapazitäten der Hafenterminals besser ausgeschöpft werden und dass zahlreiche Dienstleistungen, wie Bunkern, Wartung und Bevorratung, engmaschig geplant und aufeinander abgestimmt werden können. Zugleich können die CO2-Emissionen im Hafen gesenkt werden.

„Pronto ist ein gutes Beispiel dafür, wie der Hafenbetrieb mit neuen digitalen Anwendungen die Prozesse im Hafen effizienter gestaltet“, sagt Paul Smits, CFO des Hafenbetriebs und verantwortlich für die Digitalisierung, die eine strategische Priorität für den Hafenbetrieb darstellt. „Pronto bietet Reedereien, Agenten, Dienstleistern und Betreibern eine gemeinsame, auf internationalen Standards basierende Plattform für den Austausch aller Port-Call-Informationen. Dadurch können alle Nutzer die mit dem Anlaufen eines Hafens einhergehenden Tätigkeiten optimal planen, ausführen und überwachen. Davon können alle Beteiligten profitieren. Dank des jetzt möglichen, eindeutigen Datenaustauschs wird ein Port Call viel intelligenter und effizienter geplant und Schiffe schneller abgefertigt. Pronto wurde im Rahmen einer zwölfmonatigen Entwicklungsphase gründlich getestet. Wir werden die

Anwendung nun allen Beteiligten und Mitgliedern der Hafengemeinschaft zur Verfügung stellen, entweder im Austausch gegen Daten oder gegen eine Gebühr. Zudem werden wir die App in der nächsten Zeit mit neuen Funktionalitäten weiterentwickeln. Wir erwarten, dass immer mehr Terminals im Hafen Pronto nutzen werden, wodurch die Qualität der Daten steigt.“

Jedes Jahr laufen ungefähr 30.000 Seeschiffe im Hafen von Rotterdam ein. Für eine gute Planung benötigen die Reedereien detaillierte Informationen beispielsweise zu Wasserständen, Anmeldeverfahren sowie Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Seit September 2017 ist eine weltweit gültige Norm für diesen Typ nautische Daten und Hafeninformationen in Kraft. Die nautischen Daten, die auf Schiffen verwendet werden, stimmen dadurch über die ganze Supply Chain hinweg und auch mit denen der Häfen überein – und genau das war eine Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung von Pronto.

Auch Shell beteiligte sich im vergangenen Jahr am Pronto-Pilotprojekt in Rotterdam. „Das Pilotprojekt hat uns vom Mehrwert, den Pronto liefert, überzeugt,“ erklärt Ed Barsingerhorn, General Manager Shipping & Maritime Europa und Afrika. „Wir haben die Wartezeit bei auslaufenden Schiffen um 20% senken können. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass alle Beteiligten – also auch Terminals und Agenten – eng zusammenarbeiten und die Daten untereinander austauschen. Wenn wir jedoch die Daten nicht nur in Rotterdam, sondern auch mit anderen Häfen untereinander austauschen, ist das Verbesserungspotenzial noch um ein Vielfaches höher. Die Schiffe können ihre Fahrt dann optimal beladen antreten und dank einer besseren Planung pünktlich ankommen.“

Funktionen von Pronto

- Pronto bietet Reedereien, Agenturen, Terminal-Betreibern und anderen Dienstleistern eine gemeinsame Plattform für den Austausch von Informationen rund um ihre Port Calls. Sie können das Pronto-Dashboard benutzen oder dank der API-Schnittstellen direkt in ihren eigenen Systemen mit den Daten arbeiten.
- Sobald die voraussichtliche Ankunftszeit ETA (Estimated Time of Arrival) bekannt ist, erhält ein Schiff in Pronto seine eigene Timeline. Auf ihr sind alle Aktivitäten eines Port Calls verzeichnet: von der Ankunft über den Aufenthalt bis zum Auslaufen des Schiffs aus dem Hafen.

- Pronto kombiniert öffentliche Daten, direkt von den teilnehmenden Betrieben stammende Daten sowie mit Verfahren der künstlichen Intelligenz erzielte Prognosen, um im Hinblick auf einen Port Call die präzisest-möglichen Informationen zu erhalten. Pronto tauscht dabei niemals Informationen mit Bezug zur Ladung aus.
- Benutzer können die verfügbaren Daten über ein angepasstes Dashboard einfach filtern und je nach Bedarf in die Timeline eines jeden Hafenesuchs hineinzoomen. Mit diesen Informationen können sie ihre Aktivitäten viel effizienter als vorher planen und ausführen.
- Die Fortschritte und der Status der Ereignisse werden kontinuierlich im Dashboard aktualisiert. So können Benutzer den Prozess überwachen und falls erforderlich anpassen. Auf Wunsch erhalten Benutzer automatische Warnungen bei relevanten Statusaktualisierungen oder Änderungen der Planung.
- Pronto nutzt die Standards der Hafeninformation, so wie diese von der Port Call Optimisation Taskforce festgelegt worden sind.

Mehr Informationen gibt es es [hier](#)

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

350 MIO EURO INVESTITIONEN FÜR DIE METRANS



Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) wird ihre Intermodalaktivitäten über die Bahntochter Metrans in den kommenden Jahren gezielt stärken und weiter ausbauen. Diesen Anspruch bekräftigte die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath während einer Veranstaltung in Dunajská Streda. Dort betreibt die Metrans einen ihrer insgesamt fünf Hub-Terminals.

„Die Kunden der Metrans schätzen die hohe Qualität, Flexibilität und enge Verbundenheit. Für die HHLA leistet sie einen entscheidenden Beitrag im logistischen Netzwerk“, sagte die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath. In einem herausfordernden Marktumfeld werde die HHLA durch Investitionen in Höhe von 350 Millionen Euro bis zum Jahr 2022 die Wettbewerbsposition der Metrans weiter stärken.

Zum 1. April 2018 hatte die HHLA die noch im Besitz des Managements befindlichen Anteile der Metrans-Gruppe erworben und ist nunmehr Alleineigentümerin. Im Zuge dieser Entscheidung stimmte der Aufsichtsrat der Metrans personellen Veränderungen an der Spitze der Gruppe zu. Zum neuen Vorstandsvorsitzenden wurde Peter Kiss ernannt. Er arbeitet seit 1999 im Unternehmen und gehörte bereits der Geschäftsführung mehrerer Metrans-Unternehmen an. Weitere Mitglieder des Vorstandes sind Martin Horinek (COO) und Pavel Pokorny (CFO).

Der Gründer und bisherige CEO der Metrans-Gruppe, Jiri Samek, bleibt der Metrans in einer beratenden Rolle verbunden.

Zum Wechsel an der Vorstandsspitze sagte Titzrath, die dem Aufsichtsrat der Metrans vorsteht: „Ohne die Tatkraft und die vielen Ideen von Jiri Samek, ohne seine vorausschauende Planung und Beharrlichkeit bei der Umsetzung wäre die erfolgreiche Entwicklung der Metrans nicht möglich gewesen. Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass Peter Kiss die Aufgabe als Vorstandsvorsitzender so hervorragend ausfüllen wird, wie er das bisher bereits als Führungskraft getan hat, etwa beim Aufbau des im vergangenen Jahr in Betrieb genommenen Hub-Terminals in Budapest.“

Die HHLA hatte in den letzten Monaten die polnische Intermodal-Tochter Polzug und deren Geschäfte in die Metrans-Gruppe integriert. Metrans transportierte 2017 über 1 Mio. Standardcontainer auf der Schiene und betreibt 13 leistungsfähige Terminals im europäischen Binnenland, fünf davon zentrale Hub-Terminals. Um die Wertschöpfung des Unternehmens zu vertiefen, werden seit Jahren eigene Strecken- und Rangierlokomotiven sowie selbst entwickelte, innovative Containertragwagen angeschafft. Auch das ist ein Beitrag zur erfolgreichen Strategie der Intermodalaktivitäten der HHLA.

Quelle: Hamburger Hafen und Logistik AG, Foto: HHLA/Thies Rätzke

OFFSHORE TEST- UND DEMOSTANDORTE



Die maritime Hauptstadt Europas ist der perfekte Standort für Innovationen im Bereich Offshore Wind. Die Maasvlakte 2 bietet ausreichend Platz für Offshore Test- und Demoeinrichtungen.

Doch wo befinden sich diese Anlagen und was bieten die einzelnen Stan-

dorte? Die Offshore Industrie und Offshore Wind sind Wachstumsbranchen. Die Entwicklung und Prüfung von Innovationen in diesen Branchen erfordert viel Platz. Die Karte vermittelt einen Einblick in das gesamte Angebot auf der Maasvlakte 2, die aufgrund der Bedingungen vor Ort, des Klimas und der ansässigen Unternehmen der perfekte Standort für das Testen von Offshore- Windanlagen ist. Es gibt Möglichkeiten an Land, in der Luft und im/auf dem Wasser. Lagebedingt herrscht auf der Maasvlakte 2 viel Wind. Darüber hinaus besteht dieser Bereich des Rotterdamer Hafens aus Nordseesand und bietet eine einzigartige Offshore-Grube mit über 25 m Tiefe.

Die Übersicht „Offshore Innovation“ ist eine Initiative der Gemeinde Rotterdam, des Hafenbetriebs Rotterdam sowie der Unternehmen [InnovationQuarter\(link is external\)](#) und [TKI Wind op Zee\(link is external\)](#). Gemeinsam setzen sie sich für die Branche Offshore Wind im Rotterdamer Hafen ein. Twan Romeijn, Business Analyst Maritime and Offshore bei Hafenbetrieb Rotterdam: „Wir haben festgestellt, dass Unternehmen vorhandene und neue Technologien, Hilfsmittel und Dienstleistungen testen und vorführen müssen, wenn sie ihre Vorrangstellung beibehalten oder ausbauen wollen. Rotterdam bietet den Unternehmen den erforderlichen Spielraum, und zwar an Land, in der Luft und im Wasser. Zurzeit wird die Maasvlakte 2 bereits von GBM Works und Amphibious Energy als Teststandort genutzt und vor Kurzem wurden dort Ankertests mit dem Gulliver durchgeführt.“

Der Rotterdamer Hafen will zum primären Offshore-Zentrum Europas werden. Die vielfältigen Möglichkeiten, die maximale Wassertiefe von über 25 m, die Nähe zur Nordsee sowie die langjährigen Erfahrungen und Sachkenntnisse der Dienstleister machen den Rotterdamer Hafen zu einem clever gewählten Standort. Diese Entwicklung passt ausgezeichnet zu dem in der Region vorhandenen Know-how.

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

SPATENSTICH FÜR ERWEITERUNG DES GVZ HOF



Nach mehr als einer 15 Jahre langen Vorgeschichte wurde gestern der Startschuss für die Erweiterung des Güterverkehrszentrums (GVZ) am Hofer Hauptbahnhof gegeben. Die Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr setzte gemeinsam mit den langjährigen Beteiligten des Projekts den Spatenstich.

Das Güterverkehrszentrum soll nach seiner Erweiterung eine mehr als doppelt so große Kapazität haben. Mit einer 90-prozentigen Unterstützung durch den Freistaat Bayern räumt die Stadt Hof für knapp neun Millionen Euro das Gelände für die Erweiterung frei und baut eine Erschließungsstraße bevor die Firma Contargo das Gelände übernimmt und für rund 20 Millionen Euro, gefördert durch das Eisenbahnbundesamt, das Terminal erweitert.

Die Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Ilse Aigner, bezeichnete das erweiterte GVZ Hof als wichtige Drehscheibe im Norden Bayerns. Damit wurde vor dem Hintergrund des Gesamtziels der bayerischen Staatsregierung, mehr Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ein weiterer Mosaikstein gesetzt. „In den Jahren zwischen 2010 und 2030 ist ein Wachstum von 41 Prozent bei der Transportleistung im Güterverkehr prognostiziert“, so Aigner. Mit 77 Prozent entfielen der größte Teil davon auf die Straße. Daher müsse es zur Entlastung des Straßennetzes unbedingt zu einer größeren Verlagerung auf die Schiene kommen. Diese Ansicht teilte mit einem kurzen

Statement auch Karl Fischer, der sich seit über 20 Jahren mit der Entwicklung und Umsetzung von praxisnahen Lösungen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, beschäftigt.

Das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) unterstützt die Stadt Hof seit 2008 bei der Entwicklung des GVZ und übernimmt aktuell die Projektleitung.

Quelle und Foto: LKZ Prien GmbH, Spatenstich für die Erweiterung des Güterverkehrszentrums in Hof (v.l.n.r.: Karl Fischer (LKZ Prien), SPD-Landtagsabgeordneter Klaus Adelt, Landrat Dr. Oliver Bär, Oberbürgermeister Dr. Harald Fichtner, Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Ilse Aigner, CSU-Landtagsabgeordneter Alexander König und Robert Sebald von der Firma Contargo)

POSITIVE ERWARTUNGEN BEI HAMBURGS SPEDITEUREN



Der Verein Hamburger Spediteure e.V. empfing über 240 Gäste aus Politik und Wirtschaft zu seiner 134. Ordentlichen Mitgliederversammlung im Hotel Hafen Hamburg.

„2018 wird voraussichtlich ein gutes Jahr werden“, eröffnet der neue Vorsitzende des Verein Hamburger Spediteure, Willem van der Schalk, den

öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung und berichtet über die Themen, die das Hamburger Speditionsgewerbe aktuell beschäftigen. Dabei hebt er hervor, dass knapp 50 Prozent der Mitgliedsunternehmen Einstellungen für das laufende Jahr planen und sogar über 61 Prozent der Speditionen mit steigenden Umsätzen rechnen. Das ergab die jährliche Umfrage unter den 350 Mitgliedern des VHSp. Mit einer Beteiligungsquote von 39 Prozent gilt dieser Konjunkturindikator als das Barometer für das Speditions- und Logistikgewerbe der Hansestadt.

Ziel ist es, den Personalbedarf der Hamburger Spediteure decken zu können, daher spielt das Thema Ausbildung eine große Rolle. Um den Nachwuchs für die verschiedenen Ausbildungsberufe in Spedition und Logistik zu begeistern, wirbt der VHSp aktiv in den Schulen, organisiert Betriebsbesichtigungen für Schulklassen und vermittelt Praktikumsbetriebe. Zusätzlich arbeitet der Verein eng mit den Berufsberatern der Agentur für Arbeit zusammen, mit deren Unterstützung eine jährliche Ausbildungsmesse ins Leben gerufen wurde.

Der diesjährige Hauptredner der Jahreshauptversammlung, Prof. Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Aufsichtsrates der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG, wies auf die Entwicklung des Hamburger Hafens im Vergleich zu den anderen europäischen Häfen hin. Außerdem erklärte er, welche Herausforderungen sich der Hafen zukünftig stellen müsse und welche Maßnahmen notwendig sind um die Wettbewerbsfähigkeit abzusichern und weiter auszubauen.

Abgerundet wurde die gelungene Jahreshauptversammlung durch ein Grußwort von Senator Frank Horch, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

Quelle und Foto: Verein Hamburger Spediteure e.V. v.l.: Prof. Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Aufsichtsrates der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG; Johan P. Schryver, ehemaliger Vorsitzter des Verein Hamburger Spediteure; Senator Frank Horch, Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation; Willem van der Schalk, Vorsitzter des Verein Hamburger Spediteure; Stefan Saß, Geschäftsführer des Verein Hamburger Spediteure

IMPERIAL LOGISTICS VERSORGT AIRBUS



Der europäische Flugzeugbauer Airbus hat Imperial Logistics mit der Beschaffung und Produktionsversorgung von Zerspanungswerkzeugen, wie zum Beispiel Fräsern, Bohrern und Senkern, für die deutschen Standorte beauftragt.

Dabei agiert Imperial Logistics für Airbus als Service-Provider und steuert die Beschaffung und Logistik bis zum Einsatzort für alle Airbus-Modelle innerhalb der Werke Stade, Bremen, Donauwörth und Hamburg. „Mithilfe unseres Konzepts konnte Airbus die Prozesse bei der Versorgung von Werkzeugen innerhalb der Werke deutlich optimieren“, sagt Carsten Taucke, CEO von Imperial Logistics International. Imperial Logistics steuert die Lieferanten und agiert nicht nur als Schnittstelle, sondern ist für den gesamten operativen Beschaffungsprozess in der Supply Chain verantwortlich. Für die Steuerung wurde eine SAP-Umgebung entwickelt. Basis für die Abwicklung sind Standorte von Imperial Logistics in Hamburg und Bayern.

Quelle: Imperial Logistics, Foto: Airbus, Flugzeugmontage bei Airbus: Imperial Logistics stellt sicher, dass immer das passende Werkzeug am Ort der Montage verfügbar ist.

HPA ÜBERGIBT PROJEKT „VIRTUELLES DEPOT“



Mehr als eine Million Lastkraftwagen sind nach Schätzungen der Hamburg Port Authority (HPA) pro Jahr mit leeren Containern auf den Straßen im Hamburger Hafen unterwegs. Gemeinsam mit Hafenunternehmen und Interessensträgern entwickelt die HPA Konzepte zur Verbesserung der logistischen Prozesse mit dem Ziel, die stark beanspruchten Straßen weiter zu entlasten.

Als einen wichtigen Schritt haben die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die HPA sowie der Fachverband der Containerpackbetriebe e.V. im Jahr 2016 das Pilotprojekt „Virtuelles Depot“ durch das Unternehmen IBM umsetzen lassen. Ziel ist, mithilfe einer IT-Anwendung unnötige Lkw-Fahrten in der Leercontainerlogistik zu vermeiden. Nach einem transparenten Bieterverfahren hat die HPA jetzt das Projekt „Virtuelles Depot“ an den unabhängigen IT-Dienstleister DAKOSY übertragen und darüber hinaus eine Kooperation zum Weiterbetrieb der Anwendung geschlossen. DAKOSY wird das Projekt voraussichtlich in seine Plattform myboxplace.de integrieren. Die Plattform soll dazu dienen, Leercontainer-Transporte von Seehafenterminals in Richtung Hinterland / Depots zu vermitteln.

Bis Dezember 2017 konnten mithilfe des „Virtuellen Depots“ rund 4.000 Lkw-Fahrten im Hafen vermieden werden. Damit trägt dieses Projekt aktiv zur Verbesserung der Luftqualität in Hamburg bei. DAKOSY unterhält

Geschäftsbeziehungen zu vielen Unternehmen im Hafen sowie im europäischen Hinterland und wird das Projekt nun weiterentwickeln. Entsprechend können Marketing und Vertrieb der Anwendung über diese Kundenbeziehungen erfolgen.

„Der große Erfolg des Projekts Virtuelles Depot ist ein gutes Beispiel dafür, dass der Hamburger Hafen ein Vorreiter im Bereich der Digitalisierung ist“, sagt Jens Meier, CEO der HPA. „Mit DAKOSY hat die HPA jetzt einen guten Partner gefunden, der die Anwendung weiter vermarkten und fortentwickeln wird.“

„Durch die Anbindung des virtuellen Depots an bestehende DAKOSY-Plattformen für die Import- und Exportabwicklung erwarten wir zusätzliche Synergien für alle Beteiligten“, so Ulrich Wrage, Vorstand der DAKOSY AG. „Ziel ist, das Leercontainer-Handling dadurch möglichst nahtlos in den Transportprozess zu integrieren“.

In der Regel findet zwischen den Prozessakteuren der Containerlogistik keine direkte Kommunikation statt, da die Steuerung der Containerflotte durch die Linienreedereien und Speditionen erfolgt. Die Akteure haben zudem untereinander vielfach keine direkte Vertragsbeziehung. Der Linienreeder als Eigentümer der Container lässt unter seiner Verantwortung die Container be- und entpacken oder überlässt die leeren Boxen dem Spediteur, der diese Prozesse bei den Packbetrieben einkauft. Nach dem Entpacken des Vollcontainers im Packbetrieb wird dieser in ein Leercontainerdepot verbracht. Zu einem späteren Zeitpunkt wird oft genau diese Box wieder vom Leercontainerdepot auf den gleichen Packbetrieb zur Nutzung für den seeseitigen Export verbracht.

Aufgrund der räumlichen Verteilung der Akteure im Hafengebiet und -umland entstehen somit viele Lkw-Fahrten. Hier setzt das „Virtuelle Depot“ an. Es ermöglicht einerseits das Aufeinandertreffen von Angebot und Nachfrage in einem virtuellen Marktplatz und andererseits die Abwicklung und Protokollierung von Transaktionen. Grundsätzlich bleiben die eigentlichen Vertragsbeziehungen mit allen Rechten und Pflichten zwischen Reedern, Depots, Packstationen, Spediteuren, Lkw-Fahrern und weiteren Beteiligten bestehen.

Quelle: Hamburg Port Authority, Foto: Pixabay