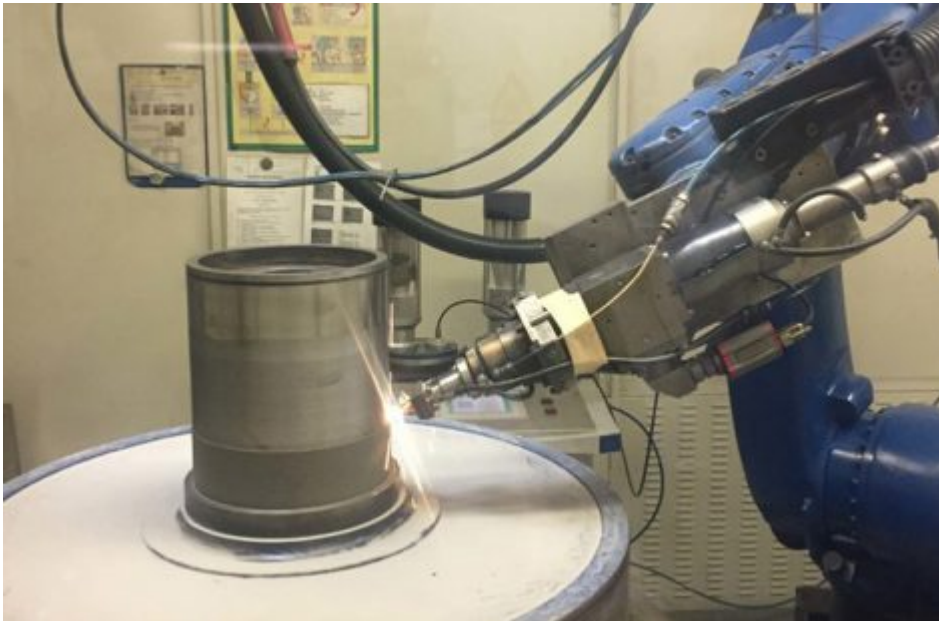


3D-DRUCK REVOLUTIONIERT DIE MARITIME WIRTSCHAFT



Ähnlich wie die Automobilbranche oder die Luft- und Raumfahrttechnik kommt auch die maritime Wirtschaft nicht am Megathema 3D-Druck vorbei. Die SMM ist hier nah am Puls der Zeit: Zum ersten Mal findet auf der maritimen Weltleitmesse eine Sonderschau zum 3D-Druck statt.

Ob Propeller, Bauteile oder gleich ein ganzes Schiff: Es gibt kaum etwas, das künftig nicht mit 3D-Druck erzeugt werden kann. Noch steht das Verfahren am Anfang seiner Möglichkeiten, doch Experten sind sich sicher: Diese Technologie wird die globalen Warenströme verändern, der Schifffahrt aber auch ganz neue Möglichkeiten eröffnen. Etwa, wenn es um die Ersatzteilversorgung überall auf der Welt just in time geht. Der Markt hat es in sich: Das amerikanische Marktforschungsunternehmen International Data Corporation rechnet mit einem jährlichen Umsatzwachstum in der 3D-Druck-Branche von 15 Prozent.

Einmal mehr ist die maritime Weltleitmesse SMM die Plattform, auf der spannende Innovationen vorgestellt und zukunftssträchtige Technologien praktisch erlebbar werden. Folgerichtig findet in diesem Jahr erstmals eine Sonderschau zum Thema 3D-Druck statt. Projektpartner ist das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN).

Auf der „Maritime 3D Printing Show Area@SMM“ präsentieren sich in der

Halle B6 Aussteller zum Thema 3D-Druck. Mit dabei sind Rolf Lenk, GEFERTEC, MMG, Treo, SLM und das Maritime Cluster Norddeutschland. Besucher können dort mit Fachleuten diskutieren – und die additiven Produktionsverfahren mit unterschiedlichen Materialien live bewundern. Das Besondere beim 3D-Druck: „Die Bauteile werden nicht mehr geometrisch gestaltet durch Gießen, Bohren oder Fräsen, sondern additiv – also schichtweise – aufgebaut“, erklärt Professor Claus Emmelmann, Leiter der Fraunhofer-Einrichtung für Additive Produktionstechnologien IAPT. Das sieht nicht nur spektakulär aus – „es erlaubt auch Konstruktionen mit einer beliebigen, bisher noch nicht vorstellbaren Komplexität“, so Emmelmann. Gewichtsreduktionen von bis zu 80 Prozent sind möglich. Im starken Wettbewerb stehende Unternehmen können Bau- und Materialkosten einsparen und die Bauzeit von Komponenten drastisch verkürzen.

Weitere Informationen zur 3D-Sonderschau auf der SMM finden Sie auch auf der Partner-Website des MCN: www.maritimes-cluster.de

Quelle: Hamburg Messe und Congress GmbH, Foto: Hanseatic Transport Consultancy

RHEINCARGO ÜBERTRIFFT GEPLANTE VERKEHRSZAHLEN



Der Logistikdienstleister RheinCargo blickt auf ein positives erstes Halbjahr zurück: Die geplanten Umschlagzahlen in den Bereichen Häfen und Eisenbahn wurden in den ersten sechs Monaten 2018 übertroffen.

An den sieben Hafenstandorten der RheinCargo in Neuss, Düsseldorf und Köln wurden von Januar bis Juni 2018 wasserseitig 9,402 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum, in dem der Umschlag bereits auf einem hohen Niveau lag, entspricht das noch einmal einer Steigerung von einem Prozent. „Die RheinCargo konnte hier gegen den Trend im Markt ein Wachstum verzeichnen. Das zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, freut sich RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel (Foto) über die Zahlen.

Als besonderer Treiber erwies sich bislang das Segment Baustoffe. Hier wurden von der RheinCargo in den Häfen 1,329 Millionen Tonnen umgeschlagen, etwa zwölf Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Die positive Tendenz begründe sich damit, dass der Export in die Niederlande wieder spürbar angestiegen ist, dazu mache sich der Bauboom im Rheinland bemerkbar, so Eckel. Durch weitere Investitionen in die Terminal-Infrastrukturen konnte ein Wachstum im Containerbereich von fast 13 Prozent

erreicht werden. Dagegen sank durch die Wende in der Energiepolitik der Umschlag von Kohle um etwa sieben Prozent.

Trotz der weiterhin schwierigen Bedingungen für den Schienengüterverkehr übertraf der RheinCargo-Bereich Eisenbahn im ersten Halbjahr 2018 die Planzahlen sogar um 4,7 Prozent. Insgesamt wurden 9,375 Millionen Tonnen Fracht befördert. Besonders Sekundär-Rohstoffe, der kombinierte Verkehr und chemische Erzeugnisse haben zu dem guten Verkehrsergebnis beigetragen. „Nach wie vor leidet die Eisenbahn stark unter den ungleichen Voraussetzungen gegenüber dem LKW. Umso erfreulicher stellt sich unsere Entwicklung dar“, zeigt sich RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin sehr zufrieden. Er ist optimistisch, dass dieser Trend auch in der zweiten Jahreshälfte weiter anhält.

Quelle und Foto: RheinCargo

GREIWING ERWEITERT STANDORT DUISBURG



Das Unternehmen GREIWING logistics for you GmbH baut seine Food- und Pharma-Aktivitäten aus. Zu diesem Zweck erweitern es erneut den Stan-

dort im Duisburger Hafen.

Die Expansion umfasst eine 5.300 Quadratmeter große Logistikhalle mit Verschieberegaltechnik für 8.000 Palettenstellplätze. Food- und Pharmaprodukte können dort zukünftig nicht nur gelagert, sondern auch unter Reinraumbedingungen bearbeitet werden. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf sechs Millionen Euro.

„Der Logport hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten Logistikhubs Deutschlands entwickelt. Auch unser Geschäft dort ist überproportional gewachsen. Mit der Erweiterung tragen wir dem nun Rechnung“, sagt Jürgen Greiwing, Geschäftsführender Gesellschafter der GREIWING logistics for you GmbH.

Die im Bau befindliche Halle soll Ende des Jahres in Betrieb gehen und Platz für rund 8.000 Paletten bieten. Dort werden rieselfähige Produkte aus den Bereichen Food und Pharma in Big Bags und Säcken gelagert. In zwei Silobereichen können Produkte aus Big Bags und Säcken in Silo-Auflieger umgefüllt werden. Außerdem wird ein Siloturm mit drei Abfüllsilos und einem Fassungsvermögen von jeweils 120 Kubikmetern errichtet. Aus diesen kann die lose Ware in Big Bags, Oktabins oder Säcke abgefüllt werden. Auf Kundenwunsch können diese Prozesse auch unter Reinraumbedingungen ablaufen. Im Umgang mit der hochsensiblen Technologie können wir am Standort Duisburg auf eine langjährige Erfahrung verweisen. Zum Ausdruck kommt diese auch in der für den Neubau durchgeführten HACCP-Analyse, in der alle baulichen Aspekte und Hygienevorgaben für eine größtmögliche Produktsicherheit berücksichtigt wurden. Die Auslieferung der Ware erfolgt entweder per Container via Schiff und Bahn oder per Lkw auf der Straße.

Den reibungslosen Ablauf der Prozesse gewährleisten 22 zusätzliche Mitarbeiter, die wir entsprechend ihres Einsatzgebietes speziell schulen. „Neben der fachlichen Qualifikation messen wir auch dem Thema Arbeitssicherheit große Bedeutung bei“, sagt Greiwing. Im Rahmen des Managementsystems haben wir deshalb bereits während der Bauphase eine Gefährdungsbeurteilung für sämtliche Anlagen, Prozesse und Produkte erstellt. Auf dieser Grundlage wurde anschließend ein Mitarbeiter-Schulungsprogramm konzipiert. Die Umsetzung und Einhaltung der Arbeitsschutzmaßnahmen wird überdies von einer unabhängigen Sicherheitsfachkraft regelmäßig geprüft.

NEUE CHEFIN FÜR DIE WERKFEUERWEHR



Der Tagesablauf von Maren Jung unterschied sich jetzt einen Tag lang entscheidend von dem ihrer Sommerferien machenden Schulfreunde: Plötzlich war die 16-Jährige verantwortlich für Tanklöschfahrzeuge, Teleskopmastbühnen und eine große Truppe an Werkfeuerwehrleuten, denn sie übernahm von Lutz Bartelniewöhner für einen Tag die Leitung der Feuerwehr im Chempark Krefeld-Uerdingen.

Ohne Abitur oder ein abgeschlossenes Studium übersprang sie den herkömmlichen Karriereweg in der chemischen Industrie und übernahm direkt die Führung der Mannschaft. Möglich wurde das durch die Aktion „Meine Position ist spitze!“ des Chemie-Netzwerks ChemCologne, bei der Schülerinnen und Schüler für einen Tag Führungspositionen in der chemischen Industrie kennenlernen dürfen.

Bartelniewöhner, Leiter der Chempark Werkfeuerwehr, hatte dank des Schülers kurzzeitig einen etwas entspannteren Tag und freute sich über die Aktion: „Meiner Meinung nach ist dieser Tag für beide Seiten ein großer Gewinn. Maren bekommt einen umfassenden Überblick über den Brandschutz in der chemischen Industrie, und wir haben vielleicht eine

zukünftige Werkfeuerwehrfrau gewonnen.“

Nach dem morgendlichen Antreten in der Fahrzeughalle und der offiziellen Schlüsselübergabe durch den bisherigen Amtsinhaber an den Jungspund widmete Jung sich umgehend ihren neuen Aufgaben. Ein Termin jagte den nächsten. Neben einem Sicherheitsrundgang durch die Fahrzeughalle, Werkstätten und die Sicherheitszentrale stand auch eine große Übung mit Menschenrettung und Löscheinsatz auf dem Programm.

„Besonders gefallen hat mir die aufwendige Feuerwehrrübung in einem der Chemiebetriebe. Dort habe ich zum ersten Mal gesehen, wie eine Wasserwand gesetzt wird und die Werkfeuerwehrleute eine Puppe aus dem Anlagenbereich retteten. Das ganze Team hat hier meinen Respekt, wenn es mal zum Ernstfall kommt. Toll, dass die so viel üben“, sagt Jung über das Highlight ihres Tages.

Die Aktion „Meine Position ist spitze!“ findet bereits im vierten Jahr statt. Neben dem Chempark-Manager und -Betreiber Currenta beteiligen sich von Mitte Juli bis Anfang November die Mitgliedsunternehmen Alfred Talke, AkzoNobel, Evonik, InfraServ Knapsack, LANXESS, die Rhein-Erft-Akademie und Shell.

ChemCologne mit Sitz in Köln ist ein Netzwerk der chemischen Industrie im

Quelle und Foto: Currenta, Nicht nur rote Autos und Blaulicht, sondern auch E-Mails und klassische Büroarbeit gehören zum Job einer Werkfeuerwehrchefin. Maren Jung hat diesen Job von Lutz Bartelniewöhner für einen Tag übernommen.

AUS LEVERKUSEN DAS GANZE LAND IM BLICK



An den Hauptreisetagen der Sommerferien herrscht in der Verkehrszentrale von Straßen.NRW in Leverkusen Hochkonjunktur: für die Beschäftigten dort kein Ausnahmezustand. An sieben Tagen in der Woche, 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr werden in Leverkusen Verkehrsdaten ausgewertet, um den Verkehr fließender zu gestalten, Staus zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Jetzt besuchte Verkehrsminister Hendrik Wüst die Leverkusener Zentrale und informierte sich über den Stand der Dinge beim Aufbau der Stabstelle Baustellenkoordination. „Mit der Stabstelle wollen wir planbare Baustellen auf Straßen und Schienen untereinander transparent machen und aufeinander abstimmen. So sollen gegenseitige Beeinträchtigungen möglichst verhindert oder minimiert werden“, sagte Minister Wüst bei seinem Besuch. In den nächsten Jahren würden Investitionen in Rekordhöhe in die Infrastruktur fließen, erläuterte der Verkehrsminister: „Das stellt uns vor große Herausforderungen.“

Elfriede Sauerwein-Braksiek, Direktorin von Straßen.NRW ergänzte: „In einem Ballungsraum wie Köln kann niemand Staufreiheit versprechen; aber mit der besseren Koordination der Baustellen auf Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, in Abstimmung mit Bahn und Nahverkehrsunternehmen können wir ein Mehr an Mobilität erreichen. Daran arbeiten wir mit allen Beteiligten intensiv.“

Nordrhein-Westfalen setzt bei der Stauvermeidung schon heute auf elektronische Verkehrssteuerung, so genannte Telematik, um die vorhandenen Streckenkapazitäten möglichst effizient zu nutzen.

- An hoch belasteten Strecken steuern insgesamt 98 Zuflussregelungsanlagen, wie viele Autos auf die Autobahn auffahren. Fädeln sich die Fahrzeuge – geregelt durch eine Ampel an der Auffahrt – einzeln statt im Pulk in den Verkehr ein, sorgt das für einen stetigeren Verkehrsfluss auf der Autobahn.
- Bei Verkehrsstörungen werden Verkehrsteilnehmer auf so genannten dWista-Tafeln informiert und auf mögliche Umleitungen hingewiesen. 87 von diesen „dynamischen Wegweisern mit integrierter Stauinformation“ (dWiSta) stehen derzeit an den Nordrhein-Westfalen-Autobahnen, 75 weitere werden noch bis 2020 installiert.
- An bisher drei Stellen (A4 östlich von Köln, der A57 nördlich von Köln und der A45 bei Hagen) im rund 2.220 Kilometer langen Autobahnnetz können elektronisch überwachte temporäre Seitenstreifenfreigaben für Entlastung sorgen. Eine weitere Anlage an der A3 wird noch in diesem Jahr folgen.
- Aus Leverkusen werden auch Streckenbeeinflussungsanlagen (S-BA) gesteuert, die auf Verkehrszeichenbrücken Tempolimits, Überholverbote oder Warnungen vor Staus, Baustellen oder schlechtem Wetter anzeigen können. Auf 540 Kilometern Autobahn sind entsprechende Anlagen installiert.
- Die gewonnenen Informationen fließen auch in das Portal www.verkehr.nrw . Hier finden Autofahrer Baustelleninformationen, Unfallmeldungen und einen Routenplaner.

Zum Thema Stauvermeidung gehört auch der Bereich Baustellenmanagement. Mit einer transparenten und abgestimmten Baustellenplanung und -koordination sowie der vorausschauenden verkehrlichen Bewertung von Baustellen trägt die Straßen.NRW-Verkehrszentrale neben den verkehrsleitenden Maßnahmen dazu bei, Staus in Nordrhein-Westfalen zu reduzieren.

Die Stabstelle Baustellenkoordination ist eine von fünf Maßnahmen im ersten Infrastrukturpaket für schnelleres und koordiniertes Bauen. Das Verkehrsministerium hat das Paket im Mai vorgelegt.

Quelle und Foto: VMNRW

ANHALTENDES WACHSTUM BEIM CONTAINERUMSCHLAG



Der Hafen von Rotterdam hat in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 einen Umschlag von 232,8 Millionen Tonnen realisiert. Das ist 2,2 % weniger als im ersten Halbjahr 2017.

Das Wachstum des Containerumschlags, einer der strategischen Schwerpunkte des Hafenbetriebs, stieg um 5,9 % (in Tonnen, +6,2 % in TEU) im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2017, einschließlich eines neuen Umschlagrekords im Mai.

Der Marktanteil Rotterdams im Vergleich zu den anderen Häfen in der Hamburg – Le Havre Range stieg im Containerbereich von 30,9 % (Q1 2017) auf 31,2 % (Q1 2018)¹.

Das Wachstum des Containerumschlags konnte jedoch den Rückgang beim Umschlag von nassen und trockenen Massengütern nicht ausgleichen. Der Rückgang bei den Massengütern ist hauptsächlich auf den Umschlag von Kohle, Rohöl und Mineralölprodukten wie Heizöl zurückzuführen. Der Kohleumschlag sank unter anderem durch die Schließung von Kohlekraftwerken, die geringere Energieerzeugung aus noch in Betrieb befindlichen Kraftwerken und die geringere Versorgung der Stahlindustrie mit Koks- kohle. Auffällige Wachstumssegmente waren LNG und Biomasse, die sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelt haben.

Die Finanzlage des Hafensbetriebs war im ersten Halbjahr 2018 stabil. Während die vereinnahmten Seehafengebühren leicht zurückgingen, stiegen die Miet- und Pachteinnahmen der ausgegebenen Flächen leicht an. Das Ergebnis vor Steuern blieb mit 126,1 Mio. € nahezu unverändert.

Das Nettoergebnis wurde jedoch durch einen einmaligen Ertrag aus der steuerlichen Eröffnungsbilanz, der wiederum aus der Steuerschuld des Hafensbetriebs resultierte, stark verzerrt. Das einmalige positive Ergebnis ist rein buchhalterisch und ist eine direkte Folge der Anwendung von Gesetzen und Verordnungen. Der Hafensbetrieb erhält dadurch keine zusätzlichen Mittel und keinen zusätzlichen Ausgabenspielraum. Im Gegenteil: Wo der Hafensbetrieb bisher keine Körperschaftsteuer zahlen musste, muss dies rückwirkend ab 2017 geschehen. Das einmalige positive Ergebnis auf „Papier“ bedeutet nur, dass der Hafensbetrieb künftig vorübergehend weniger Steuern zahlen muss.

Im Bereich der Energiewende wurden in den letzten sechs Monaten wichtige Fortschritte erzielt. So wurde beispielsweise im niederländischen Parlament ein Klimagesetz verabschiedet. Um die darin formulierten Ziele zu erreichen, wurden für die Industrietafel Rotterdam-Moerdijk mehrere Maßnahmen bestimmt, die den CO₂-Ausstoß um 10 Millionen Tonnen reduzieren könnten. Der Hafensbetrieb nimmt seine Verantwortung nicht ausschließlich auf nationaler Ebene wahr, um einen Beitrag zur notwendigen Energiewende zu leisten. Auch international sucht der Hafensbetrieb Rotterdam die Zusammenarbeit mit anderen Häfen, die in Sachen Nachhaltigkeit und Effizienz führend sein möchten. So arbeitet der Rotterdamer Hafensbetrieb, in Anlehnung an die Empfehlungen des Berichts Wuppertal 2 mit führenden Häfen der Welt an der Entwicklung eines gemeinsamen Programms zur Effizienzsteigerung, um den Ausstoß von CO₂ zu verringern und den Einsatz von saubereren Kraftstoffen und saubereren Techniken in der Schifffahrt zu fördern.

Die Weltwirtschaft profitiert vom Freihandel und von Maßnahmen zur Förderung des freien Handels. Importzölle und Handelsquoten behindern den Welthandel und sind daher schlecht für die Weltwirtschaft. Die Beziehungen zwischen den großen Handelsregionen der Welt sind derzeit angespannt. Zudem ist ungewiss, ob die Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich zu einem neuen Handelsabkommen nach dem Brexit führen werden. Beide Entwicklungen tragen dazu bei, dass die Perspektiven für weiteres Wachstum im Welthandel unsicher geworden sind. Die Volumenbewegungen im Hafen von Rotterdam

scheinen vorerst nicht das Ergebnis der jüngsten handelsbeschränkenden Maßnahmen zu sein, da die Auswirkungen dieser Maßnahmen erst nach einer gewissen Zeit spürbar werden. Der Hafenbetrieb Rotterdam wird die Entwicklungen weiterhin aufmerksam verfolgen.

¹ Die Umschlagszahlen für das zweite Quartal liegen derzeit noch nicht für alle Häfen vor. Daher können noch keine Berechnung zum Marktanteil im ersten Halbjahr 2018 angestellt werden.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

„PORT OF THE FUTURE DICUSSION“ IN LONG BEACH



Im Port of Long Beach/Los Angeles fand der „Port Authorities Roundtable (PAR)“ in Port of Long Beach statt. Der 2015 initiierte PAR ist eine Veranstaltung für CEO/Chairmen führender Port Authorities mit dem Ziel, den Austausch von Ideen zu fördern und anhand von Best-Practice-Beispielen voneinander zu lernen.

Teilnehmer waren neben Hamburg Rotterdam, Antwerpen, Barcelona, Long

Beach, Los Angeles, Port Klang, Singapur, Kobe, Tokio, Ningbo, Shanghai, Guangzhou sowie die IAPH.

Jens Meier, CEO der Hamburg Port Authority, sprach im Rahmen des Agendapunkts ‚Optimising Port Operations of the Future‘ zum Thema „Setting Standards for a Future of Interconnected Logistics Hubs“.

Quelle und Foto: HPA

INFRASTRUKTUR DES BUNDES NÜTZT HÄFEN



Trotz anhaltender Trockenheit und der damit verbundenen Niedrigwassersituation auf der Elbe ist der auf Schwergut spezialisierte Hafen Aken in der Lage, seine Dienstleistungen gegenüber seiner Schwergutkundschaft zu erbringen.

Dies geschieht in enger Kooperation mit der TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH (TMHG), die aufgrund der Niedrigwasserschleuse und dem Anschluss an das deutsche Kanalsystem ganzjährig vollschiffig erreichbar ist.

Um trotz der momentan eingestellten Schifffahrt auf der Mittelelbe den Kunden eine Alternative anbieten zu können, organisiert der Hafen Aken Straßenvorläufe von teilzerlegten Anlagen nach Magdeburg. Die TMHG stellt die entsprechende Infrastruktur und Dienstleistungen zur Verfügung, so dass dann ein Weitertransport mit pünktlicher Anlieferung der Schwerlastteile im Seehafen per Binnenschiff erfolgen kann. Trotz des hohen Mehraufwandes ist der Hafen Aken damit in der Lage, weiterhin die komplette Transportkette zu bedienen. „Wir warten trotz der gefundenen Lösung auf besseres Wasser, da die Mehraufwendungen nicht dauerhaft von den Beteiligten der Transportkette getragen werden können“ betont Peter Ziegler, Geschäftsführer des Hafensbetriebs Aken.

Die Investition des Bundes in die Niedrigwasserschleuse in Magdeburg, die Ende 2013 in Betrieb genommen wurde, ist damit für die gesamte Region nutzbar und unterstreicht die Bedeutung der Häfen Magdeburg und Aken als Hinterland- bzw. Spezialdienstleister.

Die TMHG erwirtschaftete mit 72 Beschäftigten einen Umsatz von 11 Mio. Euro. Sie betreibt den größten Binnenhafen in Mitteldeutschland und ist ein Bestandteil des ILC Magdeburg-Rothensee (Industrie- und Logistikzentrum). Mit seiner Vollschieffigkeit bei mindestens 4 m Wassertiefe an 365 Tagen bestehen keine Transporteinschränkungen.

Der Tätigkeitsbereich liegt schwerpunktmäßig auf Umschlag, Lagerung, Distribution, Logistikdienstleistungen, Industrieansiedlung und Hafendienstleistungen.

Die Hafensbetrieb Aken GmbH konnte sich zu einem Kompetenzzentrum für Transport, Umschlag und Zwischenlagerung von Großraum- und Projektverladung entwickeln und ist seit vielen Jahren ein zuverlässiger Partner des Maschinen- und Anlagenbaus in Mitteldeutschland. Mit zehn Beschäftigten erzielt die Hafensbetrieb Aken GmbH seit über 15 Jahren einen jährlichen Umsatz von 3 bis 4 Mio. Euro.

Quelle: TRANSPORTWERK Magdeburger Hafen GmbH, Foto: Hafen Aken, der auf Schwergut spezialisierte Hafen Aken ist auf bei Niedrigwasser in der Lage, seine Dienstleistungen gegenüber seiner Schwergutkundschaft zu erbringen

GUTE CHANCEN AUF OFFENE TÜREN



In diesem Herbst startet zum ersten Mal der neue duale Wirtschaftsinformatik-Studiengang „Digitales Projektmanagement“ an der Europäischen Fachhochschule (EUFH) an den Standorten in Brühl und Neuss.

Die EUFH kommt damit der steigenden Nachfrage aus ihren Partnerunternehmen entgegen, die immer mehr gut qualifizierte Leute brauchen, um ganz unterschiedliche Digitalisierungsprojekte in verschiedenen Geschäftsbereichen umsetzen zu können.

„Das neue Masterprogramm löst den breiter aufgestellten Master-Studiengang Wirtschaftsinformatik ab, damit sich Studierende gezielt für sehr gefragte Positionen im Unternehmen qualifizieren können, in denen sie mit den nötigen Kenntnissen in BWL und Wirtschaftsinformatik Projekte im Rahmen der Digitalisierung umsetzen können“, erklärt Prof. Dr. Steffen Stock, Dekan des Fachbereichs Technologie und Management an der EUFH.

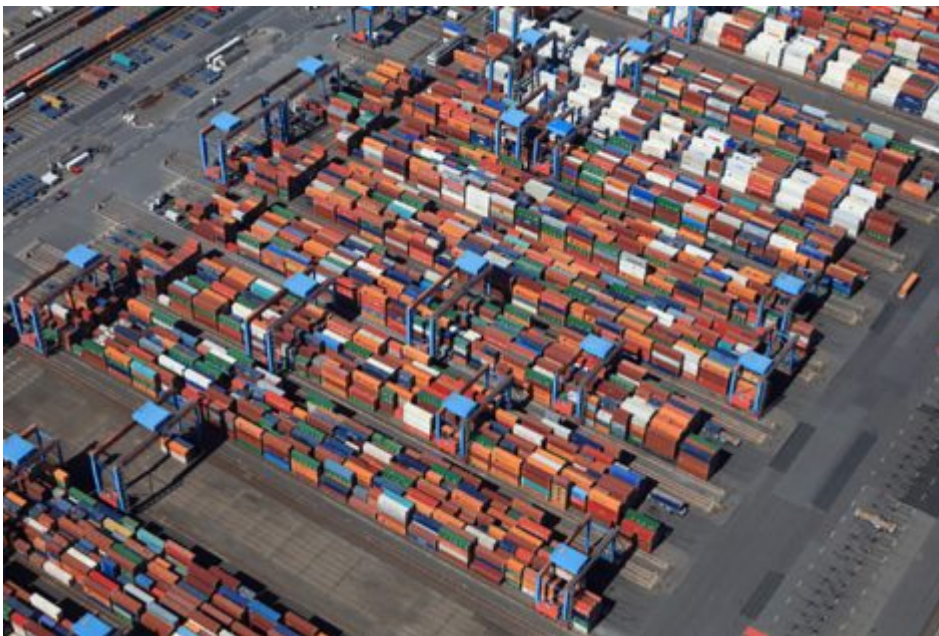
Unternehmen sind heute gezwungen, sich intensiv mit dem Thema Digitalisierung auseinanderzusetzen, wenn sie konkurrenzfähig bleiben wollen. Sie sind dabei, Strategien zu entwickeln, wie sie die Digitalisierung umsetzen wollen. Genau bei der Umsetzung von Digitalisierungsprojekten liegt der Schwerpunkt des neuen Studiengangs. „Über die Umsetzung von Projekten mit viel Management- und Fachwissen kann der Weg der Absol-

venten zum Beispiel über ein Multi-Projekt-Management gehen. Mit der nötigen Erfahrung in der Planung von projektübergreifenden Ressourcen stehen die Chancen sehr gut, dass sich die Türen ins Management öffnen“, so Prof. Dr. Rainer Paffrath, Vizepräsident für postgraduales Studium, über die Zukunftsperspektiven der Absolventen.

In vier Semestern inklusive Abschlussarbeit bereiten sich die Masterstudierenden einmal monatlich donnerstags bis sonntags auf spannende Berufswege vor, die sich in den Unternehmen derzeit gerade erst entwickeln. In der restlichen Zeit sammeln sie weiterhin Praxiserfahrung und bereiten die Lehrveranstaltungen vor und nach. Zugangsvoraussetzung ist ein erster Studienabschluss in Wirtschaftsinformatik. Den Absolventen anderer Disziplinen, wie zum Beispiel BWL, steht die Möglichkeit eines individuellen Auswahlgesprächs offen.

Quelle und Foto: EUFH, Vizepräsidenten Prof. Dr. Rainer Paffrath

DAKOSY STARTET MYBOXPLACE.DE



Mit Stichtag 24. Juli 2018 startete DAKOSY den Betrieb der neuen Plattform myboxplace.de als Nachfolger des „Virtuellen Depots“, welches seit 2016 von der Hamburg Port Authority (HPA) für den Hamburger Hafen betrieben wurde.

DAKOSY will die Plattform zügig mit den Import- und Exportplattformen (IMP und EMP) für den Hamburger Hafen integrieren und mit EDI-Schnittstellen ausstatten, um den Kunden damit eine deutliche Prozessverbesserung bei der Wiederverwendung von Leercontainern zu ermöglichen. Die Plattform kann europaweit eingesetzt werden und ist nicht auf das Hafengebiet und -umland beschränkt.

Zu den Kunden der Plattform zählen Packbetriebe, Spediteure, Im- und Exporteure sowie natürlich Containerreedereien. Zielsetzung ist, Leercontainertransporte zu reduzieren und Kosten- und Zeiteinsparungen für alle zu realisieren. Herkömmlich bringen Packbetriebe oder Spediteure ihre Importcontainer nach dem Entpacken in ein Leercontainerdepot. Dort bleiben die Container so lange, bis sie von anderen Logistikern für ihre Exportprozesse benötigt werden. Über myboxplace.de verläuft dieser Prozess viel schlanker. Der Packbetrieb bietet seinen entpackten Importcontainer als verfügbaren Leercontainer über die Plattform online für einen bestimmten Zeitraum an. Reserviert ein anderer Logistiker den Container im vorgegebenen Zeitfenster, kann der Container ohne Zwischenstopp beim Leercontainerdepot direkt zu diesem transportiert werden – natürlich immer vorausgesetzt, der ebenfalls über die Plattform angebundene Carrier hat dem Tauschprozess zugestimmt. Kommt es zum Geschäftsabschluss, wird immer mindestens ein Leercontainertransport eingespart, nämlich der zum Depot. Noch vorteilhafter wird es für die sog. „Selbstdreher“, wenn freigewordene Importcontainer vom selben Unternehmen direkt für den Export wiederverwendet werden. Dann entfällt der physische Transport gänzlich und der Kunde erzielt die größte Ersparnis.

„Die Inbetriebnahme der neuen Plattform komplettiert unser Portfolio optimal. Sobald wir myboxplace.de mit unseren bestehenden Port Community Plattformen verbunden haben, realisieren wir zusätzliche Synergien für alle Beteiligten. Das Leercontainer-Handling erfolgt dann nahtlos in den Transportprozess integriert“, fasst Ulrich Wrage, DAKOSY-Vorsitz die Vorteile der neuen Plattform zusammen.

Quelle: DAKOSY, Foto: HHM/Michael Lindner