



SPECIAL

**Hamburger Hafen und Logistik AG:
125 Jahre Innovationen für die Hafenlogistik**
Hamburger Hafen und Logistik AG:
125 years of innovations in port logistics

6

NEWS

**Nachrichten und Informationen
aus der Hafenvirtschaft**
News and information about the
Port and related industries

14

PORT OF HAMBURG

**Jahresergebnis 2009 –
der Hafen bleibt auf Kurs**
Annual result 2009 –
port remains on course

38

PORT OF HAMBURG MARKETING

**Seit 25 Jahren aktiv im Dienste der
Mitglieder und der Hafenvirtschaft**
Active on behalf of our members and
port-related industries for 25 years

42





Moving the Global Economy

EUROGATE is Europe's leading container terminal logistics network. Our sea terminals are gateways to Central and Eastern Europe. The only way to Scandinavia and the emerging market of Russia leads through our Northern German hubs in Bremerhaven and Hamburg. What's more, EUROGATE will be the operator of Germany's only deep-water container terminal, which will be located in Wilhelmshaven.

Our range of services is rounded off by intermodal transport to the hinterland, cargomodal logistics and intelligent logistics management. EUROGATE offers you reliable and tailor-made services for your logistics chain.





Claudia Roller,
Vorstand Hafen Hamburg
Marketing e.V.
Chairwoman, Port of Hamburg
Marketing (Regd. Assn.)

**Liebe Port of Hamburg Magazine Leserinnen und Leser,
Dear readers of the Port of Hamburg Magazine,**

aus den für uns so wichtigen Marktregionen China, Russland und Deutschland erhalten wir deutliche Signale für eine wieder in Fahrt kommende Weltwirtschaft. Indikatoren für anziehende Transportvolumen sind auch die neuen Feederdienste ab Hamburg in die Ostsee und die neu gestarteten Liniendienste von Hamburg nach Asien. Für eine positive Gesamtentwicklung sind vor allem die Rahmenbedingungen von Bedeutung. Wir begrüßen deshalb, dass sowohl die Stadt Hamburg als auch die Hafengewirtschaft die Zeit für Investitionen in die Hafen- und Terminalinfrastruktur nutzen. Der Hafen bleibt durch diese Maßnahmen und vielfältige Aktivitäten zur Reduzierung der Hafen- und Anlaufkosten wettbewerbsfähig und wird für weiteres Wachstum vorbereitet. Zur Bewältigung des Straßenverkehrs ist darüber hinaus die so genannten Hafenuferspanne notwendig; es wurde jetzt festgelegt, dass diese die beiden Autobahnen A 7 und A 1 im Süden des Hafens verbinden soll. Wenn dann noch der von der Hafengewirtschaft und unseren Kunden lang erwartete Planfeststellungsbeschluss zur Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe kommt, könnte sich das Jahr 2010 zu einem guten Hafenjahr entwickeln.

In der ersten Ausgabe des Port of Hamburg Magazine 2010 freuen wir uns, neben aktuellen Informationen zur Hafenentwicklung gleich über zwei ganz besondere Jubiläen zu berichten. So blickt unser HHM-Gründungsmitglied Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) auf 125 Jahre Unternehmensgeschichte zurück. Und auch wir dürfen uns über ein Jubiläum freuen: Hafen Hamburg Marketing e.V. ist 2010 in dieser Organisationsform seit 25 Jahren aktiv.

Hafen Hamburg Marketing und die Marke Hafen Hamburg stehen für maritime Marketingkompetenz und Kooperation. Inzwischen sind es fast 250 Unternehmen aus Hamburg, der Metropolregion und dem Binnenland, für die unsere maritime Marketingorganisation weltweit tätig ist. Auch im Rahmen der gesamten Hamburg Markenstrategie leistet HHM mit der Marke Hafen Hamburg einen wichtigen Kooperationsbeitrag für den Standort und die Region, die traditionell in vielfältiger Weise mit dem Hafen verbunden sind. Die in den letzten Monaten wachsende Nachfrage nach unseren Marketingleistungen und die zunehmende Zahl von Interessenten für eine HHM-Mitgliedschaft zeigen, dass wir den richtigen Kurs segeln.

Gehen Sie mit uns auf Fahrt und besuchen Sie unseren Hafen Hamburg Messestand im In- und Ausland oder eine unserer zahlreichen Kundenveranstaltungen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Ihre

Claudia Roller

Clear signals that the global economy has entered the recovery phase are arriving from the market regions of China, Russia and Germany, which are such great importance for us. The new feeder services from Hamburg to the Baltic Sea and newly launched scheduled liner services from Hamburg to Asia are further indicators that the transport volume is picking up. In particular, favourable economic fundamentals are necessary to foster positive overall development. For this reason, we welcome the fact that both the City of Hamburg and port-related industries are using this opportunity by investing in the port and terminal infrastructure. Thanks to these measures and the wide range of activities designed to reduce port and related costs, the Port of Hamburg will remain competitive and well prepared for future growth. To meet the challenges posed by road traffic, the construction of the so-called Hafenuferspanne harbour link road has become a necessity, and it has now been decided that this project will link the A 7 and A 1 motorways south of the port. If the planning approval given for the deepening of the fairway in the Lower and Outer Elbe – a decision long awaited by port-related industries and customers alike – then 2010 could turn into a good year for our port.

As well as bringing you all the up-to-date news, we are pleased to be able to report on two very special anniversaries in this first issue of the Port of Hamburg Magazine for 2010. Our HHM foundation member Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) can look back on a 125-year corporate history. And we have an anniversary to celebrate ourselves: Port of Hamburg Marketing in its present form has been active for 25 years.

Port of Hamburg Marketing and the Port of Hamburg brand stand for maritime marketing expertise and cooperation. Today our maritime marketing organisation works on behalf of almost 250 business based in Hamburg, the surrounding metropolitan region and its hinterland. Through the Port of Hamburg brand, HHM is also making an important contribution to the overall Hamburg brand strategy promoting the location and the region, which has traditionally maintained strong links with the port. Growing demand for our marketing services in recent months and the increasing number of enquiries regarding HHM membership demonstrate that we are on the right track.

Join us on the journey and visit our Port of Hamburg trade fair booth in Germany and abroad, or attend one of our numerous customer events. We look forward to your visit!

Sincerely,

EDITORIAL 3

SPECIAL 6

Hamburger Hafen und Logistik AG:
125 Jahre Innovationen für die Hafenlogistik
Hamburger Hafen und Logistik AG:
125 years of innovations in port logistics

NEWS 14

Nachrichten und Informationen
aus der Hafenvirtschaft
News and information about the
port and related industries

Neuigkeiten zum Thema
Green Logistics 32
News on the subject
Green Logistics

PORT OF HAMBURG 38

Jahresergebnis 2009 –
der Hafen bleibt auf Kurs
Annual result 2009 –
port remains on course



Foto: Hasenpusch

PORT OF HAMBURG MARKETING 42

Seit 25 Jahren aktiv im Dienste der
Mitglieder und der Hafenvirtschaft
Active on behalf of our members and
port-related industries for 25 years

HMM EVENTS & ACTIVITIES 48

IMPRESSUM 53

100% INTERMODAL TRANSPORTATION

POLZUG
INTERMODAL GMBH

POLZUG Intermodal GmbH
Container Terminal Burchardkai, Hamburg
Tel.: + 49 40 - 74 11 45-0
E-Mail: hamburg@polzug.de

POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.
ul. Skorupki 5, Warszawa
Tel.: + 48 22 - 336 34 00
E-Mail: warszawa.info@polzug.pl

www.polzug.de

Competence in Space.
Since 1879.



Stevedoring · Container Stuffing and Stripping · Lashing and Securing · Air Cargo Handling
Container Repair · Container Depot · Terminal Operation · International Freight Forwarding

CARL TIEDEMANN Group · Hamburg/Germany · Phone +49 40.31 11 80 · www.ctiedemann.de



Weitblick A Sense of vision



Foto: HHLA

Hamburger Hafen und Logistik AG: 125 Jahre Innovationen für die Hafenlogistik

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA, bis 1939 HFLG) hat den Aufstieg Hamburgs zu einer der wichtigsten Dreh-scheiben der Weltwirtschaft von Beginn an entscheidend geprägt. Heute steht sie mit innovativen Terminals, einem ökologisch vorbildlichen Transportnetz sowie umfassenden logistischen Dienstleistungen für die zukunftsweisende Verknüpfung globaler Warenströme zwischen Übersee und Europa.

Selbst für die innovationsfreudigen Gründerjahre Ende des 19. Jahrhunderts

war sie eine kleine Sensation: die Hamburger Speicherstadt, ein gewaltiger Lagerkomplex in direkter Nachbarschaft zu den modernen Kaianlagen des Hamburger Hafens. Hier, im für den Zollanschluss ans Deutsche Reich neu geschaffen Freihafengebiet, waren großzügige Lagerflächen geschaffen worden, standardmäßig ausgerüstet mit Neuerungen wie elektrischem Licht und hydraulisch angetriebenen Winden. Für Druckwasser und Strom sorgte ein eigenes Kraftwerk, die Speicherblöcke verfügten über ein stabiles Raumklima, in dem empfindliche Waren auch ohne Heizung oder Kühlung lagerten.

Um dieses modernste Logistikzentrum seiner Zeit zu errichten, hatten der Hamburger Senat, Kaufleute und

die Norddeutsche Bank am 7. März 1885 die „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ (HFLG) gegründet, eines der ersten „Public Private Partnerships“. Finanziert mit privatem und öffentlichem Kapital war es Aufgabe der HFLG, ein Herzstück des aufstrebenden Welthafens zu bauen und zu organisieren. Schon 1888 ging der erste Bauabschnitt in Betrieb. Bis 1927 entstand in Etappen ein gewaltiges Gebäude-Ensemble im neogotischen Stil, gebaut aus Milliarden von roten Backsteinen, gegründet auf Mio. von Pfählen, mit einer Nutzfläche von insgesamt 310.000 m².

Innovationen begleiten den Aufstieg zum Welthafen

Die Speicherstadt erwies sich schon bald als eine der drei tragenden Säulen des Hamburger Hafens. Sie ergänzte damit in idealer Weise den neuen Kaibetrieb im Hafen, für den die 1866 gegründete Staatliche Kaiverwaltung in schneller Folge Hafenbecken und Kaimauern hochzog. Im Sandtorhafen, der ersten modernen Anlage Hamburgs, konnten Überseeschiffe erstmals direkt an der Kaimauer mit leistungsstarkem Umschlaggerät abgefertigt werden. Zuvor waren die Schiffe „auf Reede“, also mitten im Elbstrom, be- und entladen worden.



Foto: HHLA

Der Sandtorhafen verfügte über bewegliche Krananlagen, Schuppen zum Zwischenlagern der Ware und – ebenfalls ganz neu – Gleisanschlüsse zwischen Schuppen und Kränen. Umschlagnahe Logistik, modernste Kaianlagen sowie die direkte Anbindung per Schiene, Straße und Zubringerschiff ans Hinterland waren die drei zentralen Erfolgsfaktoren des Hamburger Hafens.

Dank seiner Innovationen und seines vorausschauenden Handelns konnte der Hamburger Hafen die Chancen der damaligen Globalisierungsdynamik erfolgreich nutzen und stieg innerhalb weniger Jahrzehnte in die Spitzengruppe der Welthäfen auf. 1914, vor Beginn des 1. Weltkriegs, lag Hamburg hinter London und New York auf Platz drei und war damit der wichtigste Kontinentalhafen Europas. >>>



Hamburger Hafen und Logistik AG: 125 years of innovation in port logistics

The company Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA, or HFLG until 1939) played a decisive role in Hamburg's ascent to become one of most important hubs for the global economy from the outset. With innovative terminals, a transport network which serves as a model in terms of its ecological values, and a comprehensive range of logistical services, the company today is at the forefront of a future-oriented networking of the global flows of goods between overseas destinations and Europe.

The company represented a small sensation even during what are known as the Germany's foundation years towards the end of the 19th century, a period when innovation was enthusiastically embraced. The Speicherstadt ("Warehouse City") is a huge warehouse complex built directly adjacent to the modern quay facilities at the Port of Hamburg. Here, in the Free Port district newly established following Hamburg's entry into the customs union with the German Reich, vast warehouse spaces were created and fitted with innovative technologies such as electric lighting and hydraulically powered winches. The Speicherstadt warehouse district had its own power station to generate electricity and water pressure, and the warehouse buildings featured stable

climatic conditions that permitted the storage of sensitive goods without the need for heating or cooling.

On 7 March 1885, the Senate of Hamburg together with a group of Hamburg merchants and Norddeutsche Bank established the so-called Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, or (HFLG), with the objective of building what was then the most modern logistics centre of its time, the Speicherstadt. This was one of the first „Public Private Partnerships“. Funded with a mix of private and public capital, the HFLG was set up for the purpose of building and running the centrepiece of an emerging world-class port. The first stage of construction started as early as 1888. In the period until 1927, a massive conglomeration of Neo-Gothic buildings were built in stages, using billions of red bricks and resting on millions of wooden piles. The resulting useable floor space covered a total of 310,000 square metres.

Innovations support the ascent to a world-class port

The Speicherstadt warehouse district soon proved to be one of the three mainstays of the Port of Hamburg. It ideally complemented the new quay operations at the port, for which the Staatliche Kaiverwaltung (or Government Quay Administration)

established in 1866, had constructed harbour basins and quay walls in quick succession. In the Sandtor Harbour, Hamburg's first modern facility, overseas ships could for the first time tie up in berths directly along a quay wall equipped with high-performance cargo-handling equipment. Until that time, ships had to be loaded and unloaded while at anchor in the middle of the river Elbe.

The Sandtor Harbour had moving cranes, sheds for the intermediate storage of cargo and – a further innovation – rail sidings between the sheds and the cranes. Logistics facilities adjacent to cargo-handling, state-of-the-art quay facilities and direct access to rail, road and inland-waterways shipping to the hinterland were the three central factors in the success of the Port of Hamburg.

Thanks to these innovations and guided by a forward-looking strategy, the Port of Hamburg was able to exploit the opportunities emerging as a result of the trend towards globalisation at that time, and it joined the elite group of world-class ports within a period of just a few decades. In 1914, before the start of World War I, Hamburg was ranked number 3 behind London and New York, making it the most important port in continental Europe. >>>

Dauerhafter Erfolg mit Südfrüchten

Bereits 1896 hatte die HFLG den ersten Fruchtschuppen in Betrieb genommen und sich seitdem als Pionier insbesondere im Bananengeschäft betätigt. 1929 installierte sie ein mobiles Fördersystem mit witterungsgeschützten Elevatoren und im Schuppen verlaufenden Förderbändern für die damals noch in Bündeln ankommenden Bananestauden. 1932 entstand der erste Spezialschuppen für Bananen.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Banane endgültig zum Volksnahrungsmittel, die Bundesrepublik hatte den höchsten Pro-Kopf-Verbrauch in der Welt. Ende der 1960er Jahre schlug die HHLA jährlich fast eine Mio. t Bananen um – damals immerhin ein Viertel ihres Gesamtumschlags. Dank ihrer Kompetenz auf diesem Gebiet setzte sich Hamburg über die Jahre immer wieder an die Spitze der Fruchtimporthäfen Europas.

Aus der HFLG wird die HHLA

Die HFLG wirtschaftete von Anfang an profitabel, während die staatliche Kaiverwaltung zu Beginn der 1930er Jahre hohe Verluste schrieb. 1935 kam es durch die Zusammenlegung von HFLG und Kaiverwaltung zur Integration der zweiten Säule des heutigen HHLA Konzerns: dem Hafenumschlag. Ab 1939 nannte sich die vereinte Gesellschaft Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA).

Die Flächenbombardements der Alliierten führten dazu, dass nach Kriegsende 3.000 Wracks die Hafenge-wässer blockierten. Von 831.000 m² Speicherfläche im Jahr 1938 waren

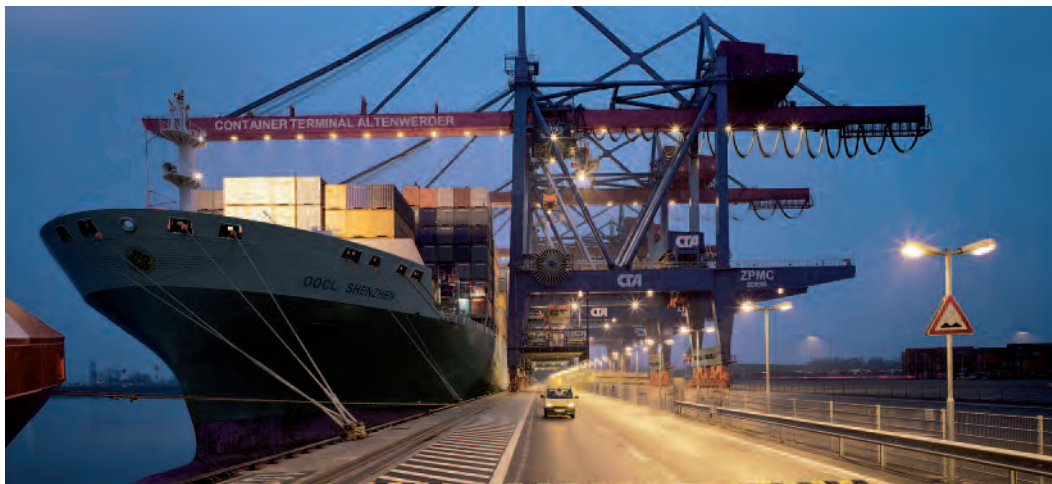


Foto: HHLA

HEUTE: Die gewaltigen Brücken des HHLA Container Terminals Altenwerder arbeiten an einem Containerschiff der Reederei OOCL. Der Automatisierungsgrad dieses jüngsten HHLA-Terminals ist bislang weltweit unerreicht. NOW: Gigantic container gantry cranes work an OOCL containership at HHLA Container Terminal Altenwerder. The degree of automation of HHLA's latest HHLA terminal remains unequalled anywhere in the world.

noch 236.000 m² einsatzfähig, von 450 Kilometern Hafenbahngleisen noch 145 Kilometer, von 1.108 Kränen noch 230. Die Umschlagkapazität des Hamburger Hafens lag 1945 bei weniger als 2 Mio. t und entsprach dem Stand von 1865, und zwar vor der Inbetriebnahme des ersten modernen Hafenbeckens am Sandtorkai.

Der Gabelstapler verändert die Lagerlogistik

Der in den USA entwickelte Gabelstapler war effizienter als zum Beispiel Elektrokarren, denn er übernahm gleichzeitig den Transport in der Horizontalen wie auch das Stapeln in der Vertikalen. Sein Einsatz machte ab 1952 die Handarbeit mit der Sackkarre überflüssig und trieb die Standardisierung im Güterverkehr voran. Die neue Förder- und Hebe-technik war allerdings in den mehrstöckigen Lagerhäusern der Speicherstadt wie auch in vielen alten Kaischuppen kaum einsetzbar. Die HHLA berücksichtigte daher beim Neubau von Schuppen als eines der ersten deutschen Hafenunternehmen die Anforderungen der Gabelstapler.

Dieser Fortschritt hatte für die Speicherstadt Folgen: Seit den 1970er Jahren wanderten ihre Warenbestände in

andere Lagerkomplexe, wo Gabelstapler und Regalbediengeräte effizienter manövrieren konnten. Seit 1991 steht die Speicherstadt unter Denkmalschutz und wird von der HHLA behutsam zu einem urbanen Quartier umgebaut. Tür an Tür mit den verbliebenen traditionellen Handelsfirmen haben sich Kreative, Agenturen und Gastronomiebetriebe angesiedelt, Museen und Freizeitattraktionen locken Millionen Besucher an.

Container und EDV erobern den Hafen

Mit dem Siegeszug des Containers begann ein neues Zeitalter für den globalen Warenaustausch. Spezielle Containerbrücken fertigten 1968 am Burchardkai das erste Vollcontainerschiff im Hamburger Hafen ab. Die Stahlboxen überforderten jedoch bei weitem die Gewichtsklasse der Gabelstapler. Also entwickelte die HHLA gemeinsam mit dem Hersteller Peiner ein neues Gerät, den so genannten Van-Carrier. Die motorisierten Ungetüme auf meterhohen Stelzenbeinen konnten Container nicht nur transportieren und abstellen, sondern auch übereinander stapeln, was zum weltweiten Siegeszug des Van-Carriers führte. >>>



APL CO. (Germany)
 Schopenstehl 15 (Miramar-Haus)
 20095 Hamburg
 Tel.: 040- 301 09 0
 www.aplgermany.de



Foto: HHLA

DAMALS: Laden und Löschen eines Frachters an einem Kai mit unmittelbarer Bahnanbindung (Segelschiffhafen, 1937). In den angrenzenden Kaischuppen konnte die Ladung auch zwischengelagert werden.

THEN: Loading and discharging of a freighter at a quay with direct rail connection (Segelschiffhafen, 1937). Interim storage was also available for cargoes in the adjacent sheds on the quay.

Lasting success thanks to tropical fruit

HFLG had commissioned its first fruit shed as early as 1896 and had been a pioneer in this segment, and especially in the banana business, ever since. In 1929, the company installed a mobile conveyor system using elevators that were shielded from the weather, and conveyor belts running inside the shed for moving the bananas, which in those days still arrived in the form of bundles of banana bushes. The first purpose-built shed for bananas was erected in 1932.

After World War II, bananas were firmly established as a staple food, and the Federal Republic of Germany had the highest per-capita consumption of bananas in the world. By the end of the 1960s, HHLA handled almost one million tons of bananas per year, accounting for no less than a quarter of the total volume of cargo handled by the company at that time. Thanks to the local expertise in this segment, Hamburg consistently ranked among Europe's leading ports for fruit imports over the years.

HFLG becomes HHLA

HFLG operated a profitable business right from the beginning, but the state-owned quay administration recorded heavy losses during the 1930s. In 1935, HFLG and the quay administration merged to form the second pillar in

what today has become the HHLA Group: a cargo-handling operation. In 1939, the merged company was renamed to Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA).

As a result of carpet bombing campaigns by the Allied forces, the port's waterways were blocked by some 3,000 wrecks at the end of the war. Of the total of 831,000 square metres of warehouse space available in the year 1938, only 236,000 square metres remained fit for use. Of the 450 kilometres of railway tracks in the port, only 145 kilometres remained serviceable, and only 230 out of the previous total 1108 cranes. In 1945, the cargo-handling capacity of the Port of Hamburg was down to less than 2 million tons per year – the same level as in 1865, before the first modern harbour basin became operational at the Sandtor Quay.

The forklift truck changes warehouse logistics

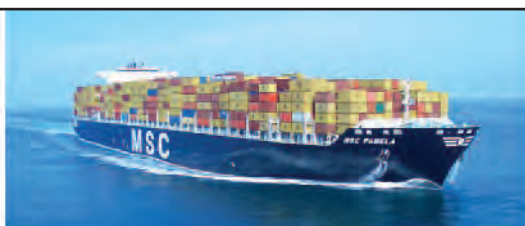
The forklift truck, developed in the United States, were more efficient than electric carts, for example, since they were able to move goods horizontally as well as stacking them vertically. Their deployment starting in 1952 made the manual use of sack barrows redundant, and it was also a driving force behind the standardisation in the transportation of freight. However, this new transport and lifting technology was of limited

use in the multi-level warehouses in the Speicherstadt as well as in the many old sheds located on the quays. For this reason, HHLA was one of the first port operators in Germany to make provisions for the requirements of forklift trucks in the design of new sheds being built.

This development was not without consequences for the Speicherstadt warehouse district: starting in the 1970s, their inventories gradually shifted to other warehouse complexes, where forklift trucks and rack storage and retrieval equipment could manoeuvre more efficiently. The Speicherstadt was listed as a historical site in 1991, and HHLA is now gradually and care-fully converting the former warehouses into an urban residential district. Today the remaining traditional trading firms rub shoulders with artists, agencies and restaurants, pubs and bars, and museums and leisure facilities attract millions of visitors.

Containers and information technology conquer the port

The arrival of the container ushered in a new era in the exchange of goods on a global scale. In 1968, specially designed container gantry cranes were used to process the first fully cellular containership at the Burchardkai facility in the Port of Hamburg. As the new steel boxes were much too heavy for handling by forklift trucks, HHLA joined forces with the manufacturer Peiner to develop a new type of equipment, the so-called van carrier. These motorised monsters on stilts many metres in height were not only able to move containers from point to point, they were also capable of stacking them on top of each other – the van carrier became a worldwide success. >>>



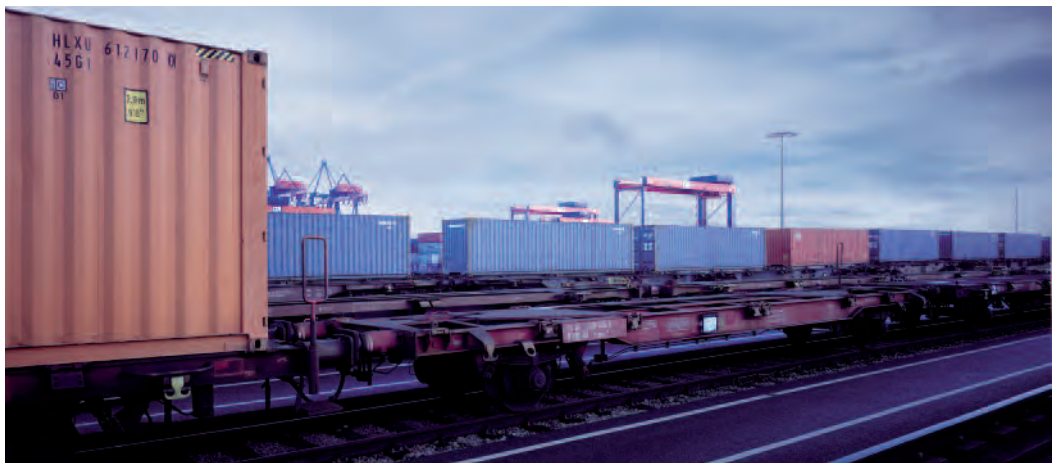
MSC Germany GmbH
Willy-Brandt-Str. 49
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 30 29 5- 0
Telefax: +49 (0)40 33 02 3- 6
info@mscgermany.com
www.mscgermany.com

Der nächste Schritt war die Automatisierung des Containerumschlags mittels Elektronischer Datenverarbeitung, für die 1975 ein interaktives Dialog-System eingeführt wurde. Ab 1984 perfektionierten Datenfunksysteme das Einlagern der Container auf dem Terminalgelände, und 1995 setzte der Burchardkai als erster Container Terminal der Welt Satellitendaten zur genauen Positionierung der Container ein. Schließlich nahm die HHLA 2002 in Altenwerder den Container Terminal Altenwerder (CTA) in Betrieb, der mit seinem hohen Automatisierungsgrad weltweit bis heute als „state of the art“ gilt.

Systematischer Ausbau der Transportnetze

Hamburg war nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Eisernen Vorhang für mehr als 40 Jahre von seinem natürlichen Hinterland im Osten abgeschnitten. Noch 1938 waren knapp 60 Prozent der Exportladungen aus dieser Region gekommen. Kein Wunder, dass in den 1990er Jahren – nach dem Fall der Mauer – das Wachstum im Hamburger Hafen noch einmal zusätzlich Fahrt aufnahm. Dies galt besonders auch für den Hinterlandverkehr mit der Bahn. Während sich die schnell wachsenden Güterströme auf den Straßen gen Osteuropa stauten, bot die Schiene eine wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Alternative.

Die HHLA nutzte die Chancen, die sich durch die beginnende Liberalisierung des Bahntransportmarktes ergaben. Im September 1991 schrieb die EU-Direktive 440 den „freien Zugang zum Schienennetz“ fest, und schon im Januar 1992 ließ die „Polzug Polen-Hamburg Transport GmbH“, ein Joint-Venture der HHLA mit



HEUTE: Am Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg in Altenwerder werden Container-Ganzzüge abgefertigt. Von hier aus bedienen die Bahnhöfer des HHLA-Segments Intermodal das gesamte Hinterland in Ost- und Zentraleuropa./NOW: Container block-trains are handled at Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg in Altenwerder. From here, trains operated by its affiliates and subsidiaries in the Intermodal segment serve the whole hinterland in Central and Eastern Europe.



DAMALS: Am Holthusenkaai verstauen Hafearbeiter Papierholz in offene Bahnwaggons der Baureihe Breslau (um 1930). Im Freiladeverkehr wurden die verschiedensten Massengüter vom Schiff direkt auf die Bahn umgeschlagen.

THEN: Dockers stow pulpwood into open rail wagons of the Breslau class at Holthusenkaai (ca.1930). Bulk goods of many other kinds were also transferred directly from ship to rail.

der polnischen Staatsbahn PKP und dem Spediteur Egon Wenk, den ersten privaten Containerzug nach Osteuropa rollen.

Um die deutschen Seehäfen über flächendeckende Containerverkehre auf der Schiene mit dem Hinterland in Mittel- und Osteuropa zu verbinden, beteiligte sich die HHLA an weiteren Intermodalgesellschaften wie den heutigen Marktführern Metrans (Tschechien, Slowakei, Ungarn) und Transfracht (Deutschland, Österreich, Schweiz). Ihre umweltfreundlichen Container-Ganzzüge brachten Hamburgs traditionelle Stärke als Eisenbahnhafen wieder zum Tragen. Heute fährt jeder achte Güterwaggon Deutschlands durch den Hamburger Hafen. Und für die HHLA wurde der Trans-

port von Containern zwischen Hafen und Hinterland zur dritten tragenden Säule ihres Geschäftsmodells.

Mit neuer Unternehmensstruktur auf Wachstumskurs

Eine wichtige Voraussetzung für die unternehmerische Entwicklung der HHLA im Zeitalter des Containers verkörperte die neue Hafenordnung aus dem Jahr 1970. Sie entlastete das Unternehmen von allen hoheitlichen Aufgaben im Hafen und entließ es in den freien Wettbewerb. Eine weitere Etappe der Unternehmensentwicklung markierten die grundlegende Modernisierung der Konzernstruktur im Jahr 2003 sowie die Konzentration des Geschäfts auf die vier Segmente Container, Intermodal, Logistik und Immobilien. >>>

OVERSEAS-FREIGHTERS
Gesellschaft für
Überseeverkehr mbH

DOOR TO DOOR TO AFRICA

OVERSEAS - FREIGHTERS GMBH
Liliencronstr. 25 - 21629 Neu Wulmstorf
Tel.: + 49-40-7611467-0
Fax.: + 49-40-7611467-11
email: info@overseas-freighters.de
www.overseas-freighters.de

The next step in this development was the automation of container handling by means of electronic data processing, and this was achieved with the introduction of an interactive dialogue system in 1975. Starting in 1984, perfected radio data transmission systems optimised the positioning of containers at the terminal, and in 1995 the Burchardkai facility was the first container terminal in the world to use satellite data to position containers with great accuracy. In 2002, HHLA commissioned the Container Terminal Altenwerder (CTA), acknowledged worldwide as a state-of-the-art facility thanks to the high degree of automation.

Systematic expansion of transport networks

After World War II, Hamburg remained cut off from its natural hinterland to the east for more than 40 years by the Iron Curtain. In 1938, almost 60 per cent of exports were shipped from this region. It is therefore hardly surprising that in the 1990s – after the fall of the Iron Curtain – growth accelerated

once again at the Port of Hamburg. This was particularly true for hinterland transport by rail. While the rapidly increasing volumes of goods congested the roads to eastern Europe, rail offered an economically and ecologically sound alternative.

HHLA seized the opportunities emerging through the gradual liberalisation in the rail transport market: in September 1991, the EU Directive 440 provided for “free access to the railway network”, and by January 1992, the company Polzug Polen-Hamburg Transport GmbH, a joint venture between HHLA, Poland’s state-owned PKP railway operator and the forwarding company Egon Wenk, already had the first privately operated container train rolling into eastern Europe.

To link Germany’s seaports with the entire hinterland in central and eastern Europe through container rail services, HHLA acquired stakes in additional intermodal transport companies, among them today’s market leaders Metrans (Czech and Slovak Republics, Hungary) and Transfracht (Germany,

Austria, Switzerland). Their environmentally friendly container block trains once again brought to the fore Hamburg’s traditional strength as a railway port. Today, one in every eight freight railcars in Germany runs through the Port of Hamburg. And for HHLA, the transportation of containers between ports and the hinterland has become the third core segment in the company’s business model.

Set for growth with a new corporate structure

An important precondition for the commercial success of HHLA in the container era were the new harbour regulations that came into force in the year 1970. As a consequence, the company was released from all sovereign commitments in the port and was able to operate in a free, competitive market. Further stages in the company’s development were the fundamental modernisation of the corporate structure in the year 2003, and the concentration on the four core segments of Containers, Intermodal, Logistics and Real Estate. >>>

100% Flächen-deckend
durch unser neues Hub & Shuttle System

80% CO₂-Einsparung
durch Containertransport auf der Schiene

24 Stunden
Buchungen, Fahrpläne, Statusmeldungen und Preise

TFG
TRANSFRACHT
Immer eine Spur besser.

» 40 Jahre Faszination im Kombinierten Verkehr Schiene / Straße

4.500 TEU täglich, 15.000 Orte über 20 Terminals angebunden

- » 3 Länder – Deutschland, Österreich, Schweiz
- » 2 Häfen – Hamburg und Bremerhaven
- » 1 System – AlbatrosExpress®

Mehr Informationen unter www.transfracht.com



Foto: HHLA

Damit legte die HHLA die Grundlagen für weiteres Wachstum und den Gang an den Kapitalmarkt. Das rasante Wachstumstempo des Containerumschlags seit der Elbvertiefung im Jahr 1999 übertraf alle Prognosen und führte zu der Erkenntnis, dass die Umschlaganlagen weit schneller modernisiert und ausgebaut werden mussten als bis dahin geplant.

So startete die HHLA im November 2004 das größte Investitionsprogramm ihrer Unternehmensgeschichte, das sich am

This strategy laid the foundations for further growth, and also paved the way for access to the capital markets. The rapid growth in container handling since the deepening of the fairway in the river Elbe in 1999 exceeded all forecasts and led to the realisation that cargo-handling facilities needed to be modernised and expanded much sooner than previously anticipated.

As a result, HHLA embarked on the biggest investment programme in the company's corporate history, which in total will end up costing more than 1.5 billion euros. The capital spending programme will see the expansion of capacity in Hamburg to a future 12 million standard containers per year, the systematic expansion of the HHLA transport network, as well as funding

Ende auf über 1,5 Mrd. Euro summiert wird. Im Mittelpunkt stehen der Kapazitätsausbau in Hamburg auf künftig 12 Mio. Standardcontainer pro Jahr, der systematische Ausbau des HHLA-Transportnetzwerkes sowie eine Vielzahl weiterer Projekte, darunter der Ausbau des Multifunktions terminals O'Swaldkai. Bereits im Jahr 2007 wurde mit den 7,2 Mio. Standardcontainern, die auf den HHLA Container Terminals umgeschlagen wurden, das Ergebnis von 4,6 Mio. aus dem Jahr 2004 um 50 Prozent übertroffen.

for a large number of other projects, including the expansion of the O'Swaldkai multi-purpose terminal. The 7.2 million standard containers handled at the HHLA Container Terminals in 2007 already exceeded the 4.6 million mark of the year 2004 by 50 per cent.

Well prepared for future challenges

The successful IPO on 2 November 2007, followed soon thereafter by the inclusion on the MDAX, represented an important milestone in HHLA's corporate history. The proceeds from the IPO strengthened HHLA's equity base and allowed the City of Hamburg to secure the funding for its own port infrastructure investment programme. Renamed to

Für künftige Herausforderungen gut vorbereitet

Der erfolgreiche Börsengang der HHLA am 2. November 2007, schon bald gefolgt von der Aufnahme in den MDAX, markiert einen bedeutenden Meilenstein in der Unternehmensgeschichte. Die Erlöse des Börsengangs haben die Eigenkapitalbasis der HHLA gestärkt und die Stadt Hamburg in die Lage versetzt, ihr Investitionsprogramm für die Hafeninfrastuktur sicher zu finanzieren. Das bereits im Jahr 2005 in „Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft“ (zuvor „Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft“) umbenannte Unternehmen präsentiert sich heute als integrierter Logistikkonzern, der in Kernbereichen der europäischen Logistikbranche zukunftsweisend aufgestellt ist.

Dabei bewährt sich auch die Modularität des Ausbauprogramms: Da die HHLA vor allem in bereits vorhandene Anlagen investiert, kann das Ausbautempo der tatsächlichen Nachfrage-Entwicklung flexibel angepasst werden. Zudem erhöht die Ertüchtigung bestehender Anlagen die Flächenproduktivität und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Ressourcenschonung.

trade as “Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft” in 2005 (formerly: “Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft”), the company today is a forward-looking, integrated logistics group that is well positioned in the core segments of the European logistics sector.

The modular structure of HHLA's expansion programme is already proving beneficial: as the company is investing mainly in existing facilities, the expansion programme can be implemented with some flexibility, so as to reflect the actual growth in demand. Moreover, the upgrade of existing facilities increases the level of productivity per square metre, thus making an important contribution to the preservation of resources.

CUXPORT – IN POLE POSITION

The x-press link to sea



- In a key position for a large number of supply chains
- Fully equipped multi-purpose deep water terminal
- Numerous scheduled RoRo- and Container-Services to Island, UK, Scandinavia, Russia, Baltic States and to Spain
- Part of the OffshoreBase Cuxhaven
- Special offshore platform for wind energy installations (up to 1,500 t)
- Specialist in RoRo, automobile logistics and break bulk
- Comprehensive heavy load expertise and equipment
- 24 / 7 / 365 service available





Foto: Hasenpusch

1 AIDAblu Taufe

Am 9. Februar 2010 wurde die AIDAblu, das siebte Schiff der Rostocker Reederei AIDA Cruises, im Hamburger Hafen getauft. Mehr als 100.000 Gäste und Hamburger verfolgten den Taufakt mit Lasershow und Feuerwerk entlang der Elbe und im eigens für die Taufe aufgebauten AIDA Winterdorf auf dem Fischmarkt. Nach der Zeremonie verabschiedete sich die AIDAblu zur Jungfernfahrt in Richtung Palma de Mallorca.

1 AIDAblu naming ceremony

On 9 February 2010 the christening of the AIDAblu, the seventh ship of the shipping company AIDA Cruises, took place in the Port of Hamburg. More than 100,000 guests and inhabitants of Hamburg came to the banks along the river Elbe and the AIDA event location that was specially built for this ceremony on the Hamburg fish market to enjoy the laser show and fireworks. Afterwards, the AIDAblu departed for its maiden voyage to Palma de Mallorca.

2 Delta Shipping Lines startete neuen Feederdienst von Hamburg nach St. Petersburg

Der Containerverkehr von und nach Russland via Hamburg zieht wieder an. Die steigende Nachfrage nach Transportkapazität im Feederverkehr ist Anlass für einen weiteren Feederdienst zwischen dem Hamburger Hafen und dem russischen Ostseehafen St. Petersburg. Seit Anfang Februar bedienen zwei Feederschiffe vom Typ Sietas 151 wöchentlich den HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA), den HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) sowie den Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH) im Hamburger Hafen. In St. Petersburg werden die Terminals PetroLesPort (PLP) und Neva Metal Terminal (NMT) angelaufen. Die von der Foroohari Schifffahrts GmbH & Co. KG in Stade gecharterten Schiffe sind 100 Meter lang, 18,2 Meter breit, haben eine Stellplatzkapazität von 510 TEU (20 Fuß-Standardcontainer) und verfügen über 50 bis 60 Anschlüsse für Kühlcontainer (Reefer). Bei einer Tragfähigkeit von 5.350 t erreichen die Schiffe einen Maximaltieftgang von 6,6 m und eine Dienstgeschwindigkeit von 15,5 Knoten. Aufgrund seiner günstigen geografischen Lage sowie seiner hervorragenden Infrastruktur fungiert der Hamburger Hafen als Drehscheibe von Verkehren zwischen Übersee und dem Ostseeraum. Russland ist der dritt-wichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens im seeseitigen Umschlag. Im seeseitigen Containerverkehr mit Russland wurde im Jahr 2009 ein Containerumschlag von mehr als 329.000 TEU erreicht. Dabei werden von Hamburg aus wöchentlich etwa zwei Dutzend Abfahrten zu den russischen Häfen angeboten. Der Elbehafen verfügt damit in Nordeuropa über das dichteste Feeder-Netzwerk in den Ostseeraum.

2 Delta Shipping Lines launches new feeder service linking Hamburg and St. Petersburg

Container traffic to and from Russia via Hamburg is picking up again. Growing demand for feeder transport capacity prompted the launch of an additional feeder service between the Port of Hamburg and the Russian Baltic Sea port of St. Petersburg. Two feeder ships of type Sietas 151 have been servicing the HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA), the HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) and the Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH) at the Port of Hamburg on a weekly basis since the beginning of February. At the Port of St. Petersburg, the service will call at the terminals of PetroLesPort (PLP) and Neva Metal Terminal (NMT). Chartered by Foroohari Schifffahrts GmbH & Co. KG, of Stade, the ships are 100 meters long and 18.2 meters wide. They can carry 510 TEU (20-foot standard containers) and are fitted with 50 to 60 reefer connections. With a deadweight tonnage of 5.350 tons, a maximum draught of 6.6 metres, the vessels have a service speed of 15.5 knots. Thanks to its favourable



Foto: Hasenpusch

geographical location and its outstanding infrastructure, the Port of Hamburg acts as a hub for traffic between overseas destinations and the Baltic Region. Russia is the third-most important trading partner for the Port of Hamburg in terms of cargo transshipments carried by sea. Sea-borne container traffic with Russia amounted to more than 329,000 TEU in the year 2009. There are about two dozen departures each week linking Hamburg with ports in Russia. This means that the port on the river Elbe has the most densely structured network of feeder services in the Baltic Region.

3 25 Prozent mehr Wachs und Vaseline aus dem Hamburger Hafen

Zur Einweihung der neu gebauten Hochdruck-Hydrieranlage am Sasol-Standort im Hamburger Hafen erschienen im Dezember neben Senator Axel Gedaschko rund 250 Gäste aus dem In- und Ausland. Trotz schwacher Weltkonjunktur erweiterte die Sasol-Wax-Gruppe ihre Produktionskapazität in Hamburg. Um der großen Nachfrage gerecht zu werden, sind 30 Mio. Euro in die neue Hydrieranlage sowie mehrere Tanklager investiert worden. Die Kapazität für vollraffinierte Wachse und



Foto: Sasol

Vaselinen wird dadurch um 25 Prozent erhöht. Sasol Wax ist einer der größten Industriebetriebe des Hamburger Hafens. Durch diese zukunftsorientierte Anlageninvestition unterstreicht das Unternehmen die Bedeutung seines Hamburger Standortes. Wirtschafts-senator Axel Gedaschko: „Diese Investition unterstreicht das starke und langfristige Bekenntnis der Sasol Wax GmbH zu ihren Hamburger Produktionsstandorten und bildet ein wichtiges Element in unserer Wachstumsstrategie. Zusätzlich sind damit viele Arbeitsplätze am Grasbrook und in Wilhelmsburg gesichert, dabei handelt es sich um überwiegend hochqualifizierte Berufe. Die Produktionsanlagen von Sasol Wax im Hamburger Hafen machen deutlich, welche Vorteile und wichtige Versorgungsfunktionen ein Universalhafen für im Hafen angesiedelte Industrie übernehmen kann.“ Mit Ihrer Technologiestrategie und einem hohen Investment stärkt die Sasol Wax GmbH in schwierigen Zeiten den Standort Hamburg. Die südafrikanische Muttergesellschaft sorgt auf diese Weise dafür, im Hafen langfristig Perspektiven für Innovation und industrielle Arbeitsplätze zu schaffen. Dieses Signal strahlt auch in andere Branchen und über die Stadtgrenzen hinaus.

3 25 per cent more wax and vaseline from the Port of Hamburg

At the official opening of Sasol’s newly built high-pressure hydration plant at their Port of Hamburg location in December, Senator Axel Gedaschko was joined by around 250 guests from Germany and abroad. In defiance of the weak global economy, the Sasol Wax Group expanded its production capacity in Hamburg. To meet the high level of demand, some 30 million euros were invested in a new hydration plant and several tank farms. As a result, the capacity to produce fully refined waxes and vaseline was increased by 25 per cent. Sasol Wax is one of the biggest industrial enterprises based at the Port of Hamburg. With this forward-looking investment in new plant, the company underlines the importance of its Hamburg location. Senator for Economic Affairs Axel Gedaschko: “This investment underlines the strong and lasting commitment on the part of Sasol Wax GmbH to their Hamburg production location, and it represents a key element in our strategy for growth. Moreover, the project means that many jobs at Grasbrook and Wilhelmsburg – mainly for employees with high qualifications – are secure as a result. The production facilities of Sasol Wax at the Port of Hamburg are a clear demonstration of the advantages and important supply functions a universal port can bring to industrial enterprises based at the port.” With its technology strategy and a high level of investment, Sasol Wax GmbH is strengthening the Hamburg location in difficult times. In this way, the South African parent company ensures the long-term prospects for innovation and for the creation of jobs in industry at the port. This signal is well received in other industry sectors, even beyond the city limits.

4 Die Tage des Zollzauns im Hamburger Hafen sind gezählt

Neugestaltung des historischen Zollzauns. HHLA und Wirtschaftsbehörde haben die optische Barriere zwischen der Hamburger Innenstadt und der Speicherstadt beseitigt. Die HHLA trägt die Hälfte der Kosten. Aufhebung der restlichen Freizone zum 1. Januar 2013. Mit dem neuen, auf handläufige Höhe verkürzten Zollzaun ist auch die optische Barriere zwischen der Hamburger Innenstadt und der Speicherstadt gefallen. Das Gebiet des Freihafens war und ist das Zentrum des Logistikstandorts Hamburg. Der Freihafen ist ein Stück Zollausland inmitten der Stadt, umgeben von einem 17,5 km langen und 3 m hohen Zaun. Die Speicherstadt ist schon 2003 aus dem Zollhafengebiet entlassen worden. Zum 1. Januar 2013 wird nun auch die restliche Freizone aufgehoben. Die Strukturentwicklungen und insbesondere die europäische Einigung haben den Freihafen mit seinen alten Privilegien in den letzten Jahren überflüssig gemacht. Unter anderem haben sich die Zollverfahren stark verändert. Sie werden bis 2013 weitreichend auf elektronische Anmeldung über das Internet umgestellt, so dass es für viele Zollämter und den Zaun einfach keinen Bedarf mehr gibt. Senator Axel Gedaschko: „Die Freizone fällt – wie von weiten Teilen der Hafengewirtschaft gefordert. Der traditionsreiche Name Freihafen bleibt. Ohne Zaun und Freizone kann das Hafengebiet wie schon Speicherstadt und HafenCity jetzt wieder in das Stadtgebiet integriert werden. Vor allem im Interesse der Hafengewirtschaft werden wir die Vorteile der Rationalisierung der Zollabfertigung und die unbeschränkte Planungshoheit im Freihafen zu einem neuen Aufschwung in den nächsten Jahren nutzen.“ HHLA-Finanzvorstand Dr. Roland Lappin, auch verantwortlich für das Segment Immobilien: „Die Neugestaltung des Zollzauns unterstreicht den ganzheitlichen Entwicklungsansatz, mit dem die HHLA die Speicherstadt zu einem Bindeglied zwischen der Hamburger Innenstadt und der HafenCity entwickelt.“ Bereits seit Jahren treibt die HHLA den behutsamen Strukturwandel der Speicherstadt voran. Kreative Nutzungen der im Eigentum der HHLA befindlichen ehemaligen Lagerhäuser und Verwaltungsgebäude bringen Leben ins Quartier.

4 The days of the customs fence at the Port of Hamburg are numbered

Remodelling of the historic customs fence. HHLA and the Ministry of Economics removed the visual barrier between the inner city and the Speicherstadt warehouse district. HHLA carries half the cost. Remaining Free Zone to be abolished by 1 January 2013. With the installation of the new customs fence at a reduced height, the visual barrier between Hamburg's inner city and the Speicherstadt warehouse district has been removed. The area of the Free Port was and will remain the centre of the Hamburg logistics location. The Free Port represents



Foto: HHLA

a parcel of customs-free territory, surrounded by a 17.5-kilometre fence 3 metres in height. The Speicherstadt was excised from the area covered by the Free Port as early as 2003. The remaining Free Zone is to be abolished by 1 January 2013. Structural developments and especially the European integration led to the Free Port with its traditional privileges becoming redundant in recent years. There have been major changes to customs procedures, among other things. By the year 2013, they will largely be replaced by a system of electronic applications via the Internet, and the need for many customs offices as well as for the customs fence will disappear. Senator Axel Gedaschko: “The Free Zone will be abolished – as has been demanded by large sections within the port-related industries. The name Free Port with its long tradition will remain, however. Once the fence and the Free Zone have been removed, the port district can once again be integrated into the metropolitan area, as has already happened with the Speicherstadt and the HafenCity. In the interests of the port-related industries in particular, we plan to exploit the advantages afforded by the rationalisation in customs clearance procedures and the unrestricted sovereignty in terms of planning for the Free Port in order to generate renewed growth in the years ahead.” HHLA CFO Dr. Roland Lappin, who is also responsible for the company's Real Estate segment: “The remodelled customs fence underlines the holistic approach to development taken by HHLA in allowing the Speicherstadt warehouse district to form a link between Hamburg's inner city precinct and the HafenCity. For years now, HHLA has been the driving force behind the carefully planned structural changes taking place in the Speicherstadt. Creative use of the former warehouses and administration buildings owned by HHLA have brought new life to the precinct.

5 Hamburger Stauerei Carl Tiedemann auf Expansionskurs

Mit dem Zukauf der Laschcompany Hamburg GmbH Anfang des Jahres und der Übernahme der Containerreparatur der PSA-Tochter ACE in Antwerpen und Zeebrugge entwickelte sich nach Angabe des Unternehmens die Tiedemann-Gruppe im jeweiligen Bereich in Hamburg und Belgien zum führenden Anbieter.

Insgesamt beschäftigt die Tiedemann-Gruppe 808 Mitarbeiter, davon 530 in Hamburg. An der Spitze des Unternehmens freut sich Carola Zehle, dass alle gebotenen Möglichkeiten zügig genutzt wurden und dadurch die Rentabilität im operativen Geschäft erhalten wurde. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Dienstleistungen im Hamburger Hafen ist gesichert. Die Tiedemann-Gruppe erbringt beispielsweise Leistungen im Güterumschlag bei Wallmann für die Rickmers Linie, das Containerlaschen an den HHLA Container Terminals Burchardkai und CTA, das Löschen von Bananen und die Ro-Ro Abfertigung für UNIKAI, die Container-Reparatur und Lagerung für Reedereien und Leasinggesellschaften innerhalb der eigenen UNITED DEPOT Gruppe in Hamburg, Bremen, Duisburg, Antwerpen und zukünftig auch in Zeebrügge.



Foto: Tiedemann Gruppe

Carola Zehle, Geschäftsführende Gesellschafterin der Tiedemann Gruppe
Frank Kho, COO PSA HNN, Antwerpen/Carola Zehle, Managing Shareholder of the Tiedemann Group Frank Kho, COO PSA HNN, Antwerp

5 Hamburg stevedoring company Carl Tiedemann set for expansion

With the acquisition of Lasch Company Hamburg GmbH at the start of this year and the takeover of the container repair business of the PSA subsidiary ACE in Antwerp and Zeebrugge, the Tiedemann Group has become the market leader in the relevant sectors in Hamburg and Belgium, according to a statement released by the company. The Tiedemann Group has 808 employees, with 530 working in Hamburg. The company's CEO Carola Zehle is pleased with the swift exploitation of all these opportunities to maintain the profitability of the operating business and to ensure the efficiency of existing services at the Port of Hamburg. The range of services provided by the Tiedemann Group includes cargo handling by Wallmann on behalf of Rickmers Line, container lashing at the HHLA container terminals Burchardkai and CTA, unloading of bananas and the handling of Ro-Ro cargo for UNIKAI, container repairs and storage for shipping and leasing companies at its own UNITED DEPOT Group in Hamburg, Bremen, Duisburg, Antwerp, and in future also in Zeebrugge.

NVOCC – SERVICE weltweit

LCL + FCL, Vor – und Nachläufe

direkt aus über 70 Häfen
direkt zu über 150 Destinationen
Transshipment-Möglichkeiten
mehr als 500
eigene Büros in Europa und Südamerika

saco
...shipping and more!
online booking platform
www.saco.de
A Member of WorldWideAlliance™

HBS | Hamburg
Bunker
Service GmbH

- Shell Bunkeröle
- Technischer Schiffsbedarf
- Petroleum
- Schmierstoffe
- Trinkwasser
- Verkauf und Wartung von Rettungswesten

HBS GmbH
Johannisbollwerk Ponton
20459 Hamburg

Telefon: +49 40 3113-71
Telefax: +49 40 3113-74
Mobil: +49 177 3066992
E-Mail: info@h-bs.eu
Internet: www.h-bs.eu

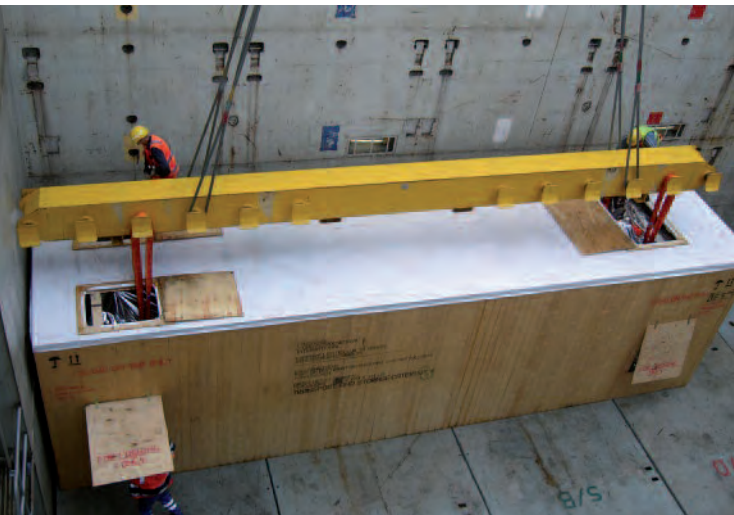


Foto: Securitas

6 Securitas verpackt Schwergut im Hamburger Hafen

Container in allen Abmessungen und Farben mit Ihren bunten Firmenlogos sind das alltägliche Bild im Hamburger Hafen. Aber große maßgeschneiderte Holzkisten werden dagegen seltener auf den Terminals zur Verladung. Eine speziell angefertigte Kiste für den Versand von Maschinenteilen für eine Kraftwerksanlage fiel kürzlich besonders auf. Das 87 t wiegende Schwergewicht wurde mit Hilfe von Schwergutkränen in den Unterraum eines modernen Stückgutfrachters abgesetzt und dort für die bevorstehende Seereise sicher verstaut. Die Anlieferung der noch unverpackten Maschinenteile in Hamburg erfolgte per LKW. Nach dem Abladen des LKW begann die Arbeit der Verpackungsspezialisten der Securitas Gesellschaft für Seeverpackung mbH. Bereits in der Fabrik hatten Securitas Experten die genauen Abmessungen genommen und entsprechend eine Kistenkonstruktion vorbereitet. Direkt am Verladeterminale wurde die Maschine auf dem vorgefertigten Kistenboden abgesetzt und befestigt. Mit luftundurchlässiger Folie und Trockenmittel ist die Ware langfristig gegen Feuchtigkeit und andere Witterungseinflüsse während der Seereise geschützt. Die Verpackung ermöglicht das Anschlagen der Kiste zur Kranverladung durch die seitlichen Öffnungsklappen. Die notwendigen Beschriftungen und Markierungen wurden ebenfalls von Securitas aufgetragen und die erforderlichen Versandpapiere erstellt. Schwergutverpackung ist seit mehr als 40 Jahren Tagesgeschäft bei der Securitas Hamburg, die auch Niederlassungen in Bremen, Mukran und Antwerpen hat. Als

Tochtergesellschaft der Buss Ports Gruppe wurde Securitas als erstes Verpackungsunternehmen weltweit von der BfSV für Schwergutverpackungen international zertifiziert.

6 Securitas packaging heavy-lift cargo at the Port of Hamburg

Containers of all sizes and colours with their colourful company logos are an everyday sight at the Port of Hamburg. In contrast, large custom-made wooden crates are becoming rare at the terminals these days. A specially built crate for shipping power plant components therefore drew a lot of attention just recently. The 87-ton heavy-weight was placed in the hold of a modern general-cargo freighter using heavy-lift cranes and safely stowed for the overseas journey ahead. Prior to packaging, the machinery components were delivered to Hamburg by truck. Once the truck was unloaded, the packaging specialists from Securitas Gesellschaft für Seeverpackung mbH went to work. The Securitas experts had previously taken measurements of the components at the manufacturing plant and designed the crate accordingly. At the cargo terminal, the component was placed directly on the prefabricated base of the crate and secured in place. The cargo is protected against humidity and other weather conditions during the journey by means of airtight foil and desiccant material. The packaging is designed in such a way that the crate can be attached by means of openings on the sides prior to lifting by crane. Securitas also applied the prerequisite labelling and markings and prepared the required shipping documents. Packaging of heavy-lift cargo has been part of the daily business of Securitas Hamburg, which also operates branches in Bremen, Mukran and Antwerp, for over 40 years. A subsidiary of the Buss Ports Group, Securitas was the first packaging company in the world to be given international certification by the German Institute for Consultancy, Research, System Planning and Packaging (BfSV).

7 Neuer CMA CGM Feederdienst verbindet Hamburg mit Skandinavien und Polen

Seit Mitte Januar verkehrt ein neuer Feederdienst der französischen Reederei CMA CGM zwischen dem Hamburger Hafen und den dänischen Häfen Fredericia und Kopenhagen, dem schwedischen Halmstad sowie dem polnischen Ostseehafen Szczecin. Wöchentlich läuft das Feederschiff „ELECTRON“ Containerterminals im

 <p>RICKMERS-LINIE</p>		<p>Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG</p> <p>Neumühlen 19 · D-22763 Hamburg Telefon: + 49 (0) 40 38 91 77-200 Telefax: + 49 (0) 40 38 91 77-274 e-mail: info@rickmers.net · www.rickmers-linie.com</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Foto: Hasenpusch

Hamburger Hafen an. Das von der Reederei JR Shipping in Harlingen gecharterte Schiff ist 118,3 Meter lang und 18,2 Meter breit, hat eine Stellplatzkapazität von 658 TEU und verfügt über 100 Anschlüsse für Kühlcontainer (Reefer). Bei einer Tragfähigkeit von 6.860 t erreicht das Schiff einen Maximaltieftgang von 7,1 Metern und hat eine Dienstgeschwindigkeit von 17 Knoten. Im seeseitigen Containerverkehr mit Polen wurde im Jahr 2009 ein Containerumschlag von mehr als 340.000 TEU erreicht. Polen war damit der siebtwichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens im seeseitigen Umschlag. Dabei werden von Hamburg aus wöchentlich etwa ein Dutzend Abfahrten zu den polnischen Häfen angeboten. Der Elbehafen verfügt damit in Nordeuropa über das dichteste Feeder-Netzwerk in den Ostseeraum.

7 New CMA CGM feeder services links Hamburg with Scandinavia and Poland

Since the middle of January, a new feeder service run by the French shipping company CMA CGM has been operating between the Port of Hamburg and the Danish ports of Fredericia and Copenhagen, the Swedish port of Halmstad and the Polish Baltic Sea port of Szczecin. The feeder vessel ELECTRON calls at container terminals in the Port of Hamburg on a weekly basis. The ship, chartered by the JR Shipping company of Harlingen, is 118.3 metres long and 18.2 metres wide, with a carrying capacity of 658 TEU and 100 reefer connections. The ship has a deadweight tonnage of 6,860 tons, a maximum draught of 7.1 metres and a service speed of 17 knots. Container handling in maritime traffic with Poland amounted to more than 340,000 TEU in the year 2009. This makes Poland the seventh-most important trading partner in the maritime cargo segment for the Port of Hamburg. There are about a dozen departures each

week linking Hamburg with ports in Poland. This means that the port on the river Elbe has the most densely structured network of feeder services in the Baltic Region.

8 Analyse der Erfolgsfaktoren in der maritimen Transportwirtschaft

Die Forschungsgemeinschaft für Logistik e.V., die Technische Universität Hamburg-Harburg und der Hafen Hamburg Marketing e.V. haben im Rahmen ihrer Forschungs-kooperation die strategischen Erfolgsfaktoren der 25 Top-unternehmen in der Containerschifffahrt und im Containerumschlag analysiert. Auf Basis der bekannten Flotten- und Terminalkapazitäten sowie den zugehörigen Mengendurchsätzen und Umsatzzahlen wurden Faktoren wie z. B. Allianzzugehörigkeit, Dienstleistungsprofil der Reedereien und Terminals sowie globale Verbreitung untersucht, um bestimmte Konstellationen zu erkennen, die einen besonderen wirtschaftlichen Erfolg versprechen. Die auf vergleichbaren Kennzahlen basierenden Ergebnisse belegen z. B. dass im Überseegeschäft Universalreedereien in Allianzen erfolgreicher operieren als Reedereien die nur aufs Containergeschäft spezialisiert sind. Die Studie kann von Mitgliedern der FGL e.V. und des HHM kostenlos per E-Mail unter info@fglhamburg.de angefordert werden.

8 Analysis of success factors in the maritime transport sector

As part of their research collaboration, an association known as Forschungsgemeinschaft für Logistik e.V., the University of Technology Hamburg-Harburg and Port of Hamburg Marketing carried out an analysis of the strategic factors for success of the 25 top companies in container shipping and container handling. Based on known fleet and terminal capacities as well as the associated volume throughputs and revenue figures, factors such as membership of an alliance, service profile of shipping companies and terminals as well as global spread were analysed in an effort to identify certain constellations that augur well for success in business. The results of the analysis, which is based on comparable key figures, document that universal shipping companies operating in the overseas business are more successful if they are part of an alliance compared with shipping companies focusing exclusively on the container business as such. The study is available free of charge to members of the FGL e.V. and HHM and can be requested by sending e-mail to info@fglhamburg.de.

		<p>GRIMALDI Germany GmbH Großer Grasbrook 10 · 20457 Hamburg Telefon: +49 (0)40 789 707-0 Telefax: +49 (0)40 789 707-70 info@Grimaldi-Germany.de www.Grimaldi-Germany.de</p>
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9 Veränderungen von Liniendiensten

Hamburg im Fahrplan des AGADIR EXPRESS

Seit Dezember 2009 werden nunmehr drei fast baugleiche Charterschiffe im von CMA CGM betriebenen wöchentlichen Liniendienst AGADIR EXPRESS zwischen Marokko und Nordeuropa eingesetzt. Dabei werden die Häfen Agadir, Casablanca, Le Havre, Rotterdam und Hamburg bedient. Bei Bedarf werden auch skandinavische Häfen angefahren. Die erste Abfahrt von den Containerterminals im Hamburger Hafen erfolgte am 5. Dezember 2009 mit dem der Hamburger Reederei Thien & Heyenga gehörenden 1.118-TEU-Containerschiff STADT HAMELN.

Safmarine's Multipurpose-Dienst nach Westafrika läuft Hamburg an

Die SAFMARINE PALANCA hat den Hamburger Hafen erstmals am 23. Dezember 2009 besucht. Der Mehrzweckfrachter, der mit 70-t-Bordkränen ausgerüstet und im Dienst nach Westafrika beschäftigt ist, hat 4.000 t Projektladung nach Angola und in den Kongo transportiert. Auf dem Fahrplan stehen die Häfen Port Gentil, Pointe Noire, Cabinda, Soyo, Lobito, Matadi und Boma. Auf dem Rückweg nach Europa werden in diesem Dienst überwiegend Holz, Kakao und Container befördert.

Swan verdoppelt Kapazität nach St. Petersburg

Die Swan Container Line verdoppelte im Dezember 2009 zwischen Hamburg und St. Petersburg ihre Kapazität mit einem zweiten Schiff und erhöhte die Abfahrtsfrequenz gleichzeitig auf wöchentlich. Neu im Dienst ist die 2002 bei Sietas gebaute NATALIE EHLER, die eine Kapazität von 868 Standardcontainern und die Eisklasse 1A hat. Sie ergänzt die die BALTIC SWAN (1.008 TEU) von Peter Döhle, die seit 2004 an Swan verchartert ist. Die Swan Container Line ist eine 100%-ige Tochter der Peter Döhle Gruppe.

Neue RoRo-Linie am Buss Hansa Terminal der Mitsui O.S.K. Lines

Am Hamburger Buss Hansa Terminal erfolgte Anfang Dezember mit der Abfertigung der SANDERLING ACE, einem RoRo-Schiff der japanischen Reederei Mitsui O.S.K. Lines (MOL), der Start eines neuen RoRo-Dienstes ab Hamburg. Mit ihrem Kooperationspartner NMT in Amsterdam verlädt MOL neben Fahrzeugen auch High & Heavy Ladung. Der am Hamburger Buss Hansa Terminal abgefertigte neue RoRo-Dienst wird Hamburg regelmäßig anlaufen und mit Häfen im Mittleren Osten verbinden. Das erste Schiff im neuen Dienst war die SANDERLING ACE, auf der bis zu 6.300 Pkw Platz finden. Der 58.685 BRZ-Frachter wurde 2007 gebaut und weist einen Tiefgang von 9,82 m, eine Länge von 199,95 m und eine Breite von 32,2 m auf. Das Schiff fährt unter der Flagge der Cayman Inseln. Die Route der

SANDERLING ACE enthält auch Anlaufhäfen in Asien, in denen Neufahrzeuge für europäische Häfen geladen werden. Im Export via Hamburg werden unter anderem Lastkraftwagen für Bestimmungshäfen im Roten Meer geladen. Die Reederei MOL konnte mit dem Buss Hansa Terminal im Hamburger Hafen ihren weltweiten RoRo-Service um einen relevanten Standort erweitern. Im Universalhafen Hamburg wurden im Jahr 2008 mehr als 181.000 Fahrzeuge an den Spezialterminals für Ro/Ro-Ladung umgeschlagen. Beim Fahrzeugumschlag in Hamburg werden neben Importfahrzeugen vor allem Pkw und Lkw für den Export verladen.

9 Changes to scheduled liner services

Hamburg included in the schedule of the AGADIR EXPRESS

Since December 2009, three almost identical charter ships have been deployed in the weekly AGADIR EXPRESS liner service between Morocco and northern Europe operated by CMA CGM. The rotation includes the ports of Agadir, Casablanca, Le Havre, Rotterdam and Hamburg. The service also calls at ports in Scandinavia if there is demand. The first departure from the container terminals at the Port of Hamburg was on 5 December 2009, and the vessel was the 1,118-TEU containership STADT HAMELN, owned by the Hamburg-based shipping company Thien & Heyenga.



Foto: Hasenpusch

Safmarine's multi-purpose service to West Africa calls at the Port of Hamburg

The SAFMARINE PALANCA visited the Port of Hamburg for the first time on 23 December 2009. The multi-purpose freighter, equipped with 70-ton on-board cranes and deployed in the West Africa service, carried 4,000 tons of project cargo to Angola and the Congo. The schedule included calls at Port Gentil, Pointe Noire, Cabinda, Soyo, Lobito, Matadi and Boma. On the return leg to Europe, the service carries mostly timber, cocoa and containers.

Swan doubles capacity on its St. Petersburg service

In December 2009, the Swan Container Line doubled the capacity on its service linking Hamburg and St. Petersburg by deploying a second vessel. At the same time, the service frequency was increased to weekly departures. Added to the service was the NATALIE EHLER, built in 2002 at the Sietas shipyards. The ship has a carrying capacity of 868 standard containers and a 1A ice class rating. She joins BALTIC SWAN (1,008 TEU) owned by Peter Dhle, under charter to Swan since 2004. The Swan Container Line is a wholly-owned subsidiary of the Peter Dhle Group.

New RoRo line of Mitsui O.S.K. Lines at Buss Hansa Terminal

The clearance of the SANDERLING ACE, a RoRo vessel owned by the Japanese shipping company Mitsui O.S.K. Lines (MOL) at Hamburg's Buss Hansa Terminal at the beginning of December represented the start of a new RoRo service from Hamburg. Together with its joint-venture partner NMT in Amsterdam, MOL carries vehicles as well as high & heavy consignments. The new RoRo service processed at the Buss Hansa Terminal will call at the Port of Hamburg regularly and provide a connection to ports in the Middle East. The first ship operating in the new service is the SANDERLING ACE, which is capable of accommodating up to 6,300 passenger vehicles. The 58,685-GRT freighter was built in 2007 and has a draught of 9.82 metres, with a length of 199.95 metres and a width of 32.2 metres. It sails under the Cayman Islands flag. The route of the SANDERLING ACE includes ports of call in Asia, where the ship takes on new vehicles destined for ports in Europe. Exports via Hamburg are trucks and other types of cargo bound for ports on the Red Sea. By signing up with the Buss Hansa Terminal at the Port of Hamburg, the MOL shipping company was able to expand its worldwide RoRo service to include a further relevant location. More than 181,000 vehicles were transhipped through the specialised terminals for RoRo cargo at the Port of Hamburg in the year 2008. In addition to imports, transhipments of vehicles in Hamburg mainly consists of passenger cars and trucks for export.



QUAY OPERATION - WAREHOUSING

WALLMANN & CO

Handling and storage: general cargo,
heavy lifts, iron and steel products
55.000 m² covered storage space
Container Freight Station
Port of Hamburg: Southern Reiherstieg
Railway siding number 819

Wallmann & Co. (GmbH & Co.)

Pollhornweg 31-39 / D-21107 Hamburg

Phone: +49-(0)40/75 20 7-0
Telefax: +49-(0)40/75 20 7-203
E-mail@wallmann-hamburg.de
www.wallmann-hamburg.de

Ihr neuer Partner für praxisnahes Training



steht für alte Bekannte:



Transport & Logistik **hfs**



Seminare in den Bereichen:

Transport-, Umschlags- und Lagerlogistik

Gefahrgut Safety & Security

Seeschifffahrt

Führung & Kommunikation



Seminarveranstaltungen in Hamburg:

ma-co • maritimes kompetenzzentrum
Köhlbranddeich 30 • 20457 Hamburg

Infos unter:

info@ma-co.de oder www.ma-co.de





Gordon A. Braun

Asmund Johansen

Foto: TMCL

10 TMCL Container Line auch für 2010 gut im Markt aufgestellt

Wenn man das TMCL-Führungsduo Gordon A. Braun (CEO) und Asmund Johansen (chairman board of directors) zum Unternehmen befragt, betonen beide zunächst, dass TMCL sich als „A Global Non Asset Based Shipping Line“ charakterisiert. Das Ende 2005 gegründete Unternehmen mit Hauptsitz in Antwerpen und Niederlassungen in Göteborg und Hong Kong ist gesellschaftsrechtlich ein Teil der schwedischen USS-Gruppe (USS United Shipping Services AB). „Wir buchen bei mehr als 50 großen Reedereien Stellplatzkapazitäten und vermarkten diese Slots über unser weltweit organisiertes Agenturnetzwerk, das über eine einheitliche IT-Plattform miteinander kommuniziert. Operativ werden weltweit die TMCL Information Platform (TIP) und das TMCL Freight Management System (FMS) eingesetzt. Mittlerweile sind bereits 90 Agenturpartner in 100 Ländern für das Unternehmen tätig. Zu den TMCL-Kunden zählen überwiegend kleinere und mittelgroße Spediteure, die klassische FCL-Ladungen im Container über uns abwickeln. Inzwischen bieten wir unseren Kunden auch Beförderungsangebote für Ladung im Kühlcontainer“, erläutert Gordon Braun. In den Märkten Europa und USA übernimmt beispielsweise ASECO Container Services die Agenturaufgaben und in der Volksrepublik China arbeitet TMCL mit dem Unternehmen TopSpeed zusammen. Auch in dem für die gesamte Schifffahrt schwierigen Jahr 2009 konnte sich TMCL gut behaupten und die Beförderungszahl von durchschnittlich 5000 TEU pro Monat insgesamt halten und in einigen Relationen sogar ausbauen. Für 2010 geht Braun von einem Wachstum für TMCL Container Line von etwa 90 Prozent aus.

10 TMCL Container Line again well positioned in the market for 2010

When asking the TMCL executive team of Gordon A. Braun (CEO) and Asmund Johansen (Chairman of the Board of Directors) about their company, they both emphasise right from the start that TMCL perceives itself as a “global non-asset-based shipping line”. Established in 2005, the company headquartered in Antwerp, with branches in Gothenburg and Hong Kong, is part of the Swedish USS Group (USS United Shipping Services AB). “We book carrying capacity with more than 50 major shipping companies and then market these slots via our worldwide network of agencies which communicate with each other using a standardised IT platform. The TMCL information Platform (TiP) and the TMCL Freight Management System (FMS) are deployed in the company’s worldwide operations. Today no fewer than 90 partner agencies in 100 countries work with the company. TMCL customers are predominantly small to medium-sized forwarding companies handling their traditional FCL consignments in containers using our platform. In the meantime, we are also able to offer our customers transport services for cargo in reefer containers,” explains Gordon Braun. In the European and U.S. markets, for example, the company ASECO Container Services handles the agency work, and in the People’s Republic of China TMCL collaborates with the company TopSpeed. Even during 2009, a year that proved difficult for the entire maritime shipping sector, TMCL did quite well and managed to maintain its level of transports at an average of 5,000 TEU per month, and even recorded growth on some routes. For 2010, Braun anticipates the growth for the TMCL Container Line to be in the order of 90 per cent.

11 Mehrzweckfrachter-Neubau ADAM ASNYK auf Jungfernfahrt in Hamburg

Anfang März stellte sich der in China von der Dalian Shipyard gebaute Mehrzweckfrachter ADAM ASNYK auf seiner ersten Reise nach Nordeuropa im Hamburger Hafen vor. Die ADAM ASNYK wird von der Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company (Chipolbrok) eingesetzt und ist nach einem 1897 verstorbenen polnischen Dichter benannt. Das 30.000-t Schiff hat eine Länge von 199,8 m, eine Breite von 27,8 m und erreicht einen Tiefgang von 10,3 m. Das Laderaumvolumen wird von der Reederei mit 37.000 m³, die Container-Stellplatzkapazität mit 796 TEU im Lade-

		<p>Saco Shipping GmbH Indiastraße 5 D-20457 Hamburg Tel.: +49 40 31 17 06- 0 Fax: +49 40 31 17 06- 100 E-Mail: info@saco.de www.saco.de</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Foto: Chipolbrok

raum und 1.108 TEU an Deck angegeben. Zur Be- und Entladung können zwei 320-t- und zwei 50-t-Bordkräne eingesetzt werden. In Kombination können somit bis zu 640 t Schwerekolli mit eigenen Bordkränen umgeschlagen werden. Die Agenturbetreuung in Hamburg wird durch das Unternehmen Reinhold Bange wahrgenommen.

11 Multi-purpose freighter newbuild ADAM ASNYK on maiden voyage to Hamburg

At the beginning of March, the multi-purpose freighter ADAM ASNYK, built at the Dalian Shipyard in China, presented itself at the Port of Hamburg on its first voyage to northern Europe. The ADAM ASNYK is operated by the Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company (Chipolbrok) and is named after a Polish poet who died in 1897. The 30,000-ton ship is 199.80 metres in length, 27.80 metres in width and has a maximum draught of 10.30 metres. According to the shipping company, the cargo hold volume is 37,000 cubic metres, the container carrying capacity is 796 TEU in the hold and 1108 TEU on deck. Two 320-ton and two 50-ton onboard cranes can be used for loading and unloading cargo. This means that together, the ship's onboard cranes can lift heavy consignments weighing up to 640 tons. In Hamburg, the shipping company is represented by the agency Reinhold Bange.

12 Cool Logistics Conference findet wieder in Hamburg statt

Nach dem Erfolg der Cool Logistics Conference im letzten Jahr, wird die Konferenz im Herbst 2010 erneut in Hamburg stattfinden. Das Thema der dritten Cool Logistics Conference ist „Ethik, Umwelt und Effizienz“. Die Konferenz wird vom 20 bis 22 September im Radisson Blu Hotel gehalten und stellt das einzige Forum dar, in dem die globale Kühllogistikette sich treffen und aktuelle Themen sowie zukünftige Entwicklungen diskutieren kann. Die Veranstaltung wird gemeinsam mit einem Komitee

aus Industrie-Experten entwickelt, das gleichermaßen aus Kunden sowie Anbietern von Systemen besteht, die auf den Transport und die Logistik von verderblichen Gütern spezialisiert sind. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt dabei auf dem Kapazitätsmanagement innerhalb der Kühllogistikette und konzentriert sich auf individuelle Transportsysteme via Luft, Straße, Bahn und See. Darüber hinaus wird ein pre-conference Workshop mit Fokus auf Technologie und Innovation stattfinden. Zum ersten Mal wird es außerdem in diesem Jahr ein Sonderseminar zum Thema Speditionsstrategien von verderblichen Gütern geben. Cool Logistics wird auch 2010 wieder von Hafen Hamburg Marketing, der maritimen Marketingorganisation des Hamburger Hafens, durch die Organisation eines Empfanges sowie einer fachkundigen Hafenrundfahrt für die Teilnehmer unterstützt. Weitere Informationen über Cool Logistics 2010 finden Sie unter www.coollogisticsconference.com



12 Cool Logistics Conference returns to Hamburg in September

Following the success of last year's Cool Logistics conference the organisers have decided to take the event back to Hamburg this autumn. The theme of the 3rd Cool Logistics Conference will be 'Ethics, Environment and Efficiencies.' The conference will be held at September 20-22 at the Radisson Blu hotel, Hamburg. It is the only forum where the global cold chain can meet and discuss current and future industry concerns. Being developed with input from a committee of industry experts, representing both users and providers of perishable transport and logistics, the event will concentrate on capacity management in the cold chain, focusing on individual transport modes including air, road, rail and, of course, ocean transport. In addition the event will consist of a pre-conference workshop focusing on technology and innovation. For the first time this year, there will also be a special session featuring perishable shipper strategies. Among others, Cool Logistics will be supported again by the Port of Hamburg, featuring networking receptions as well as a specially designated tour for all the participants. For further information about Cool Logistics 2010 please consult: www.coollogisticsconference.com

		<p>NYK Line (Deutschland) GmbH Am Kaiserkaai 1 · 20457 Hamburg Tel.: +49-40- 33 400- 0 Fax: +49-40- 33 400- 1290 Mail: nykline.hamburg@ne.nykline.com www.nykline.com</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

13 Agility Logistics setzt bei der Beschaffungslogistik für die STARCO Group auf den Hamburger Hafen

Agility, weltweit führender Anbieter von Logistikdienstleistungen, steuert seit Januar die Beschaffungslogistik der STARCO Group, Europas führendem Lieferanten von Reifen, Schläuchen, Felgen, Kompletträdern und Achsstummeln. Ein wichtiges Kriterium für die Entscheidung war Agilitys IT-Lösung „Tracking“, die es STARCO ermöglicht, ihre Supply Chain weiter zu optimieren und die Arbeitsprozesse zu verkürzen. Seit Januar verantwortet Agility den Transport aus Asien zu den STARCO Werken in Deutschland, Großbritannien, Belgien, Dänemark, Polen und Lettland. In einem ersten Schritt wickelt Agility zunächst sämtliche Verladungen zum STARCO-Zentrallager in Lüneburg nahe Hamburg ab und bindet sukzessive die weiteren Länder ein, so dass ab Mitte 2010 das komplette Volumen von rund 8.000 TEUs durch Agility transportiert wird. Für das Projekt STARCO wickelt Agility nahezu alle Container mit Bestimmungsort Lüneburg über den Hafen Hamburg ab. Neben der Ausarbeitung der umfassenden zentralen Logistik für die komplette Beschaffung aus Asien zu den europäischen Standorten

umfasst der Auftrag auch die jeweilige lokale Abfertigung der Importe und die Abbildung der Prozesse in den bestehenden EDI-Systemen. „Tracking“ wurde von Agility entwickelt und ist ein sehr flexibel konfigurierbares Track- und Trace-System, das auf dem bewährten Statistik- und Reportingtool von Agility aufsetzt. Es erlaubt STARCO, ein webbasiertes, individuelles und gleichzeitig sehr einfach zu bedienendes Tracking einzurichten. Mit Hilfe dieser Lösung kann STARCO die Arbeitsprozesse im Einkauf verkürzen und seine Lagerbestände signifikant kleiner halten. „Tracking ist unsere Antwort auf die Kundenanforderung, jederzeit aktuelle Daten über den Transportstatus der Lieferungen zur Verfügung zu haben. Dies lässt sich nur mit einem schnellen, präzisen und verlässlichen Instrument bewerkstelligen, das vollständige Datentransparenz ermöglicht“, kommentiert Beat Simon, CEO Europe bei Agility. Andreas Thorborg, Group Logistics Coordinator STARCO, schätzt die Einfachheit des Systems: „Für uns war es sehr wichtig, ein flexibles und bedienerfreundliches Tracking unserer Sendungen einrichten zu können. Mit der Lösung von Agility sind große Zeitersparnisse möglich; wir können die Beschaffungsprozesse kürzer und einfacher gestalten und das sogar in kleineren Lagerbeständen“.

The advertisement features a dark blue header with the NAVIS logo on the left and the company name 'NAVIS' in large white letters on the right, with a registered trademark symbol. Below the header, the text 'Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft' is displayed. The central part of the ad is dominated by a large, light-colored version of the NAVIS logo. Below this, the text 'the cargo company' is written in a stylized font. At the bottom of the ad, there are several logos and certifications: ISO 9001 VDA 6.2 BUREAU VERITAS Certification, AEO (Authorized Economic Operator), Member of Sea Transport Alliance, IATA (International Air Transport Association) Cargo Agent, and the IATA logo. The website address 'www.navis-ag.com' is prominently displayed at the bottom, followed by a list of office locations: Hamburg · Bremen · Hannover · Frankfurt/M. · Freiberg · Rotterdam · Antwerpen · Barcelona.



Photo: Agility Logistics

13 Agility Logistics relies on Port of Hamburg for procurement logistics for STARCO Group

Since January this year Agility, the world’s leading provider of logistics services, has been responsible for the procurement logistics of the STARCO Group, Europe’s leading supplier of tyres, tubes, wheel rims, complete wheels and stub axles. An important criterion in making the decision was Agility’s «Tracking» IT solution, which allows STARCO to further optimise its supply chain and streamline work processes. Since January, Agility has been handling transport runs from Asia to STARCO plants in Germany, the United Kingdom, Belgium, Denmark, Poland and Latvia. In a first step, Agility is processing all consignments destined for the STARCO central warehouse at Lneburg near Hamburg, before gradually integrating consignments to the other countries. By mid 2010, Agility will be handling the entire volume of around 8,000 TEU. Almost all containers headed for Lneburg under Agility’s STARCO

project are transhipped through the Port of Hamburg. In addition to the development of a comprehensive central logistics concept for the entire procurement process from Asia to the European locations, the order also covers local processing of imports and the mapping of the processes on existing EDI systems. The “Tracking” system developed by Agility is a highly configurable, flexible Track & Trace system based on Agility’s proven statistics and reporting tool. It enables STARCO to set up its own web-based and very easy-to-operate tracking facility. This solution allows STARCO to shorten procurement processes and significantly reduce its inventories. “<Tracking> was developed in response to customer requirements to have access to up-to-date information on the status of consignments at any time. This can only be achieved by means of a fast, precise and reliable tool that results in complete data transparency,” said Beat Simon, CEO Europe for Agility. Andreas Thorborg, Group Logistics Coordinator at STARCO, appreciates the system’s simplicity: “For us, it was very important that we could set up a flexible, user-friendly system for tracking our consignments. The solution provided by Agility saves a great deal of time, and it allows us to shorten and simplify procurement processes – and even keep our inventories down.”



Did you ever had the feeling that you have one or two weak spots in your supply chain? Quality to standard? - Quantity according to the contract? - Warehouse facilities under control? - Transportation on sea and land at the right time and price?

In this line of activities The Schutter Group can strengthen your supply chain and eliminate the weak spots. The Schutter Group, with over 150 years of experience, has a network of offices in 20 different countries

All our activities are done with P.R.I.D.E. - Professional, Reliable, Independent, Dedicated and Efficient.

	Phone	Fax
Hamburg	+49-40 / 309.76.60	+49-40 / 32.14.86
Antwerpen ⁽¹⁾	+32- 3 / 561.02.50	+32- 3 / 568.31.01
Rotterdam	+31-10 / 258.27.00	+31-10 / 442.00.68

⁽¹⁾Schelde-Natie N.V. – Member of the Schutter Group





Axel Mattern, HHM

Captain Peter French

14 Maersk Line nimmt dritten Fernost-Dienst ab Hamburg auf

Am 12. Februar 2010 lief das Containerschiff MAERSK SYDNEY den Hamburger Hafen im Rahmen des erweiterten Liniendienstes AE-10 der Maersk Line an. Der für Hamburg neue Liniendienst verbindet die Häfen Shenzhen (Dachan Bay), Ningbo, Shanghai, Kaohsiung, Shenzhen (Yantian), Hongkong, und Tanjung Pelepas mit dem europäischen Kontinent. Die MAERSK SYDNEY wurde 2005 von der IHI-Werft in Kure (Japan) gebaut, ist 335,5 m lang, 42,8 m breit und hat einen maximalen Tiefgang von 14 Metern. Sie ist eines von derzeit zwanzig Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von durchschnittlich 8.500 TEU, die in den kombinierten Containerliniendiensten AE-10/AE-1 zwischen Nordeuropa und Ostasien beschäftigt sind. Die Schiffe des AE-10 und des AE-1 wechseln nach jedem Umlauf die Rotation. Neu ist die Aufnahme von Hamburg als Anlaufhafen im AE-10. In der Rotation des AE-1 ist Europas bedeutendster Seehafen für Fernost- und Chinaladung bereits enthalten. Alle Liniendienste der Reederei werden am Eurogate HHLA Container Terminal Hamburg (CTH) abgefertigt. Aus Anlass des Erstanlaufs des AE-10 überreichten Axel Mattern (Bereichsleiter Marktentwicklung bei Hafen Hamburg Marketing e.V.) und Bengt van Beuningen (Bereichsleiter Kommunikation und Information bei Hafen Hamburg Marketing e.V.) dem Kapitän der MAERSK SYDNEY Peter French das Admiralitätswappen des Hamburger Hafens. Die weltweit größte Containerschiffsreederei betreibt mittlerweile drei Fernostdienste ab Hamburg. Der neue Liniendienst AE-10 reduziert die Transitzeit z. B. ab Hongkong auf 24 Tage und baut weitere Direktverbindungen aus China und Malaysia aus. Darüber hinaus bedient er auch die Ostseehäfen Aarhus, Göteborg und Danzig. Der Containerverkehr mit Asien erreichte 2009 in Hamburg ein Gesamtvolumen von ??? Mio. Containern (TEU).

Foto: HHM



Foto: Hasenpusch

Mit ??? Mio. TEU hatte die Volksrepublik China (inklusive Hongkong) auch 2009 die Spitzenposition unter den zehn wichtigsten Handelspartnern des Hamburger Hafens im Containerverkehr. Von Hamburg aus werden darüber hinaus wöchentlich annähernd 160 Abfahrten in den Nord- und Ostseeraum angeboten. Der Elbehafen verfügt damit in Nordeuropa über das dichteste Feeder-Netzwerk.

14 Maersk Line launches third Far East service from Hamburg

On 12 February 2010, the containership MAERSK SYDNEY called at the Port of Hamburg as part of the Maersk Line's expanded AE-10 scheduled liner service. This liner service, newly introduced to Hamburg, links the ports of Shenzhen (Dachan Bay), Ningbo, Shanghai, Kaohsiung, Shenzhen (Yantian), Hong Kong and Tanjung Pelepas with continental Europe.

The MAERSK SYDNEY was built at the IHI shipyard in Kure (Japan). The ship is 335.5 metres long, 42.8 metres wide and has a maximum draught of 14 metres. It is one of a current fleet of 20 containerships with an average carrying capacity of 8,500 TEU operating in the combined AE-10 and AE-1 container liner services between northern Europe and eastern Asia. The vessels in the AE-10 and AE-1 services change rotation after each roundtrip. A recent addition is the inclusion of Hamburg as a port of call for the AE-10 service. Europe's most important seaport for cargo to and from the Far East and China is already included in the rotation of the AE-1 service. All the scheduled liner services of the shipping company are handled at the Eurogate HHLA Container Terminal Hamburg (CTH). On the occasion of the inaugural arrival of the AE-10 service, Axel Mattern (Head of Market Development of Port of Hamburg Marketing) and Bengt van Beuningen (Head of Communications and Information of Port of Hamburg Marketing) presented the captain of the MAERSK SYDNEY, Peter French, with the Admiralty coat-of-arms of the Port of Hamburg. The largest container shipping company in the world now operates three Far East services from Hamburg. The new AE-10 scheduled liner service cuts the transit time from Hong Kong, for example, to 24 days, as well as offering additional direct connections from China and Malaysia. The service also calls at the Baltic Sea ports of Aarhus, Gothenburg and Gdansk. Containerised traffic with Asia via Hamburg reached a total volume of 1.5 million containers (TEU) in 2009. With 1.5 million TEU, the People's Republic of China (including Hong Kong) maintained the top ranking among the ten most important trading partners in container traffic for the Port of Hamburg in 2009. There are almost 160 departures a week from Hamburg to the North Sea and Baltic Sea regions. This means that the port on the river Elbe has the most densely structured network of feeder services in northern Europe.

15 **Gemeinsamer Aufbau von Hinterland-Terminals und -Depots geplant**

Die Hafen-Logistikkonzerne EUROGATE und HHLA beabsichtigen, mit einem gemeinsamen Joint-Venture ihrer Intermodaltöchter in Deutschland „Full-Service“-Hinterland-Terminals und -Depots für den Containerverkehr von und zu den deutschen Seehäfen zu errichten. Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und der EUROGATE-Konzern wollen in Deutschland gemeinsam ein Netz von Terminals für den Containerumschlag im Binnenland aufbauen. Für dieses Vorhaben hat jetzt das Bundeskartellamt grünes Licht gegeben. An diesem Joint-Venture halten die Hinterlandgesellschaften von HHLA und EUROGATE, die HHLA Intermodal GmbH sowie die EUROGATE Intermodal GmbH, jeweils 50 Prozent. In der Startphase hat das Joint-Venture die Aufgabe, Terminalkonzepte zu ent-

wickeln, Standortkonzeptionen zu prüfen, Anlagen mit integrierten Depots zu bauen und gegebenenfalls zu vermarkten. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für maritime Transport- und Logistikketten im Hinterland der deutschen Seehäfen nachhaltig zu verbessern. Dr. Sebastian Jürgens, HHLA-Vorstand für die Segmente Intermodal und Logistik: „Wir stärken mit unserem Konzept die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen, weil wir sie intelligenter und besser mit dem Hinterland verbinden. Das ist ganz im Sinne des nationalen Hafenkonzeptes der Bundesregierung.“ Emanuel Schiffer, Vorsitzender der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung: „Wir wollen die hohen Qualitätsstandards der deutschen Seehäfen auch auf die Hinterland-Terminals ausweiten. HHLA Intermodal und EUROGATE Intermodal stellen dabei ihr Know-how zur Verbesserung der maritimen Logistikketten zur Verfügung, von dem die gesamte Logistik-Branche profitieren wird.“

15 **Joint expansion of hinterland terminals and depots planned**

The port logistics groups EUROGATE and HHLA are planning a joint venture of their intermodal subsidiaries to establish full-service terminals and depots in the German hinterland for container traffic to and from German seaports. Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) and the EUROGATE Group are planning to set up a network of terminals for container handling in the German hinterland. The German Federal Cartel Office has given its approval for the project. The hinterland subsidiaries of HHLA and EUROGATE – HHLA Intermodal GmbH and EUROGATE Intermodal GmbH – each hold a 50-per cent stake in the joint venture. During the start-up phase, the joint venture's task is to develop terminal concepts, review location concepts, and to build facilities featuring integrated storage depots, and possibly to market these. The purpose of the venture is to improve the general conditions for maritime transport and logistics chains in the hinterland of Germany's seaports on a long-term basis. Dr. Sebastian Jürgens, HHLA Management Board member for Intermodal and Logistics segments: “With this concept, we will be boosting the competitiveness of Germany's seaports, because it will provide better, more intelligent links with the hinterland. This is entirely in the spirit of the German federal government's national port concept.” Emanuel Schiffer, Chairman of the EUROGATE Group management: “Our aim is to extend the high standards of quality established at German seaports to the hinterland terminals as well. HHLA Intermodal and EUROGATE Intermodal will provide their expertise for the purpose of improving the maritime logistics chains, and this will benefit the entire logistics sector.”

16 Dr. Brunthaler GmbH bietet IT-Lösungen im Bereich offenes Zolllager und Gefahrstofflagerung

Aktuell zu der vom Hamburger Senat bei der Bundesregierung beantragten Aufhebung der Freizone im Hamburger Hafen zum 1. Januar 2013 bietet der Berliner IT-Dienstleister zwei Erweiterungsmodul seines Lagermanagementsystems „Storageem®“, die eine flexible und kostengünstige Abwicklung von Aufgaben im Bereich des offenen Zolllagers und der Gefahrstofflagerung über das Internet ermöglichen. Storageem ist ein Warehouse Management System (WMS), das alle Lagerlogistik-Prozesse vom Wareneingang bis zum Versand integriert. Angesichts steigender Sicherheitsanforderungen bei der Behandlung und Lagerung von Gefahrstoffen erweiterte Dr. Brunthaler das Storageem-System um ein Gefahrgut-Modul.

16 Dr. Brunthaler GmbH supplies IT solutions for open, bonded warehouses and storage of hazardous substances

Coinciding with the proposal for the abolishment of the Free Zone in the Port of Hamburg by 1 January 2013 submitted by the Hamburg Senate to the German federal government, the Berlin-based IT services provider offers two expansion modules for the company's "Storageem®" warehouse management system, a flexible and cost-effective tool for handling the processing in the areas of open, bonded warehouses and storage of hazardous goods over the Internet. Storageem is a Warehouse Management System (WMS) integrating all warehouse logistics processes, from goods receipt to dispatch. In response to increased safety requirements for the handling and storage of hazardous substances, Dr. Brunthaler is expanding the Storageem system by adding a hazardous goods module.

17 Neues KV-Terminal: WerraKombi Terminal (WKT) in Philippsthal

Im April nimmt in Philippsthal an der Werra das KTG-eigene „WerraKombi-Terminal“ (WKT) den Betrieb auf. Der Standort liegt nur 30 Kilometer südlich von Eisenach und 30 Kilometer östlich von Bad Hersfeld und bietet damit der regionalen Wirtschaft eine neue Verlademöglichkeit im umweltfreundlichen Kombinierten Ladungsverkehr von Containern und Wechselbrücken. Mit dem neuen KV-Terminal wird das KTG-Netz der Baltic-Train Linienverkehre erweitert. Die Baltic-Train Zuglinien können als „offene Zuglinien“ von Verladern aus Industrie und Handel, Reedereien und Speditionen für den Transport genutzt werden. Im Rahmen einer gemeinsamen Informationsveranstaltung stellten bereits Ende Februar KTG und Hafen Hamburg Marketing interessierten Wirtschaftsvertretern



Foto: KTG

Im Rahmen einer gemeinsamen Informationsveranstaltung stellten bereits Ende Februar KTG und Hafen Hamburg Marketing das neue Terminalkonzept vor./As part of a joint information event, KTG and Port of Hamburg Marketing presented the new terminal concept end of February.

aus der Region Philippsthal das neue Terminalkonzept vor. Das „WerraKombi Terminal“ übernimmt eine Verteilerfunktion bei der Abfertigung von Containerzugverbindungen der Baltic-Train Linienverkehre zwischen dem Hamburger Hafen und der Region. Bei allen Zuglinien besteht im laufenden Betrieb ein enger Zusammenhang mit den Warenströmen der KTG Muttergesellschaft K+S. Fahrpläne der Baltic-Train Zugangebote sind im Internet aufrufbar unter: www.baltic-train.de

17 New KV terminal: WerraKombi Terminal (WKT) in Philippsthal

In April the "WerraKombi-Terminal" (WKT) owned by KTG is scheduled to take up operations in Philippsthal on the river Werra. The location is only 30 kilometres south of Eisenach and 30 kilometres east of Bad Hersfeld and thus provides the regional economy with a new loading facility in the environmentally compatible combined loading operations of containers and swap bodies. The new combined loading terminal will extend the KTG network of the Baltic Train line services. As "open train lines", the Baltic Train services can be used for transportation by shippers from industry and commerce, ship owners and forwarding agents alike. As part of a joint information event, KTG and Port of Hamburg Marketing already presented the new terminal concept to representatives from the business community in the Philippsthal region as early as end-February. The "WerraKombi Terminal" will be assuming a distributive function in the clearance of container train links of the Baltic-Train line services between the Port of Hamburg and the region. Under current operations, all train lines are closely involved in the merchandise flows of KTG's parent company, K+S. Timetables for Baltic-Train services available can be accessed on the Internet at www.baltic-train.de


18 Kooperation der Elbehäfen erfolgreich gestartet

Die im September 2009 von der Unterelbe-Hafengruppe Brunsbüttel Ports GmbH und Glückstadt Port GmbH & Co. KG sowie den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe

GmbH im Beisein von Hafen Hamburg Marketing Vorstand Claudia Roller vereinbarte Kooperation zur besseren Verknüpfung der Leistungsangebote bringt bereits erste Erfolge. So werden bestehende Geschäftsfelder, wie z. B. der Transport von Windkraftanlagen, gemeinsam optimiert. Bei neuen Projekten, die auf der Elbe transportiert werden sollen, erfolgt eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den beteiligten Häfen an der Oberelbe (Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice, Roßlau) sowie den Hafentplätzen an der Unterelbe (Elbehafen Brunsbüttel, Ölhafen Brunsbüttel, Hafen Ostermoor, Hafen Glückstadt). Anfang Dezember 2009 erfolgte im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt der Umschlag von insgesamt 12 Rotorblättern mit einem Stückgewicht von je 6.500 kg im Auftrag der Firma Vestas Blades Deutschland GmbH. Die Rotorblätter mit den außergewöhnlichen Ausmaßen von 44,00 x 2,50 x 3,20 m wurden mit hafeneigenen Kranen im Tandemumschlag in einen Schubleichter der Deutschen Binnenreederei gehoben. Anschließend erfolgte auf der Wasserstraße Elbe der Transport von Dresden bis in den Hafen Brunsbüttel. Von dort ging der Transport der Rotorblätter dann am 16. Dezember nach Umladung mit dem Seeschiff „FLINTERDIJK“ nach Frankreich.

18 Successful start to cooperation between ports along the river Elbe

The cooperation agreement entered into by the companies Unterelbe-Hafengruppe Brunsbüttel Ports GmbH, Glückstadt Port GmbH & Co. KG and Schische Binnenhäfen Oberelbe GmbH in September 2009 and witnessed by Port of Hamburg Marketing CEO Claudia Roller is already starting to bear fruit. The purpose of the agreement is to achieve a better integration of the services being offered. Existing business segments such as the transportation of wind energy equipment are to be optimised in a joint effort. For new project cargoes to be shipped along the river Elbe, there will be close cooperation and coordination between the participating ports. Along the Upper Elbe, these ports are: Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice, Rosslau. Along the Lower Elbe, the participating ports are: Brunsbüttel Elbe Port, the Brunsbüttel Oil Port, the Port of Ostermoor and the Port of Glückstadt. At the beginning of December 2009, a total of 12 rotor blades weighing 6,500 kg each were handled at the Alberthafen port in Dresden-Friedrichstadt on behalf of the company Vestas Blades Deutschland GmbH. The rotor blades with the unusual dimensions of 44.00 x 2.50 x 3.20 m were loaded onto a pusher barge owned by Deutsche Binnenreederei by port cranes working in tandem. They were transported to the Port of Brunsbüttel along the fairway on the Elbe. The consignment rotor blades was transferred onto the ocean-going ship FLINTERDIJK on 16 December for the next leg of the journey to France.



BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

Universalhafen
Elbehafen Brunsbüttel

Transport · Umschlag · Lagerung · Projektlogistik

Brunsbüttel Ports GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: 04852 884-0
Fax: 04852 884-26
info-bp@schrammgroup.de
www.schrammgroup.de

company of
SCHRAMM
group



KÜTER & STAECK
CREATIVE POOL
Zeitschriften · Handling · Produktion · Anzeigenverwaltung

AUS EINER FLUT...

... **VON TÄGLICHEN INFORMATIONEN** genau die auszuwählen, die Ihre Kunden unbedingt erhalten sollen, das ist effektive Kommunikation. Und das geht am besten mit einem regelmäßig erscheinenden Medium – z. B. einer Zeitschrift. Immer aktuell, vielseitig und oft schon sehnhchst erwartet. Eben genauso, wie Sie es vom Port of Hamburg Magazine gewohnt sind.

KÜTER & STAECK CREATIVE POOL · RABOISEN 16 · 20095 HAMBURG
TELEFON: 0 40- 36 111 5- 0 · FAX: 0 40- 36 111 5- 10
E-MAIL: INFO@CREATIVEPOOL.DE · WWW.KUETER-STAECK.DE

Feeder-Verbindungen des Hamburger Hafens



Grafik: HHM

19 HHLA und EUROGATE stärken Feederstandort Hamburg

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und EUROGATE stärken mit dem Ausbau ihrer neuen Feeder Logistik Zentrale (FLZ) für Zubringerschiffe die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Nach einem erfolgreichen Anlauf der FLZ mit dem ersten Kunden Unifeeder will das Gemeinschaftsunternehmen nun weiter investieren und neue Kunden gewinnen. Zugleich sieht die HHLA eine Stabilisierung bei den Feederverkehren in Hamburg. „Mit der FLZ schaffen wir ein Rundum-Sorglos-Paket für die Operateure von Zubringerschiffen“, sagte Heinrich Goller, Geschäftsführer der FLZ und Geschäftsführer der HHLA Container Terminals. „Das ist eine Win-Win-Situation für die Terminalbetreiber und Feederreederei.“ Ziel der FLZ ist es, die Abfertigung von Feederschiffen in Hamburg zu optimieren, zu beschleunigen und damit die Kosten für die Reedereien zu senken. Feederverkehre haben für den Hamburger Hafen eine große Bedeutung. So genannte Feederschiffe sammeln Container, die Hamburg mit dem Überseeschiff etwa aus Asien oder Amerika erreichen, an den verschiedenen Terminals ein und transportieren sie weiter in die Abnehmerländer, vor allem im Ostseeraum, und umgekehrt. Das erfordert eine ausgefeilte Logistik im Hafen. So versorgt ein Überseeschiff, das in Hamburg entladen wird, im Schnitt 40 bis 60 Feederschiffe mit Ladung. Gleiches gilt für das Beladen. Mit 45 Feederdiensten verfügt Hamburg über das dichteste und leistungsfähigste

Zubringer- und Verteilernetz in Nordeuropa. Der Hamburger Hafen zählt bis zu 160 Abfahrten von Feederschiffen pro Woche. „Hamburg ist der führende Feeder-Hub in Nordeuropa für den Ostseeraum“, sagte Dr. Stefan Behn, HHLA-Vorstand für das Segment Container. „Die Vorteile Hamburgs als Transshipment-Hub sind eine hohe Qualität und Flexibilität in der Feederschiffabfertigung unter der Berücksichtigung der lokalen Bedingungen“, sagte Bertram, Deutschlandchef der dänischen Reederei Unifeeder, die die meisten Feederverkehre für den Ostseeraum in Hamburg abwickelt. Die FLZ, die ihren Sitz am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) hat, steht mit ihren acht Mitarbeitern in ständigem Kontakt zu den drei HHLA Container Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort, dem EUROGATE Container Terminal Hamburg und

vier weiteren Terminals in Hamburg. Läuft ein Feeder-schiff den Hamburger Hafen an, organisiert die FLZ den optimalen Rundlauf an den Terminals, etwa die Anmeldung an den Liegeplätzen, mögliche Änderungen bei den Rotationen, Zubuchungen bei den Ladungen oder Abstimmungen der Arbeitsabläufe. Der Rundlauf eines Feederschiffes, das im Hamburger Hafen Container für den Weitertransport mit einem Überseeschiff, etwa nach Asien oder Amerika, entlädt und neue Ladung beispielsweise für den Transport nach Stockholm aufnimmt, kann bis zu zwei Tage dauern. Eine Koordination durch die FLZ kann diesen Rundlauf um bis zu 30 Prozent beschleunigen. Verspätet sich beispielsweise ein Überseeschiff, das den EUROGATE Container Terminal anlaufen soll, gibt es dort freie Kapazitäten für die Beladung eines Feederschiffes. Die FLZ leitet das Schiff dann dorthin. So entfallen Wartezeiten. „Die FLZ ist ein wichtiges Instrument, um die Feeder-verkehre im Hamburger Hafen effizient für alle Beteiligten zu koordinieren. Das spart Zeit und Kosten“, so Peter Zielinski, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminal Hamburg und Beiratsmitglied der FLZ. „Und gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind Zeit und Kosten kritische Größen.“ HHLA und EUROGATE haben sich frühzeitig das Ziel gesetzt, Anläufe von Zubringerschiffen im Hamburger Hafen besser zu koordinieren. Im vergangenen Jahr gründeten die beiden Terminalbetreiber schließlich ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem die HHLA mit 67 Prozent und Eurogate mit 33 Prozent beteiligt ist.

Foto: Hasenpusch

SUPERIOR SERVICE & COMPETITIVE LOLO/RORO RATES TO NORTH AMERICA

ACL
Atlantic Container Line Deutschland GmbH
Tel: +49 40 36 13 03 0 • Email: info@aclcargo.com • www.ACLcargo.com



19 HHLA and EUROGATE reinforce Hamburg as a feeder location

With the expansion of their new Feeder Logistics Centre (FLZ) catering to feeder ships, the companies Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) and EUROGATE are further strengthening the competitiveness of the Port of Hamburg. After a successful start in the operation of the FLZ with Unifeeder as its first customer, the joint venture now plans to make additional investments and attract more customers. At the same time, HHLA is foreseeing a stabilisation in terms of feeder services in Hamburg. “With the FLZ, we are providing a ‘comprehensive no-worry package’ for feeder ship operators,” said Heinrich Goller, Managing Director of the FLZ and of HHLA Container Terminals. “It is a win-win situation for us as the terminal operator and for feeder ship owners alike.” The purpose of the FLZ is to optimise and speed up the clearance of feeder ships in Hamburg, reducing the cost to shipping companies in the process. Feeder services are of great importance for the Port of Hamburg. So-called feeder ships collect containers arriving in Hamburg on board ocean-going ships from Asia or America from the various terminals and carry them to the various destination countries, especially in the Baltic region. These services also operate in the other direction, bringing containers to Hamburg. This calls for sophisticated port logistics. On average, a ship arriving from overseas will unload enough cargo in Hamburg for between 40 and 60 feeder ships. The same is true for loading. With a total of 45 feeder services, Hamburg has the most densely-structured and efficient feeder and distribution network in northern Europe. There are up to 160 sailings of feeder ships from the Port of Hamburg each week. “Hamburg is the leading feeder hub in northern Europe for the Baltic region,” said Dr. Stefan Behn, HHLA Executive Board member for the Container segment. “Hamburg’s advantages as a transhipment hub are the high quality and flexibility of its feeder-ship clearance operations, which still make allowance for local conditions,” said Bernd Bertram,

manager of the German branch of the Danish Unifeeder shipping company, which runs most of the feeder services for the Baltic region via Hamburg. Located at the HHLA Container Terminal Tollerort (CTT), the FLZ with its staff of eight is in constant contact with the three HHLA container terminals in Altenwerder, Burchardkai and Tollerort, as well as with the EUROGATE Container Terminal Hamburg and four other terminals in Hamburg. Whenever a feeder ship arrives at the Port of Hamburg, the FLZ organises the optimal routing along the various terminals. This involves activities such as giving notification for

required berths, making changes to rotations, handling additional cargo bookings and the coordination of work processes. The roundtrip of a feeder ship through the Port of Hamburg, unloading containers for onward carriage by a vessel sailing for overseas destinations such as Asia or America before loading fresh cargo for transportation to Stockholm, for example, can take up to two days. Coordination by the FLZ can speed up this process by up to 30 per cent. For example, the late arrival of an ocean-going ship due at the EUROGATE Container Terminal will free up additional capacity for loading a feeder ship, and the FLZ will therefore direct a feeder ship to EUROGATE to take advantage of the situation and so eliminate waiting times. “The FLZ is an important facility for coordinating feeder services in the Port of Hamburg more efficiently, for the benefit of all the parties involved. This saves both time and costs,” said Peter Zielinski, Managing Director of EUROGATE Container Terminal Hamburg and member of the FLZ Advisory Board. “Especially in difficult times for the economy, time and costs are critical factors in the equation.” HHLA and EUROGATE pursued their aim of improving the coordination of feeder ship movements at the Port of Hamburg for a long time. Last year, the two terminal operators established a joint venture, with HHLA holding a 67-per cent stake and Eurogate the remaining 33 per cent.

Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

Magdeburger  Hafen GmbH

- insgesamt 115 ha im Sondergebiet Hafen und in unmittelbarer Nähe
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- und Bahnanschluss
- zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis 200 km
- durch den Bau der Niedrigwasserschleuse ab Mitte 2011 an 365 Tagen wasserstandsunabhängig bei 4,00 m Wassertiefe
- leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal) im neuen Hansehafen

Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!

Saalestr. 20 · D 39126 Magdeburg · Tel. +49 (0) 391/5939-162 · Fax +49 (0) 391/5939-210
E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu

20 Mehr Natur für die Elbe

Nach einer Anhörung von Handels-, Landwirtschaftskammer und Naturschutzverbänden hat der Senat abschließend den Gesetzentwurf zur Errichtung und Finanzierung der Stiftung „Lebensraum Elbe“ beschlossen. Er überweist den Gesetzentwurf weiter an die Bürgerschaft, die ihrerseits darüber beraten und beschließen muss. Mit dem Bürgerschaftsbeschluss ist die Stiftung dann errichtet. Im Anschluss daran werden Vorstand und Stiftungsrat bestellt. Die Stiftung könnte Mitte des Jahres ihre Arbeit aufnehmen. Die neue Umwelt-Stiftung soll für die Elbe neue Flachwasserbereiche schaffen, Wattflächen erhalten und entwickeln, alte Elbarme und Nebengewässer wieder an den Hauptstrom anbinden und Vorlandflächen sowie Ufer wieder naturnäher gestalten. Weiter soll die Elbe-typische Tier- und Pflanzenwelt im Deichvorland durch weniger oder sogar Aufgabe von Bewirtschaftung erhalten und verbessert werden. In der Stiftung arbeiten Stadt, Hafen und Naturschutz zusammen, um den ökologischen Zustand der Elbe zu verbessern. Mit einer langfristig angelegten Strategie sollen Lebensräume für Tiere und Pflanzen an und in der Elbe erhalten, verbessert oder wiederhergestellt werden. Mit der neuen Stiftung „Lebensraum Elbe“ schafft Hamburg zum ersten Mal eine Einrichtung, die dieses Ziel aktiv, über längere Zeit und mit Kapital ausgestattet verfolgt. Der Senat hatte am 22. September 2009 den Gesetzentwurf über die Stiftung Lebensraum beschlossen und ihn zur Anhörung von Handelskammer, Landwirtschaftskammer und anerkannten Naturschutzvereinen zu dem Gesetzentwurf freigegeben. Die Anhörung hat nur zu wenigen Änderungen am Gesetzentwurf des Senats geführt. Die Bürgerschaft wird sich vermutlich ab Februar mit der „Stiftung Lebensraum Elbe“ beschäftigen.

HINTERGRUND:

Die Elbe gehört zu den bedeutendsten Flusssystemen Europas. Die Unterelbe ist aber vor allem in den letzten 100 Jahren von Hamburg bis zur Mündung in die Nordsee stark verändert worden. Eindeichungen haben das weiträumige Fluss-System mit Nebenarmen, Flachwasserzonen und breitem Vorland auf einen Hauptstrom mit starker Strömung verringert. Die neue Stiftung soll dazu beitragen, den Trend umzukehren. Auch heute noch ist der Unterelberaum ein wertvoller Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten. Die Elbe und die angrenzenden Uferbereiche sind von Hamburg bis zur Nordsee Bestandteil des europäischen Naturerbes und als Natura 2000-Gebiete nach EU-Recht ausgewiesen. Der Naturraum Unterelbe weist deshalb für die Zukunft ein hohes ökologisches Potenzial aus, das zu erhalten, zu entwickeln und wiederherzustellen ist. Dabei werden die Vielfalt der Natur und die Schönheit der Landschaft auch der Erholung zu Gute kommen. Diese ökologische Verbesserung der Elbe ist langfristige Aufgabe. Der Senat hat deshalb eine Stiftung auf den Weg gebracht, die sich

losgelöst von tagespolitischen Erfordernissen allein dieser Aufgabe widmet. In der Stiftung sollen staatliche Stellen, die Schifffahrts- und Hafenvirtschaft und die Naturschutzverbände zusammenarbeiten. Als Startkapital bekommt die Stiftung sofort mit ihrer Gründung 10 Mio. Euro. Weiter fließen der Stiftung innerhalb der nächsten 10 Jahre 7,5 Mio. Euro im Zusammenhang mit der Beseitigung von Hafenbecken aufgrund von Umstrukturierungen im Hafen zu, sowie jährlich vier Prozent des Hafengeldes und ein Prozent der Ausgaben für den Hochwasserschutz.

20 More nature for the river Elbe

Following a hearing of the Chambers of Commerce and Agriculture and nature conservation associations, the Senate finally adopted the legislative bill on setting up and financing the “Lebensraum Elbe” foundation. It will pass the bill on to the Hamburg City Parliament, which will in turn discuss and adopt it. Once this piece of legislation has been passed by the City Parliament, the foundation will be established. Next, a management board and foundation committee will be appointed. The foundation could take up work by mid-2010. The new environmental foundation will be established with the purpose of creating new shallow-water areas for the Elbe, to preserve and develop tidal flats, to reconnect former branches and tributaries to the main course of the river, and to return shores and foreshores to a more natural state. In addition, the fauna and flora typical of the Elbe environment outside the dykes is to be preserved and improved through measures to reduce or even abolish agriculture. The City of Hamburg, the port and nature conservation bodies will work together in the foundation with the aim of improving the ecological condition of the Elbe. A long-term strategy will be developed to preserve, improve or restore habitats for animals and plants in and along the Elbe. By establishing this new “Lebensraum Elbe” foundation, Hamburg is for the first time setting up an institution with the express purpose of pursuing this objective actively and long term, and with access to the necessary funding. On 22 September 2009 the Senate had adopted the legislative bill for the Lebensraum foundation and approved its release for a hearing of the Chambers of Commerce and Agriculture and acknowledged nature conservation associations. The hearing only gave rise to a few amendments to the bill passed by the Senate. The Hamburg City Parliament will probably begin dealing with the „Stiftung Lebensraum Elbe“ from February.

BACKGROUND:

The Elbe is one of the most important river systems in Europe. However, over the last 100 years especially, the Lower Elbe stretching from Hamburg to the river mouth on the North Sea has undergone major changes. Dams have reduced the once extensive river system with its branches, shallow-water zones and broad foreshores to



Foto: Hasenpusch

a main river with a strong current. The new foundation is intended to contribute towards reversing this trend. The Lower Elbe region is still a valuable habitat for many animals and plants today. The Elbe and adjoining shore areas from Hamburg to the North Sea form part of the European Natural Heritage and are listed as Natura 2000 areas in accordance with EU legislation. The natural environment of the Lower Elbe region therefore has a high ecological potential for the future, a potential that needs to be preserved, developed and restored. This will also benefit biodiversity and the beauty and recreational value of the landscape. To achieve improvements in the ecology of the Elbe is a long-term endeavour. For this reason, the Senate has established a foundation that can devote its efforts to this task without interference from day-to-day politics. The foundation will cooperate with government authorities, the maritime shipping sector and port-related industries as well as nature conservation bodies. The foundation will receive start-up capital of 10 million euros as soon as it is established. A further 7.5 million euros will go to the foundation over the next 10 years in connection with the removal of harbour basins in the course of port restructuring measures, plus 4 per cent port fees and 1 per cent of the expenditure for flood protection each year.

21 Green Port Hamburg: Hamburg setzt „Schwefel-Richtlinie“ der EU um

Seit Anfang Januar dürfen Schiffe ab einer Liegezeit von zwei Stunden in den Häfen der Europäischen Union keine Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von über 0,1 Prozent mehr verwenden. Damit wird der aktuelle Wert von 1,5 Prozent um rund 93 Prozent verringert. Ausnahmen sind nur durch den Stopp aller Motoren



Foto: Hasenpusch

und Kesselanlagen oder durch eine andersartige Energieversorgung, z. B. durch Landstrom, möglich. Hamburg setzt hiermit eine entsprechende EU-Richtlinie (2005/33/EG, „Schwefel-Richtlinie“) mit einem eigenen Gesetz um. Damit soll die Luftverschmutzung in Häfen verringert werden, die bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe entsteht. Konkret bedeutet dies eine Reduzierung der Partikelemissionen um rund 70 Prozent. Umweltsenatorin Anja Hajduk: „Die Umsetzung der Schwefel-Richtlinie passt genau in unser Konzept, in der Stadt und im Hafen durch geeignete Maßnahmen für bessere Luft zu sorgen. Hamburg bemüht sich zudem, zusammen mit anderen europäischen Hafenstädten, Rahmenbedingungen für die Einführung von Landstrom zu formulieren, um künftig noch besseren Umweltschutz im Hafen zu erreichen.“ Wirtschaftsminister Axel Gedaschko: „Durch die Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff während der Liegezeit werden die Belastungen für die Umwelt im Hafen massiv reduziert. Die Schifffahrt trägt so ihren Anteil zur qualitativen Verbesserung der Luft bei. Diese Maßnahme ist ein Teil des Gesamtumweltkonzepts des Hamburger Senats.“ Die Kontrollen im Hafen werden von der Wasserschutzpolizei durchgeführt.

21 Green Port Hamburg: implementation of the EU „Sulphur Directive“

Since the beginning of January, ships at berth for two or more hours in European Union ports have no longer been permitted to burn fuel with a sulphur content greater than 0.1 per cent. This represents a reduction of about 93 per cent on the current 1.5 per cent figure. Exceptions are only possible by shutting down all engines and boiler plants, or by using an alternative energy supply such as shore power. Hamburg is implementing the relevant EU Directive (2005/33/EC, „Sulphur Directive“) by introducing its own legislation. The objective is to reduce air pollution in ports resulting from the burning of marine fuels with a high sulphur content. This measure will result in a reduction of particle emissions of around 70 per cent. Senator for the Environment Anja Hajduk: „The implementation of the Sulphur Directive fits in perfectly with our own plans to ensure improved air quality in the city and the port by introducing suitable measures. Together with other European port cities, Hamburg is also committed to the establishment of a framework for the introduction of shore power, in an effort to make further improvements to environmental protection at the port.“ Senator for Economic Affairs Axel Gedaschko: „The switch to low-sulphur fuels by ships lying at berth will result in a massive reduction in emissions at the port. In this way, maritime shipping will make its contribution toward improving air quality. This measure is part of the overall environmental concept of the Hamburg Senate.“ The water police will conduct checks on ships at the port.



Foto: GEODIS

22 GEODIS Logistikzentrum in Hamburg eingeweiht

Im Februar eröffnete GEODIS Logistics Deutschland sein neues Logistikzentrum in der Metropolregion Hamburg. Vor knapp 100 Gästen aus Wirtschaft und Politik betonte Geschäftsführerin Andrea Rudy die strategische Bedeutung der Anlage für Waren aus Osteuropa, Asien und Übersee. Auch in punkto Nachhaltigkeit übernimmt der insgesamt 12.000 m² große Neubau eine Vorreiterrolle. „Unser alter Standort im Hamburger Stadtteil Billbrook aus den 1960er Jahren wurde den heutigen Logistikanforderungen nicht mehr gerecht“, erläutert Andrea Rudy die Entscheidung zum Neubau im LogPark Hamburg, im Süden der Hansestadt. „Die neue Logistikanlage ist exakt auf unsere kundenspezifischen Bedürfnisse abgestimmt.“ Ob für Textilwaren, Fast Moving Consumer Goods oder andere Produkte: Mit der direkten Anbindung an die A1, Abfahrt Rade, und der Nähe zum Hamburger Hafen kann GEODIS über das Distributionszentrum die Waren effizient und zuverlässig an Empfänger in Deutschland und Europa verteilen.

50 MITARBEITER FÜR REIBUNGSLOSE PROZESSE

Um die Lkw schnell zu entladen, verfügt das Gebäude an der Vorder- und Hinterseite über insgesamt 17 Tore. Die insgesamt 12.000 m² große Anlage beinhaltet allein 10.000 m² Lagerfläche mit Potenzial für 36 Regalreihen – das bietet ein Höchstmaß an Flexibilität. Auf zweigeschossigen Fachbodenregalanlagen oberhalb einer Zwischenbühne – der so genannten Mezzanin – wickelt GEODIS die zunehmende Kleinteilekommissionierung ab. Rund 50 Mitarbeiter sind vor Ort im Einsatz – darunter Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachlageristen, IT-Experten und Logistikmanager. Sie sorgen für reibungslose Logistikabläufe vom Wareneingang über Lagerhaltung bis hin zu Kommissionierung, Konfektionierung, Verpackung und Versand.

LOGISTIKANLAGE SCHONT KLIMA UND KOSTEN

Das Logistikzentrum basiert auf einer energiesparenden Bauweise und wurde mit dem Gütesiegel der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ausgezeichnet. Mit einer Geothermie-Anlage zum umweltfreundlichen Heizen und Kühlen der Büroräume, hohem Tageslichtanteil in der Logistikhalle und höchster thermischer Isolierung kann GEODIS den Energieverbrauch um mehr als 30 Prozent gegenüber herkömmlichen Logistikanlagen senken. Damit nimmt die Anlage in Norddeutschland eine Vorreiterrolle beim nachhaltigen Bauen von Logistikkimmobilien ein.

STANDORT MIT WACHSTUMSPOTENZIAL

Mit der Expansion in Hamburg folgt GEODIS sowohl dem Bedarf global vernetzter Kundenanforderungen als auch der klaren Konzernstrategie, GEODIS in allen relevanten Hfen auszubauen. Smtliche Zeichen stehen auf Wachstum: Die Option auf weitere 5.800 angrenzende Quadratmeter hat GEODIS Logistics sich beim Investor des LogPark Hamburg, der Habacker LogPark Holding, gesichert.

22 GEODIS Logistics Centre in Hamburg officially inaugurated

In February, GEODIS Logistics Germany officially opened its new logistics centre in the Hamburg metropolitan region. In front of almost 100 guests from business and politics, Managing Director Andrea Rudy highlighted the strategic importance of the facility for goods arriving from eastern Europe, Asia and other overseas markets. The new building with a total floor space of 12,000 square metres also has model character in terms of sustainability. “Our previous location in the Hamburg suburb of Billbrook, which was built in the 1960s, was no longer capable of meeting modern logistics requirements,” said Andrea Rudy in explaining the company’s decision to

build a new facility at LogPark Hamburg, to the city's south. "Our new logistics centre is designed to meet our customer-specific needs perfectly." Whether it involves textiles, fast-moving consumer goods or other products: thanks to direct access to the Rade exit of the A1 motorway and the proximity to the Port of Hamburg, GEODIS is able to distribute goods efficiently and reliably across Germany and Europe from its new logistics centre.

50 EMPLOYEES ENSURE SMOOTH PROCESSING

To facilitate rapid unloading of trucks, the building has a total of 17 gates spread over the front and rear. The 12,000-square metre facility comprises no less than 10,000 square metres of warehouse space capable of accommodating up to 36 rows of shelving, which ensures maximum flexibility. GEODIS handles the increasing volume of order-picking for small components using a two-level shelving system located above a mezzanine floor. About 50 staff – including forwarding, logistics and warehousing specialists, IT experts and logistics managers – work on site. They ensure the smooth operation of all logistics procedures, from goods receipt and storage all the way through to order picking, finishing, packaging and dispatch.

LOGISTICS FACILITY GOOD FOR CLIMATE AND COSTS

The logistics centre features an energy-saving design and was awarded the Seal of Quality by the German Sustainable Building Council (DGNB). Environmentally friendly heating and cooling of office spaces by the geothermal plant, a high proportion of natural light in the logistics hall and maximum-grade thermal insulation allow GEODIS to lower energy consumption by more than 30 per cent compared with more traditional logistics facilities. As a result the facility built in northern Germany assumes model status for the sustainable construction of logistics properties.

LOCATION WITH GROWTH POTENTIAL

The expansion of its facilities in Hamburg is part of the GEODIS strategy designed to meet the needs of customers with global networks, as well as the clearly defined Group strategy to expand GEODIS in all relevant port locations. All indications point towards further growth: GEODIS Logistics has already taken out an option for a further 5,800 square metres of adjoining space with the investor of LogPark Hamburg, the company Habacker LogPark Holding.

23 Bundesregierung plant 1,60 m Tiefe für Oberelbe

Die Bundesregierung will sich dafür einsetzen, die Oberelbe für schwerere Schiffe passierbar zu machen. Vom Jahr 2011 an sollen auf der Elbe Schiffe mit dreifach gestapelten Containern fahren können, kündigte

der Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) Anfang des Jahres in Berlin an. Auf den meisten Strecken seien bisher nur Schiffe mit zwei Lagen unterwegs. „Wir müssen den Reedern eine Wassertiefe von 1,60 m garantieren“, sagte Ferlemann. Dazu sollen durch das Hochwasser im Jahr 2002 zerstörte Regelwerke wieder repariert und Ablagerungen im Flussbett mit Baggern abgetragen werden. Baumaßnahmen rund um die Elbe erregen seit Jahren die Gemüter. Ein Ausbau der Elbe sei aber nicht geplant, sagte der Staatssekretär. „Die Straßen und Schienen stoßen bereits an ihre Kapazitätsgrenzen“, sagte Ferlemann. Durch die Vertiefung werde das Transportvolumen auf der Elbe um das Vierfache gesteigert. Für Naturräume bestehe keine Gefahr.



Foto: Hasenpusch

23 Federal government plans for a depth of 1.60 metres in the Upper Elbe

The German federal government will support measures to make the Upper Elbe river navigable for heavier ships. At the beginning of this year, the State Secretary for Transport Enak Ferlemann (CDU) announced in Berlin that, starting in the year 2011, the river Elbe is to be made navigable for ships carrying containers stacked three levels high. He said that at present most sections of the river could only accommodate ships with containers stacked two levels high. "We need to be able to provide the shipping companies with a guaranteed water depth of 1.60 metres," said Ferlemann. To this end, flow control installations destroyed during the floods in the year 2002 are to be restored, and sediment dredged from the river bed. Construction measures associated with the river Elbe have caused controversy for many years. The State Secretary made the point that there were no plans for construction work on the Elbe. "Road and rail are nearing the limits of their capacity," said Ferlemann. By deepening the river, the transport capacity of the Elbe would be increased four-fold, without causing any harm to the natural environment.

24 Kühne+Nagel eröffnete neues Logistikcenter in Hamburg

In Anwesenheit zahlreicher Kunden und Geschäftspartner aus Industrie, Handel und Dienstleistung weihten im November Ole von Beust, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, und Klaus-Michael Kühne, Präsident des Verwaltungsrats, eines der größten Logistikcenter der Kühne + Nagel-Gruppe in Hamburg-Obergeorgswerder ein. Kühne + Nagel unterstreicht damit seine wachstumsorientierte Geschäftspolitik und sein Bekenntnis zur Elbmetropole. Nach einer Bauzeit von rund einem Jahr entstand auf einem zwölf Hektar großen Grundstück ein Gebäudekomplex, der fünf Hallen und zwei Bürohäuser umfasst. Die multifunktionale Anlage, die mit modernster Technologie ausgestattet ist, bietet eine Lager- und Umschlagsfläche von insgesamt 44.000 m². Sie verfügt über 166 ampelgesteuerte Verladetore und ist in jeder Hinsicht auf einen raschen und sicheren Warenumschlag ausgerichtet. Hierzu gehört neben großzügigen Auffahrflächen eine Überwachung des Gesamtareals durch modernste Videotechnik. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 55 Mio. Euro. Besonderer Wert wurde auf eine umweltschonende und nachhaltige Bauweise und Nutzung des Terminals gelegt. Das „Green Logistics“-Konzept kommt sowohl bei den umfangreichen Grünflächen und der Bepflanzung als auch bei den Beleuchtungs- und Heizsystemen und beim Einsatz regenerativer Energien zum Tragen. Das Umweltengagement von Kühne + Nagel zeigt sich auch in der Photovoltaikanlage, die auf einer Dachfläche von circa 4.500 m² errichtet wurde und zu den größten Hamburgs gehört. Mit der Erweiterung seiner Logistikinfrastruktur im Großraum Hamburg trägt Kühne + Nagel der ungebrochenen Nachfrage nach kosteneffizienten, integrierten Logistikangeboten Rechnung. Den nationalen und internationalen Landverkehren kommt an diesem Standort eine besondere Bedeutung zu. Die Dimensionierung der Umschlagsflächen und -techniken unterstützt Kühne + Nagels ehrgeizige Wachstumsziele in diesem strategischen Geschäftsfeld. Durch die Bündelung der Aktivitäten (Kontraktlogistik, Landverkehre, Seefrachtimport und -Exportabwicklung, Verkauf und Verwaltung unter einem Dach können Prozesse effizienter gestaltet und Synergien erreicht werden. Derzeit sind 450 Kühne + Nagel-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter in Obergeorgswerder tätig, davon 20 an neu geschaffenen Arbeitsplätzen. „Mit der Fertigstellung der Großanlage in Obergeorgswerder hat Kühne + Nagel nach der Errichtung unserer deutschen Firmenzentrale in der Hafen-City und unseres Logistikterminals Altenwerder sein drittes Investitionsvorhaben in der Freien und Hansestadt Hamburg innerhalb von sechs Jahren realisiert“, sagte Klaus-Michael Kühne. „Dies unterstreicht, dass Hamburg als Logistikstandort für die weltweit operierende Kühne + Nagel-Gruppe von herausragender Bedeutung ist. Wie in der HafenCity gehören wir auch in Obergeorgswerder zu den Pionieren der Standortoptimierung“.

24 Kühne+Nagel opened new logistics centre in Hamburg

In November 2009, the mayor of the Free and Hanseatic City of Hamburg, Ole von Beust, and Klaus-Michael Kühne, President of the Board of Directors, officially opened one of the biggest logistics centres owned by the Kühne + Nagel Group in Hamburg-Obergeorgswerder in the presence of numerous customers and business partners from industry, wholesale & retail and the services sector. The new facility underlines Kühne + Nagel's growth-oriented business strategy and the company's commitment to the metropolis on the river Elbe. After a construction period of about a year, the twelve-hectare site now features a complex of buildings consisting of five halls and two office buildings. The multi-purpose facility, equipped with state-of-the-art technology, provides a total of 44,000 square metres of warehouse and cargo-handling space. With 166 loading doors controlled by traffic lights, every aspect of the centre's design is designed to ensure safe and efficient cargo-handling operations. As well as generously proportioned vehicle approaches, the facility is also fitted with the latest video technology capable of monitoring the entire site. The capital investment in this project is in the order of 55 million euros. A high priority was given to ensuring environmental compatibility and sustainability in the building's design and construction as well as in the utilisation of the terminal site. The "Green Logistics" concept is embodied in the vegetation of the extensive green spaces, in the choice of lighting and heating systems and in the use of regenerative energy sources. Kühne + Nagel's commitment to the environment is also evident in the rooftop photovoltaics array covering about 4,500 square metres, one of the biggest of its kind in Hamburg. In expanding its logistics infrastructure in the Greater Hamburg region, Kühne + Nagel is responding to the continuing demand for cost-efficient, integrated logistics services. National and international land-based transports are of particular importance in this new location. The dimensioning of the spaces and equipment for cargo handling is designed to bolster Kühne + Nagel's ambitious growth targets in this strategic business segment. Combining its activities (contract logistics, land-based transports, seafreight imports and exports, sales and administration) under one roof allows synergies to be exploited and work processes to become more efficient. At present, some 450 Kühne + Nagel employees work at the Obergeorgswerder facility, with twenty of them in newly created jobs. "After our new German head office in the HafenCity and our logistics terminal in Altenwerder, the completion of this large-scale facility in Obergeorgswerder marks the third major investment by Kühne + Nagel in the Free and Hanseatic City of Hamburg within six years," said Klaus-Michael Kühne. "This shows the extraordinary importance of Hamburg as a logistics location for the globally operating Kühne + Nagel Group. As in the HafenCity, here in Obergeorgswerder we are again among the forerunners in terms of location optimisation."



REINHOLD BANGE



Textänderung.
Kommt Neu!

**Better Ships
Better Service
Better Chances**



Arabischer Golf + Indien + Süd-Ost-Asien + China + Fernost

LINER AGENCY - SHIPBROKER - CHARTERING

REINHOLD BANGE

(GMBH & Co.KG)

Bei dem Neuen Krahn 2

D - 20457 HAMBURG

PHONE: +49 40 3760 50 FAX +49 40 3760 5120

E-Mail: info@bange-hamburg.de

Premium Carrier

Regelmäßig

Konventionell

Out of Gauge

Projekte

Schwertgut

Stückgut

www.bange-hamburg.de

UW-ADVERTISING

Der Hafen bleibt auf Kurs

Port remains on course



Das Jahresergebnis 2009 wurde von Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority, Claudia Roller, HHM und Senator Axel Gedaschko, Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, präsentiert (von links nach rechts)./The annual results for 2009 were presented by Jens Meier, Managing Director of the Hamburg Port Authority, Claudia Roller, HHM, and Hamburg's Senator for Economic and Labour Affairs Axel Gedaschko (left-to-right).

Foto: Hasenpusch

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise traf auch die maritime Wirtschaft. Der Hamburger Hafen verzeichnete im Jahr 2009 einen deutlichen Rückgang im Seegüterumschlag. Die Talsohle ist inzwischen durchschritten, und nun heißt es, den Hafen wieder auf Kurs „erfolgreiche Zukunft“ zu bringen.

Schnell, leistungsstark, zuverlässig und universell – dafür ist der Hamburger Hafen nicht nur in Deutschland, sondern weltweit bekannt. Die hervorragende Qualität und Vielfalt des Dienstleistungsgewerbes in Hamburg und der Region sind Garanten für die ökonomisch und ökologisch intelligente Organisation von globalen Warenwirtschaftsströmen und Transportketten. Die weltweite Konjunkturfalte bescherte Deutschlands größtem Universalhafen 2009 ein Jahresergebnis von 110,4 Mio. t im Seegüterumschlag. Auch wenn der Umschlag um 21,4 Prozent unter dem vergleichbaren Vorjahresergebnis blieb, konzentriert sich der Hafen auf die Zukunft und rechnet 2010 wieder mit einem moderaten Wachstum. Ein Wachstum, das im Containerumschlag der beiden Vorjahre den Hafen knapp an die 10 Mio.-Marke brachte, erreichte 2009 nur 7 Mio. TEU. Vor allem die Außenhandelsschwäche Chinas und Russlands war Grund für diesen Rückgang.

Im zweiten wichtigen Umschlagbereich, den Massengütern, wurden an den Hamburger Terminals 2009 insgesamt 36,8 Mio. t abgefertigt.

Dies entspricht einem Rückgang um 13,4 Prozent, der vor allem durch die geringere Nachfrage nach Erz- und Kohleimporten gekennzeichnet war. Positive Akzente setzte der Export von Massengütern wie Sauggut, Greifergut und Flüssiglading, der insgesamt sogar um 6,3 Prozent zulegen konnte.

Völlig unberührt von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise blieb das Kreuzfahrtgeschäft in Hamburg. Die Kreuzfahrtdestination Hamburg bleibt auf Erfolgskurs. So stiegen die Passagierzahlen 2009 um über 40 Prozent auf 127.000 Gäste. Insgesamt war das Hamburg Cruise Center mit seinen Liegeplätzen in der HafenCity und in Hamburg-Altona mit 87 Schiffstagen gut ausgelastet. Für dieses Jahr sind mehr als 100 Anläufe mit voraussichtlich 220.000 Kreuzfahrt-Passagieren avisiert.

Der Hamburger Hafen bleibt für Reeder und Kunden attraktiv

Der Seegüterumschlag zieht wieder an. So hat das Ladungsaufkommen bereits im zweiten Halbjahr 2009 gegenüber der ersten Jahreshälfte um 3,7 Prozent zugelegt. Dass die Welt-

wirtschaft die härteste Rezession seit Jahrzehnten schneller hinter sich lässt als noch im vergangenen Jahr angenommen, prognostizieren die internationalen Wirtschafts- und Währungsexperten. Auch die Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft geht davon aus, dass sich die Zunahme des Welthandels bereits 2010 positiv auf die exportstarke deutsche Wirtschaft und damit auf den Hafenumschlag auswirken wird. Hamburg ist in Europa die führende Drehscheibe für den Asien- und Chinahandel und wichtigster Transithub für die Ostseeregion.

Insbesondere der wieder anziehende seewärtige Außenhandel

mit Russland wird Hamburg mehr Umschlag bringen. Erste Anzeichen dafür sind die Anfang des Jahres gestarteten neuen Feeder- und Liniendienste. Gleichzeitig erfolgt von städtischer Seite die zukunftsgerichtete Finanzierung von Investitionen in die Hafeninfrastruktur in der Größenordnung von rund einer Mrd. Euro. Zusätzlich erfolgen unverändert erhebliche Investitionen der Privatwirtschaft in den Ausbau und die Modernisierung von Umschlaganlagen. >>>



Fotos: Amdt

The global financial and economic crisis also had an impact on the maritime sector. In 2009, the Port of Hamburg suffered a marked decline in transhipments of sea-borne cargo. The trend has bottomed out now, and the task at hand now is to get the port back on course towards a successful future.

Fast, efficient, reliable and universal – these are the characteristics that make the Port of Hamburg famous not only in Germany, but around the world. The outstanding quality and versatility of the services sector in Hamburg and the surrounding region guarantee an economically and ecologically intelligent organisation of the global flows of goods and the associated transport chains. The worldwide economic slump resulted in a total of 110.4 million tons of sea-borne cargo transhipments for Germany’s biggest universal port for the year 2009. While this was 21.4 per cent below the cargo-handling figures for the previous year, the port is now focussing on the future, with a return to modest growth expected for 2010. In the two preceding years, container handling had brought the port close to the 10-million TEU mark, before slumping to a low of only 7 million TEU in 2009. The main reason for this decline was the contraction in foreign trade with China and Russia.

In the second major cargo-handling segment of bulk cargo, the Hamburg terminals processed a total of 36.8 million tons in 2009. This represents a decrease by 13.4 per cent, mainly attributable to reduced demand for ore and coal imports. Positive figures were recorded in exports of bulk cargoes such as suction, grabbable and liquid cargo, which went up by a remarkable 6.3 per cent.

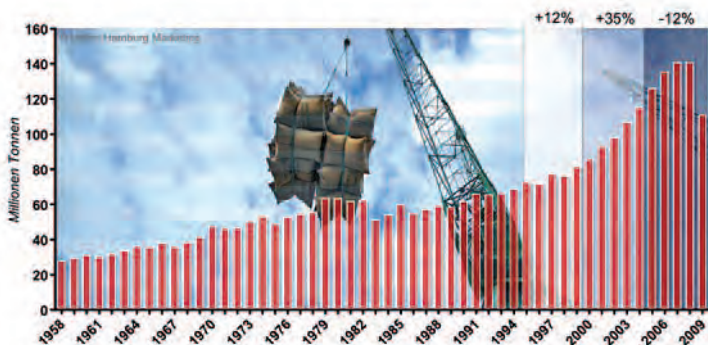
Completely unaffected by the economic crisis was Hamburg’s cruising business: Hamburg as a cruising destination remains a success story. Passenger numbers in 2009 rose by over 40 per cent, to 127,000 travellers. Overall, the Hamburg Cruise Center with berths in the HafenCity and in Hamburg-Altona was well utilised, with cruise ships in port on 87 ship days. For the current year, more than 100 arrivals with an estimated 220,000 cruise passengers are expected.

The Port of Hamburg continues to attract shipping companies and customers

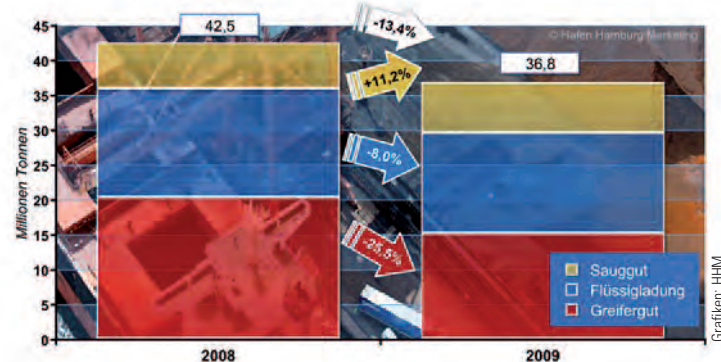
Sea-borne cargo transhipments are picking up once again: in the second half of 2009, the volume of cargo was already up by 3.7 per cent on the figure for the first half of the year. The fact that the global economy will be emerging from the deepest recession in decades more quickly than anticipated as recently as last year is now also predicted by international economic and currency experts. Hamburg’s seaport-related transport sector is also working on the assumption that the increase in global trade will have positive effects on the export-intensive German economy — and hence of cargo-handling at the port – as early as 2010. Hamburg is Europe’s leading hub for trade with Asia and China, as well as being the principal transit hub for the Baltic Sea region.

The return to growth in the sea-borne foreign trade with Russia in particular will result in increased cargo-handling volumes for Hamburg. Initial indications for this trend are the new feeder and liner services launched at the beginning of this year. In a concurrent development, there is the forward-looking funding of investments in the port infrastructure to the tune of about one billion euros by the City of Hamburg. Significant investments in the expansion and modernisation of cargo-handling facilities also continue to be made by the private sector. >>>

Seegüterumschlag in Millionen Tonnen



Massengutumschlag in Millionen Tonnen



Grafiken: HHV

Erfolgreich begleitet werden diese Investitionen in die Zukunft durch die gemeinschaftlich zwischen Behörden und der Hafenwirtschaft initiierten Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens. Aktivitäten, die auch zur Sicherung der rund 165.000 Beschäftigten in der Hafen- und Verkehrswirtschaft beitragen. Bundesweit finden sogar rund 250.000 Menschen in diesem maritimen Wirtschaftsbereich eine Beschäftigung.

Dass der Hamburger Hafen weiterhin aus Sicht der Hafenkunden den richtigen Kurs hält, belegt eindrucksvoll das Ergebnis einer aktuellen repräsentativen Umfrage, die Ende Februar 2010 von der Hypo Vereinsbank präsentiert wurde. Internationale Containerreedereien äußerten sich in dieser Befragung zur Qualität und Leistungsfähigkeit der Nord-Rangierhäfen Europas. Dabei wurden Amsterdam, Antwerpen, Bremerhaven, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Wilhelmshaven (Prognose) und Zeebrügge nach unterschiedlichen Bewertungskriterien beurteilt. In der Gesamtwertung überzeugt der Hamburger Hafen mit dem ersten Platz in der Befragung. Auf den weiteren Platzierungen finden sich Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven und Zeebrügge. Der Hafen Hamburg punktet vor allem mit sehr gutem Ladungspotenzial, hoher Abfertigungsqualität, einer sehr guten Hinterlandanbindung und einem vielfältigen Angebot logistischer Dienstleistungen.

Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority, betonte in seinem Statement, dass „jetzt die Weichen für die Zukunft des Hamburger Hafens gestellt werden müssen.“ Der neue Hafenentwicklungsplan, den die HPA zurzeit erarbeitet, ent-

steht unter anderen Vorzeichen als bisher und bezieht die globalen Entwicklungen in die Hafenstrategie mit ein. Erste Erkenntnisse aus dem Untersuchungsbericht einer namhaften Unternehmensberatung zeigen beispielweise, dass das Ausschöpfen des Umschlagspotenzials durch aktivere Ausrichtung auf Wachstumsregionen ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Hafenentwicklung ist. Ein weiterer ist die Erhöhung der Wertschöpfung durch gezielte Ansiedlung zukunftsfähiger Industrien mit Hafenaaffinität. Die Auswertung dieser den Hafenentwicklungsplan begleitenden Studie erfolgt in den nächsten Monaten.

Hamburgs Senator für Wirtschaft und Arbeit, Axel Gedaschko, erläuterte in seinen Ausführungen zur Hafenentwicklung, dass die Stadt Hamburg keine Kürzungen bei Hafeninvestitionen vornehmen werde und rund eine Mrd. Euro bereitstelle. Die gemeinschaftlich zwischen Behörden und der Hafenwirtschaft initiierten Anstrengungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens führten bereits zu ersten positiven Ergebnissen. Der Fahrplan für die Fahrplänenanpassung der Unter- und Außenelbe sei mit den verantwortlichen Stellen fest vereinbart und der Senator rechne im Herbst 2010 mit dem Planfeststellungsbeschluss. Erste Arbeiten an Buhnenwerken in der Nähe von Otterndorf könnten dann noch 2010 beginnen. Eine Beteiligung Hamburgs an dem im Bau befindlichen Containerhafen Wilhelmshaven schloss Gedaschko aus. In enger Kooperation mit den Nachbarländern ist Hamburg aktiv bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts und des Elbehafenkonzepts. Mit den weltweiten Aktivitäten von Hafen Hamburg Marketing e.V. sind der Hamburger

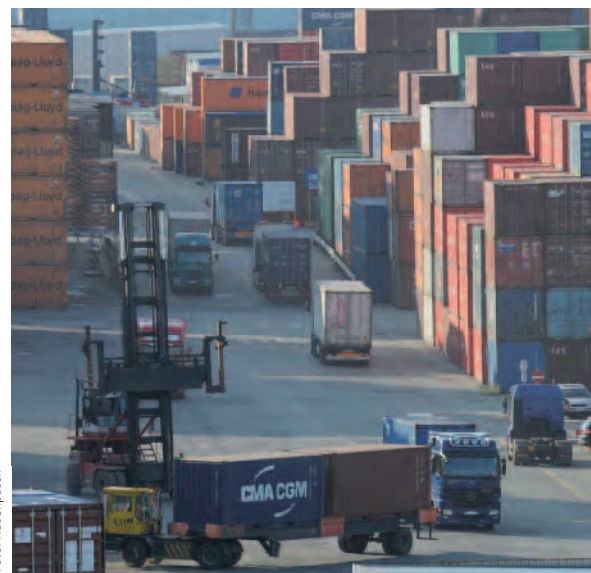


Foto: Hasenpusch

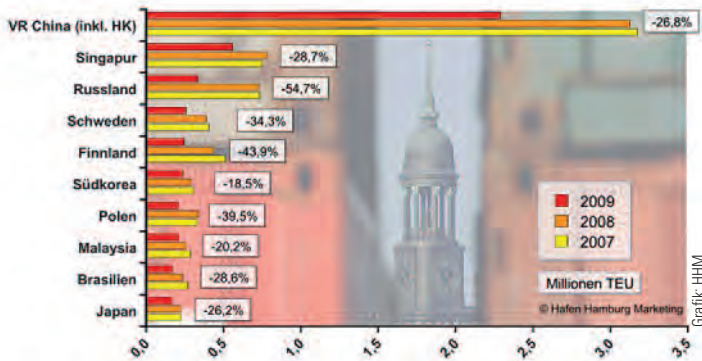
Hafen und die regionalen Partnerhäfen und Umschlagzentren entlang der Elbe bestens aufgestellt.

Intelligente Logistik für weltweite Transportketten

Gerade das logistische Dienstleistungsangebot in Hamburg und der Metropolregion hat sich in den vergangenen Jahren sehr positiv entwickelt. Die erfolgreiche Umschlagentwicklung der vergangenen Jahre im Hafen hat entscheidend dazu beigetragen. So zählt die Elbmetropole in Sachen Logistik zur absoluten Spitze. Die Experten der „Fraunhofer Gesellschaft für Angewandte Forschung“ haben 2009 in einer umfangreichen Studie belegt, dass Hamburg Deutschlands attraktivster Standort für Logistik ist. Hamburg punktet vor allem mit seiner verkehrsgeografischen Lage an der Schnittstelle der Nord-Süd- und Ost-Westverkehre, durch das breit gefächerte Dienstleistungsangebot sowie eine gute Infrastruktur. Die Metropolregion Hamburg zählt zu den umsatzstärksten Logistikimmobilienmärkten in Deutschland. Besonders das Hamburger Hafen- und Stadtgebiet ist aufgrund der kurzen Wege bevorzugter Standort für logistische Neuansiedlungen.



APL CO. (Germany)
Schopenstehl 15 (Miramar-Haus)
20095 Hamburg
Tel.: 040- 301 09 0
www.aplgermany.de



These investments in the future of the port are supported through joint initiatives by the authorities and port-related industries to boost the port's competitiveness. All these activities help secure the 165,000 jobs in port-related and transport businesses. Indeed, in Germany as a whole, some 250,000 persons are employed in the broader maritime sector of the economy.

Impressive confirmation of the fact that port customers see the Port of Hamburg as being on the right course comes from a recently conducted representative survey presented by HypoVereinsbank at the end of February 2010. In this survey, international container shipping companies gave their opinions on the subjects of the quality and efficiency of operations in the ports of the European North Range. The ports of Amsterdam, Antwerp, Bremerhaven, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Wilhelmshaven (forecast) and Zeebrugge were rated according to a number of different assessment criteria. In the overall tally, the Port of Hamburg topped the survey, ahead of Rotterdam, Antwerp, Bremerhaven and Zeebrugge. The Port of Hamburg scored highest in the areas of loading potential, the high quality of ship clearance, very good hinterland connections and a broad range of logistics services.

Jens Meier, Managing Director of the Hamburg Port Authority, emphasised in

his statement that “the foundations for a successful future for the Port of Hamburg must be laid right now.” The new Port Development Plan currently being drawn up by the HPA is being conceived in circumstances that are quite different from those in the past; as a result, global trends are also being taken into account in developing the new strategy for the port. Initial findings from an investigation carried out by a reputable business consultancy firm indicate, for example, that exploitation of the port's cargo-handling potential through a greater focus on growth regions constitutes an important success factor within the scope of developing the port. Another factor is the increase in value added by attracting sustainable, viable port-related industries in a targeted fashion. The evaluation of this study, a companion document to the Port Development Plan, will be carried out in coming months.

Hamburg's Senator for Economic and Labour Affairs, Axel Gedaschko, made clear in his statement on the development of the port that the City of Hamburg will not be making any cuts to the port investments programme and instead will provide funding in the order of about one billion euros. The efforts initiated by the authorities together with port-related industries to increase the competitiveness of the Port of Hamburg have already led to first positive results. The Senator said that the parties responsible for the measures to upgrade the fairway in the Outer and Lower Elbe had agreed on a fixed timetable, and he was expecting planning approval to be given in the autumn of 2010.

Initial construction work on river dams near Otterndorf could then get under way later in 2010. Gedaschko ruled out the possibility of Hamburg taking a stake in the Wilhelmshaven container port currently under construction. Working closely with neighbouring countries, Hamburg is actively engaged in the implementation of the National Port Concept Plan as well as the River Elbe Port Concept Plan. Thanks to the promotional activities of Port of Hamburg Marketing worldwide, the Port of Hamburg, its partner ports in the region and cargo-handling centres along the river Elbe are ideally positioned.

Intelligent logistics for global transport chains

In particular, the range of logistics services on offer in Hamburg and the metropolitan region has developed very positively in recent years. The successful trend in cargo-handling volumes in the port in past years has been a decisive factor in this development. As a result, the metropolis on the river Elbe is the unchallenged frontrunner when it comes to logistics. In a comprehensive study published in 2009, scientists from the “Fraunhofer-Gesellschaft for Applied Research” showed that Hamburg is Germany's most attractive logistics location. Hamburg scored particularly well thanks to its geographical location at the crossroads between the north-south and east-west traffic flows, the diverse range of services on offer, and its good infrastructure. The Hamburg metropolitan region is one of the most dynamic markets for logistics properties in Germany. Thanks to the short distances involved, the port and inner-city districts are preferred locations for new logistics operations being established.

OVERSEAS-FREIGHTERS
Gesellschaft für
Überseeverkehr mbH

DOOR TO DOOR TO AFRICA

OVERSEAS - FREIGHTERS GMBH
Lilienconstr. 25 - 21629 Neu Wulmstorf
Tel.: + 49-40-7611467-0
Fax.: + 49-40-7611467-11
email: info@overseas-freighters.de
www.overseas-freighters.de



Hafen Hamburg Marketing e.V.®

Pickhuben 6 · 20457 Hamburg
Phone: +49 40 37709-0 · Fax: +49 40 37709-199
E-Mail: info@hafen-hamburg.de
www.hafen-hamburg.de



Foto: HHM

Seit 25 Jahren aktiv im Dienste der Mitglieder und der Hafenwirtschaft Active on behalf of our members and port-related industries for 25 years

Die Marketingorganisation Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) engagiert sich seit einem Vierteljahrhundert weltweit erfolgreich für die Interessen der Hamburger Hafenwirtschaft und der Metropolregion.

Vor dem Hintergrund der Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die auch die Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft zu spüren bekommen, ist die konzentrierte Marketingarbeit und Analyse der weltweiten Verkehrsströme und Hinterlandverkehre für die zukünftige Entwicklung des Standortes Hafen Hamburg sowie der Region besonders gefragt. HHM hat die Dachmarke Hafen Hamburg mit seiner Leistungsvielfalt national und international erfolgreich in den relevanten Märkten verankert. Weltweit ist der Hamburger Hafen für Wirtschaftsvertreter und Touristen das führende Erkennungszeichen für die Elbmetropole. HHM ist mit seiner Mitarbeiterkompetenz in der Hamburger Zentrale sowie den marktkundigen Repräsentanten im Binnen- und Ausland wichtiger Anlaufpunkt für die inzwischen 250 Mitglieder. Dass sich zunehmend Unternehmen aus der Seehafenverkehrswirtschaft und benachbarten Wirtschaftsbe- reichen für eine Mitgliedschaft bei

HHM entscheiden, ist auch darauf zurückzuführen, dass zu Beginn aller HHM-Aktivitäten und im Mittel- punkt aller Marketing-Konzeptionen immer die Anforderungen und Wünsche der Mitglieder stehen. Diese beteiligen sich aktiv an Veranstaltungen und Marktbearbeitungsprojekten, nutzen die vielfältigen Kommunikations- und Präsentationsangebote und engagieren sich in den Gremien der weltweit bekannten und angesehenen Hafen-Marketingorganisation. Einen wesentlichen Beitrag leistet HHM auch durch Mitarbeit und Kooperation bei zahlreichen Verbänden und Institutionen sowie durch Aktivitäten zur Stärkung der Dachmarke Hamburg in Abstimmung mit Hamburg Marketing.

Seit 25 Jahren Brücke zu den weltweiten Markt- und Verkehrspartnern

Das maritime Kompetenz-Netzwerk HHM blickt 2010 auf eine 25-jährige Erfolgsgeschichte zurück.

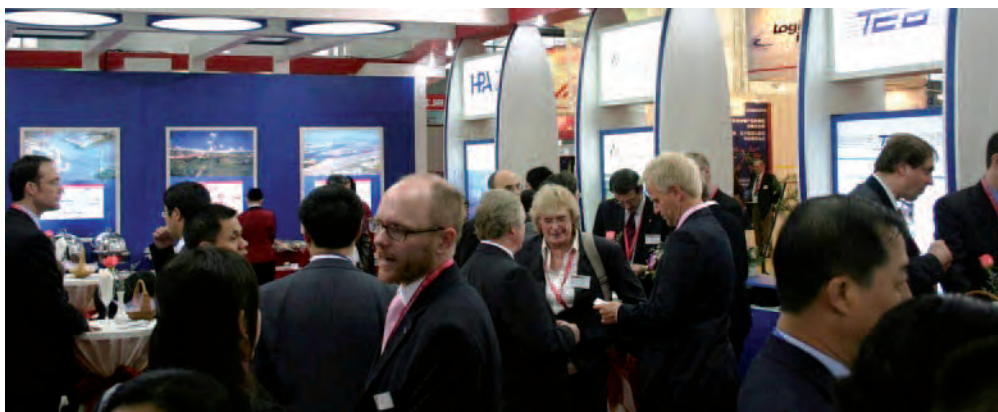
1985 wurde das weltweite Marketing für Deutschlands größten Seehafen, das bis dahin unter dem Dach des Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) angesiedelt war, aufgrund der steigenden Nachfrage nach Marketingleistungen auf eine breitere Basis gestellt. Als offenes Netzwerk der Seehafenverkehrswirtschaft wurde durch die Gründung von Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung e.V. (HHVW) eine eigenständige Marketingorganisation geschaffen. Als Mitglieder sind Wirtschaftsunternehmen und andere Verbände und Vereine aus Hamburg und der Region die Hauptnutzer der Vereinsarbeit. HHVW startete gleich mit 75 Mitgliedsunternehmen und entwickelte ein umfangreiches Angebot an Marketingaktivitäten unter der Leitung von Helmut F. H. Hansen, Klaus-Dieter Fischer und später Dr. Hans Ludwig Beth. Weitere erwiesene Hafexperten folgten als Vorstände des Vereins. >>>

The marketing organisation Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), or Port of Hamburg Marketing, has been representing the interests of Hamburg's port-related industries and the entire Hamburg metropolitan region for a quarter of a century.

Given the impact of the global financial and economic crisis, which is also affecting businesses operating in the seaport-related industries, an intensive marketing effort combined with continual analysis of global traffic flows as well as hinterland traffic is of particular importance for the future development of the Port of Hamburg and the entire region. HHM has succeeded in anchoring the Port of Hamburg with its diverse range of services as an umbrella brand in the relevant markets both nationally and internationally. For business representatives and tourists around the world, the Port of Hamburg has become the

principal hallmark for the metropolis on the river Elbe. Thanks to the competence of its staff at the Hamburg head office and the sound knowledge of local markets available through the representative offices in Germany and abroad, HHM is an important point of contact for organisation, which meanwhile has 250 members. The fact that businesses in seaport-related industries and associated sectors of the economy are increasingly opting for membership in the HHM organisation can also be attributed to the fact that the starting point for all HHM activities, and the focus of all its marketing concepts, are the needs and

desires of its members. Members participate actively in events and market development projects, they avail themselves of the wide range of services on offer for the purpose of communication and presentations, and they are represented in the working committees of this world-renowned and highly respected port marketing organisation. HHM is also making a substantial contribution through its participation in numerous associations, through various cooperative ventures with institutions, and in joint activities with Hamburg marketing designed to boost the Hamburg location as an umbrella brand.



HHM-Gemeinschaftsstand in Shenzhen, China/HHM shared exhibition stand in Shenzhen, China



HHM-Hafenabend Prag/HHM Port Soiree in Prague



Fotos: HHM

Hafenabend St. Petersburg, Natalia Kapkajewa und Olga Starodubtseva (HHM)/Port Soiree in St. Petersburg, Natalia Kapkajewa and Olga Starodubtseva (HHM)

A bridge to market and transport partners worldwide for 25 years

In 2010, the maritime competence network represented by HHM can look back on a successful 25-year history. In 1985, the worldwide marketing of Germany's biggest seaport – previously the responsibility of the Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH – the Association of Hamburg Port Operators) – was put on a broader footing in response to rising demand for marketing services. An independent marketing organisation, Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung e.V. (HHVW), was created in the form of an open network of port-related industries. The main beneficiaries of this organisation's work were its members, mainly commercial businesses and other associations based in Hamburg and the surrounding region. At its inception, HHVW had no fewer than 75 member companies, and a wide range of marketing activities was developed under the stewardship of Helmut F.H. Hansen, Klaus-Dieter Fischer, and later also Dr. Hans Ludwig Beth. Other acknowledged port experts also joined the association's management board. >>>

Seit April 2008 leitet Claudia Roller als HHM-Vorstand das maritime Kompetenznetzwerk mit insgesamt rund 40 Mitarbeitern im In- und Ausland. Auch Claudia Roller ist der Hafenvirtschaft besonders verbunden und verfügt über langjähriges Know-how in der Seehafenverkehrswirtschaft und der Hinterlandverkehrsorganisation. Die konstruktive Arbeit des HHM-Aufsichtsrates prägten in den vergangenen Jahren Hafen- und Schifffahrtsexperten wie Thomas Eckelmann (Eurogate), Martin Reinhold (Eurogate) und Gerd Drossel (HHLA). Heute wird der HHM-Aufsichtsrat von Thomas Lütje (HHLA) geleitet.

Seit Anfang der 1990er-Jahre engagiert sich zunächst HHVW und später nach der Neuorganisation 2000 dann HHM besonders im Bereich Aus- und Aufbau von Marktkontakten im In- und Ausland für die Mitglieder. Marktkontakte zu interessanten Wirtschaftsvertretern aus Industrie und Handel sowie den verschiedenen Verkehrsträgern im Außenhandel für die Mitglieder herzustellen und zu pflegen, ist auch nach 25 Jahren eine der Kernaufgaben für das HHM-Netzwerk. Laut Satzung zählt zu den Aufgaben der Marketingorganisation, die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens durch gezielte Aktivitäten direkt und indirekt zu stärken. Um dies im Seehafenhinterland umzusetzen, wurden nach und nach Repräsentanzen in besonders wichtigen Marktregionen eröffnet. Die HHVW-Repräsentanzen nahmen zunächst ihre Marktbearbeitung von den Standorten in Düsseldorf, Frankfurt, München, Stuttgart, Wien, Budapest, New York und Tokio auf. Für die HHM-Mitglieder und die Ansprechpartner der Hafenvirtschaft aus der Wirtschaft im

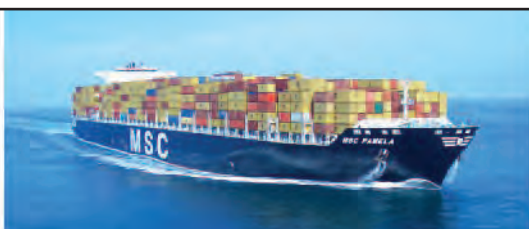


Pressekonzferenz: Claudia Roller, HHM, im Interview/Claudia Roller, HHM on press conference interview

Binnenland sind die HHM-Repräsentanzen erster Anlaufpunkt. Mit der Deutschen Einheit und der Entwicklung der europäischen Märkte sowie der fortschreitenden Globalisierung wurde dieses HHM-Netzwerk entsprechend angepasst und ausgebaut. Heute engagieren sich zwei deutsche HHM-Repräsentanzen in Dresden und München, fünf europäische in Wien, Budapest, Warschau, Prag und St. Petersburg sowie drei internationale Vertretungen in Seoul, Shanghai und Hongkong. Die HHM-Zentrale am neuen Standort in der Hamburger Speicherstadt organisiert in Abstimmung mit den Mitgliedern und Repräsentanten jährlich bis zu zwanzig Messe- und Konferenzbeteiligungen, rund sechzig HHM-Kundenveranstaltungen wie z. B. Workshops und Hafenabende, begleitet und betreut Delegationsreisen und Besuchergruppen, gibt Hilfestellung für Unternehmen, knüpft Kontakte zu Entscheidungsträgern und sorgt im Dienste der Mitglieder für einen kontinuierlichen Informationsfluss zu allen Hafenthemen.

Begleitet werden die Aktivitäten in den verschiedenen Marktregionen auch durch Präsentationen, Gemeinschaftsveranstaltungen mit Partnern

des Hafens, eine aktive Pressearbeit, weltweite Image-Werbung und die Herausgabe zahlreicher Publikationen wie z. B. das seit 1992 als Kundenmagazin vierteljährlich erscheinende „Port of Hamburg Magazine“ und die jährlich erscheinenden Informationshandbücher „Linienabfahrtenverzeichnis via Hamburg“ und das „Hafenhandbuch“. Der 1993 produzierte Hafenfilm wurde im selben Jahr sogar als bester deutscher Industriefilm preisgekrönt. Drei Jahre später ging der Hamburger Hafen mit dem Hafen-Informationsportal www.hafen-hamburg.de mit einem umfangreichen Internetauftritt online, das täglich mehr als 3.000 Internet-User besuchen. Mit dem umfassenden Inhaltsangebot möchten wir neben den fachlich Interessierten auch die allgemeine Öffentlichkeit über den Hafen, seine Wirtschaftspartner und seine ökonomisch sowie ökologisch effizienten Transportketten informieren. Der Zusammenhang zwischen Wohlstand, einer weltweiten Arbeitsteilung mit entsprechenden Transport- und Logistikleistungen an der Schnittstelle Seehafen soll auch dem beruflich interessierten Nachwuchs und der allgemeinen Bevölkerung näher gebracht werden. >>>



MSC Germany GmbH
Willy-Brandt-Str. 49
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 30 29 5- 0
Telefax: +49 (0)40 33 02 3- 6
info@mscgermany.com
www.mscgermany.com



C-Steinweg-Terminal-Besuch im Rahmen der HHM-Vertretertagung 2009

HHM Representatives visited during their annual conference the C-Steinweg-Terminal in 2009

Foto: HHM

Since April 2008, Claudia Roller in her role as CEO of HHM has been running the maritime competence network with a staff of about 40, working both in Germany and abroad. Claudia Roller also has strong links with port-related industries and can contribute many years of experience and know-how acquired in seaport-related businesses and hinterland transport organisation. In the past, the constructive work of the Supervisory Board of HHM was largely guided by port and shipping experts like Thomas Eckelmann (Eurogate), Martin Reinhold (Eurogate) and Gerd Drossel (HHLA). Today, the Supervisory Board is chaired by Thomas Lütje (HHLA).

Since the beginning of the 1990s, the HHVW – and, following the restructuring in the year 2000, the HHM – concentrated its activities on establishing and intensifying contacts within markets in Germany and abroad on behalf of its members. Even after 25 years, establishing and maintaining marketing contacts with interesting representatives from industry and trade and with a range of different transport carriers engaged in foreign trade on behalf of its members remains one of the core activities for the HHM network. According to its charter, strengthe-

ning the competitive position of the Port of Hamburg directly and indirectly through targeted activities is part of its mandate. In an effort to achieve this outcome in the seaport's hinterland, a number of representative offices located in the major regions of the market were established over time. HHVW representative offices initially started their market development work from locations in Düsseldorf, Frankfurt, Munich, Stuttgart, Vienna, Budapest, New York and Tokyo. For HHM members and for partners from port-related industries in businesses located in the hinterland, the HHM representative offices are the first point of contact. In the wake of the reunification of Germany, the development of European markets and increasing globalisation, the network of HHM representative offices has been adapted and expanded accordingly over time. Today, there are two HHM representative offices in Germany, located in Dresden and Munich, with five more in Europe, in Vienna, Budapest, Warsaw, Prague and St. Petersburg, and three offices in Seoul, Shanghai and Hong Kong. From its new head office in Hamburg's Speicherstadt warehouse district, and working in close consultation with its members and representatives, HHM organises attendances at up to twenty trade

fairs and conferences each year, stages about 60 HHM customer events such as workshops and port soirees, accompanies and looks after delegations and groups of visitors, provides support to businesses, establishes contacts with decision-makers and maintains a continual flow of information on all manner of topics relating to the port on behalf of the members.

In addition, activities in the various market regions are supported by presentations, events organised together with partners of the port, intense media work, worldwide image advertising and through a range of publications, like the quarterly "Port of Hamburg Magazine" for customers, which was established in 1992, and the annual editions of the information handbooks "Liner Services via Hamburg" and the "Port of Hamburg Handbook". A film portrait of the port produced in 1993 also earned an award for the best industrial film in Germany that same year. Three years later, the Port of Hamburg went live with its extensive Internet portal www.hafen-hamburg.de, which is attracting more than 3,000 visitors each day. The wealth of information available here is intended to give not only professionals, but also the wider public an insight into the workings of the port, its partners in business and industry, and the economically and ecologically efficient transport chains routed through the port. Another objective is to explain the links between prosperity and the global division of labour, along with the associated transport and logistics services that are rendered at the interface represented by the seaport, to young people exploring career choices as well to the general population. >>>

UNIFEEDER



Unifeeder Germany
Chilehaus, Entrance A
Fischertwiete 2
20095 Hamburg
Tel.: +49 40 80 80 31 5
Fax: +49 40 80 80 31 600
E-mail: info-ham@unifeeder.com
www.unifeeder.com

Die Herausforderungen der Zukunft im Fokus

Im Millenniumjahr 2000 erfolgte dann eine umfangreiche Neuausrichtung der Organisation: aus Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung e.V.(HHVW) wurde Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM). Die Aufnahme neuer Leistungsbereiche wie z. B. Marktforschungsprojekte und die Organisation von Konferenzen und Events für Mitglieder und Partner wurden bei der Neuausrichtung ebenso berücksichtigt wie die gewünschte Transparenz bei der Gestaltung der Mitgliederkategorien. Entsprechend der vom Mitglied gewählten Kategorie werden Leistungspakete von HHM geboten, die durch den Mitgliedsbeitrag bereits komplett oder zumindest in großen Teilen abgedeckt sind.

So liefert das HHM-Team aus dem Bereich Marktforschung an die Mitgliedsunternehmen monatlich detaillierte Daten, Fakten und Hintergrundinformationen über neueste Hafen- und Verkehrsentwicklungen und erstellt darüber hinaus aktuelle Statistiken zum Seegüterverkehr, Außenhandel und zu Transitverkehren. Mittels PORTblog sind die HHM-Mitglieder untereinander und mit den Mitarbeitern von HHM jederzeit in Verbindung und nutzen dieses vor einem Jahr gestartete kostenlose Kommunikationssystem.

Hafen Hamburg Marketing e.V. ist durch die starke Vernetzung mit der Hamburger Seehafenverkehrswirtschaft und den Nachbarhäfen in der Region und entlang der Elbe fest im Markt aufgestellt. Auch wenn zahl-



Claudia Roller, HHM, begrüßt die Gäste der Weihnachts-Hafenrundfahrt/Claudia Roller, HHM, welcomes the guests of the Christmas harbour cruise

Foto: HHM

reiche Mitgliedsunternehmen teilweise untereinander im Wettbewerb stehen, vereint alle unter der Dachmarke Hafen Hamburg der Gemeinschaftsgedanke. Um künftig noch schneller und zielgerichteter auf Veränderungen der weltweiten Märkte und Transportketten reagieren zu können, bezieht HHM die verladende Wirtschaft bei ihren Aktivitäten noch stärker ein. Alle an der Organisation und Durchführung weltweiter Transportketten beteiligten Partner werden mit ihren speziellen Anforderungen und Voraussetzungen in Analysen und Marktbearbeitungskonzeptionen einbezogen. Erste Veranstaltungen in enger Abstimmung mit großen Verladern aus der Industrie verliefen für Mitglieder und Beteiligte sehr erfolgreich. Zusätzlich werden von HHM gezielte Aktivitäten und Veranstaltungen gemeinsam mit Inland-Hubs wie

z. B. Binnenhäfen und KV-Terminals realisiert. Am Standort Hamburg und in den relevanten Marktregionen im In- und Ausland arbeitet HHM sehr intensiv mit Logistik-Initiativen, den Industrie- und Handelskammern und anderen Verbänden und Institutionen zusammen. Für die engagierte Marketingorganisation steht auch nach 25 Jahren immer noch das Tagesgeschäft an erster Stelle. Für alle Mitglieder und Partner sind die HHM-Mitarbeiter im In- und Ausland ständig ansprechbar und helfen gerne bei der täglichen Lösung aktueller Problemstellungen. Seit Anfang Februar befindet sich unter der neuen Adresse Pickhuben 6 die HHM-Zentrale direkt in der traditionellen Speicherstadt.

Weitere Informationen:
www.portofhamburg.com

Willis
IHR VERSICHERUNGSMAKLER
IM HAFEN

WILLIS GMBH & CO. KG
GOTENSTR. 12
20097 HAMBURG

TEL.: 040/ 84 00 40- 0
FAX: 040/ 84 00 40- 1650
WWW.WILLIS.COM

Focusing on the challenges of the future

During the millennium year of 2000, the organisation underwent extensive restructuring: Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung e.V. (HHVW) become Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), or Port of Hamburg Marketing. The reorganisation provided for new types of services, such as market research projects and the organisation of conferences and events for members and partners, and it ensured the required transparency in terms of the structure of its member categories. Members can choose from different membership categories, each with its own HHM service package, the cost of which is covered in full or at least in part by the membership fee.

In the field of market research, for example, the HHM team supplies member companies with detailed data, facts and background information about the latest developments around the port and in the transport sector, as

well as with up-to-date statistics on sea-borne cargo traffic, foreign trade and transit traffic on a monthly basis. The PORTblog, a free communication system launched a year ago, lets HHM members stay in touch with each other and with HHM staff at all times.

Thanks to its strong links with Hamburg's seaport-related transport sector and with neighbouring ports within the region and along the river Elbe, Port of Hamburg Marketing has acquired a prominent position in the market. Despite the fact that many of the member businesses are sometimes in competition with each other, under the Port of Hamburg umbrella brand they are all united by a sense of community. To be able to respond to changes in global markets and along transport chains more swiftly and decisively, HHM is now involving shippers even more intensively in its activities. All the partners participating in the organisation and operation of global transport chains along with their individual requirements and prerequisites

are now included in the analyses and market development concepts prepared by HHM. Initial events organised in close consultation with major shippers in industry have been a resounding success with both members and participants. In addition, HHM stages targeted activities and events together with inland hubs such as inland waterway ports and CT terminals. In Hamburg and in the relevant market regions in Germany and abroad, HHM works very closely with logistics initiatives, chambers of industry and commerce and other associations and institutions. For this committed marketing organisation, its day-to-day operations still enjoy top priority, even after 25 years. HHM staff in Germany and abroad can always be reached by members and partners and are pleased to provide assistance in solving problems on a daily basis. As of early February of this year, the new address of the HHM head office is Pickhuben 6, located in the Speicherstadt warehouse district.

Further information: www.portofhamburg.com



Börde Container Feeder GmbH



KTG



Baltic-Train

trimodal unterwegs... Bahn - Schiff - Lkw

Börde Container Feeder GmbH
 Dessauer Straße 39
 39340 Haldensleben
 Ansprechpartner BCF
 Herr Hergen Hanke
 Tel.: +49 (0) 39 04/66 83-55
 Fax: +49 (0) 39 04/66 83-57
 E-Mail: hanke@uhh-haldensleben.de
www.boerdecontainerfeeder.de



Neu ab April 2010:
 WerraKombiTerminal (WKT),
 Philippsthal (Werra) der KTG

Kali-Transport Gesellschaft m.b.H.
 Glockengießerwall 3
 20095 Hamburg
 Ansprechpartner Baltic Train
 Herr Robert Zydek
 Tel.: +49 (0) 40/3 09 06-1 06
 Fax: +49 (0) 40/3 09 06-1 35
 E-Mail: robert.zydek@k-plus-s.com
www.baltic-train.de

Ansprechpartner
 WerraKombiTerminal
 Herr Heiko Heß
 Tel.: +49 (0) 40/3 09 06-1 40
 Fax: +49 (0) 40/3 09 06-1 35
 E-Mail: heiko.hess@k-plus-s.com





Foto: HHM

Die interessierten Vertreter der Hamburger Hafenwirtschaft hatten Gelegenheit mehr über die Transport- und Logistikbranche des „Tors nach Polen“ zu erfahren./interested representatives from Hamburg's port-related industries were given the opportunity to find out more about the transport and logistics sector of this "Gateway to Poland".

Region Ostbrandenburg/Westpolen präsentierte sich in Hamburg

Anfang Dezember 2009 besuchte eine Delegation aus Frankfurt/Oder den Hamburger Hafen und stellte die Wirtschaftsregion Ostbrandenburg/Westpolen vor. Auf der von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) und der Investor Center Ostbrandenburg GmbH organisierten Gemeinschaftsveranstaltung „Dialog Ostbrandenburg/Westpolen“ bestand für die zahlreichen interessierten Vertreter der Hamburger Hafenwirtschaft Gelegenheit, mehr über die Transport- und Logistikbranche des „Tors nach Polen“ zu erfahren. Sebastian Doderer (HHM) begrüßte die Gäste und sprach über aktuelle Entwicklungen im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens. Dr. Martin Wilke, Geschäftsführer der Investor Center Ostbrandenburg GmbH, informierte über Wirtschaftsstruktur und Investitionsmöglichkeiten in der Region. Olaf Petersen, Geschäftsführer der Willy Petersen Spedition GmbH, die Container-Ganzzüge zwischen dem Hafen Hamburg und Frankfurt/Oder betreibt, berichtete über die bestehenden Transportmöglichkeiten.

Region of East Brandenburg/Western Poland region presented itself in Hamburg

In early December 2009, a delegation from Frankfurt/Oder visited the Port of Hamburg for the purpose of presenting the East Brandenburg/Western Poland economic region. At a community event under the banner of "Dialogue East Brandenburg/Western Poland" organised by Port of Hamburg Marketing (HHM) and the Investor Center Ostbrandenburg GmbH, the many interested representatives from Hamburg's port-related industries were given the opportunity to find out more about the transport

and logistics sector of this "Gateway to Poland". Sebastian Doderer, of HHM, welcomed the guests, before talking about current developments in traffic between the Port of Hamburg and its hinterland. Dr. Martin Wilke, Managing Director of Investor Center Ostbrandenburg GmbH, then gave a presentation on the region's economic structure and the investment opportunities it offered. Olaf Petersen, Managing Director of Willy Petersen Spedition GmbH, a company that operates container block trains between the Port of Hamburg and Frankfurt/ Oder, reported on existing transport options.

Buchvorstellung: Maritime Containerlogistik

Die Meinungen zu den Zukunftsaussichten der Containerschifffahrt gehen zurzeit weit auseinander. Vom antizyklischen Wachstum der Containertransporte bis zu erheblichen Überkapazitäten lassen sich gegenwärtig viele Meinungen finden. Eine fundierte Analyse möglicher Einsatzvarianten von Containerschiffen existiert dabei jedoch oftmals nicht. Die Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Technische Logistik, und die Marktforschungsabteilung des HHM haben im Rahmen einer Forschungskooperation für dieses Thema ein Modell entwickelt. Das Buch – Maritime Containerlogistik – Leistungsvergleich von Containerschiffen in intermodalen Transportketten – fasst dieses Modell zusammen. Das Modell quantifiziert insbesondere die wirtschaftlichen Chancen und Risiken, die im Größenwachstum der Containerschiffe liegen und leitet daraus notwendige Veränderungsmaßnahmen in den Häfen ab. Im Ergebnis zeigt sich auch hier wieder:

Das Wachstum der Containertransporte wird durch die Häfen bestimmt. Die Kernaufgabe der Häfen, das schnelle und effiziente Abfertigen der Schiffe, rückt mehr denn je in den Mittelpunkt. Schönknecht, *Maritime Containerlogistik (VDI-Buch)*
 ISBN: 978-3-540-88760-7
 Preis: (D) 69.95 | (A) 71.91 | sFr 108.50 | VDI-Mitgliedspreis: (D) 62.95 | (A) 64.71 | sFr 98.00



Book presentation: Maritime Containerlogistik

Opinions about the future of container shipping are greatly divided at present, covering everything from anti-cyclical growth in container transports right through to reporting considerable surplus capacities. However, a fact-based analysis of possible ways of deploying container ships is often absent in this discussion. As part of a joint research project, the Institute for Technical Logistics at the Technical University of Hamburg–Harburg and the market research department of HHM developed a model to explore this issue. The book – Maritime Containerlogistik – Leistungsvergleich von Containerschiffen in intermodalen Transportketten [Maritime Container Logistics – a comparison of the performance of container ships in intermodal transport chains] – presents this model in summarised form. The model focuses on the quantification of the economic opportunities and risks inherent in the trend towards bigger container ships, and makes recommendations for adaptive measures to be implemented by the ports. The result demonstrates once again: the growth of container transports is determined by the ports. The core function of ports – speedy, efficient clearance of ships – is becoming more vital than ever.

Schönknecht, Maritime Containerlogistik (VDI book)
ISBN: 978-3-540-88760-7 | Price: (D) 69.95 | (A) 71.91 |
sFr 108.50 | VDI member price: (D) 62.95 | (A) 64.71 |
sFr 98.00

Hamburger Quartiersleute und Hafen Hamburg Marketing e.V. organisierten Expertentreffen mit Schweizer Handels- firmen in Genf

Im November 2009 trafen sich auf Einladung von Hafen Hamburg Marketing mehr als 20 Experten aus Schweizer Handelsunternehmen zu einem Informationsaustausch „Genusswarenimporte“ in Genf. Aus Hamburg waren die Firmen Cotterell, Quast und Cons. sowie Bertold Vollers vertreten. HHM-Vorstand Claudia Roller referierte über die aktuelle Situation auf dem Kaffee- und Kakao-markt und ging auf die Bedeutung des Hamburger Hafens für diese speziellen Importgüter ein. Rund 200.000 t Rohkakao und mehr als 850.000 t Rohkaffee werden pro Jahr über den Hamburger Hafen importiert und dann europaweit distribuiert. Auch im Handel und Umschlag von Gewürzen und Tee positioniert sich der Hamburger Hafen unter den drei größten Umschlagplätzen der Welt als die Nummer 3 nach Singapur und New York. Die Schweiz und deren Tradingfirmen kontrollieren zwischen 30 bis 40 Prozent des gesamten Welthandels dieser Waren. In den Fachgesprächen wurde bekräftigt, dass unverändert Konsumsteigerungen von



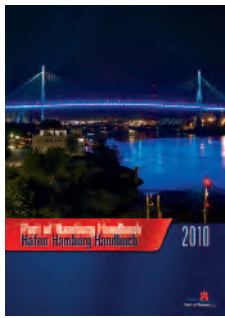
Foto: HHM

Genusswaren wie Kakao, Kaffee oder Tee auszumachen sind und somit der Hamburger Hafen an der Schnittstelle weltweiter Transportketten in diesem Segment weiter mit Wachstum rechnen kann.

Hamburg warehouse operators and Port of Hamburg Marketing organised a specialist meeting with Swiss trading companies in Geneva

In November 2009, more than 20 experts from Swiss trading companies met in Geneva at the invitation of Port of Hamburg Marketing for an exchange of views and experiences on the topic of imports of semi-luxury consumables. Representatives from the Hamburg-based companies Cotterell, Quast und Cons. and Bertold Vollers also attended the event. HHM CEO Claudia Roller gave a presentation on the current situation in the coffee and cocoa markets, before talking about the importance of the Port of Hamburg for these special types of import articles. Some 200,000 tons of raw cocoa and more than 850,000 tons of green coffee are imported through the Port of Hamburg and then distributed throughout Europe each year. In the field of trade in, and transshipment of, spices and tea, the Port of Hamburg is also ranked number three among the world's top transshipment locations, behind Singapore and New York. The Swiss, through their trading houses, control between 30 and 40 per cent of the entire world trade in these types of goods. During the specialist conference, it was confirmed that consumption of consumables such as cocoa, coffee and tea is increasing unabated, and as a result, the Port of Hamburg can expect continued growth in this segment, thanks to its role as a hub for the global transport chains.

Hafen Hamburg Handbuch 2010 und Port of Hamburg Liner Services



Reichlich Informationen über Deutschlands größten Universalhafen bietet das mit vielen Hafenfotos attraktiv gestaltete Port of Hamburg Handbuch 2010. Das von Hafen Hamburg Marketing e.V. herausgegebene Buch liefert Interessantes für Insider wie auch für alle Fans des Hamburger Hafens. Eine aktuelle Übersicht der Liniendienste des Hamburger Hafens gibt das ebenfalls neu von Hafen Hamburg Marketing e.V. herausgegebene Port of Hamburg Liner Services 2010/2011. Nach Fahrtgebieten geordnet findet der interessierte Spediteur oder Exporteur die Hamburg anlaufenden Liniendienste mit Angaben zum Terminal, der Reederei oder Agentur, der Art der Ladung und

Abfahrtsfrequenz. Das Nachschlagewerk enthält rund 900 Zielhäfen, die von rund 150 Reedereien angelaufen werden. Außerdem sind die Makler von Linien-Reedereien mit aktuell recherchierten Kontaktdaten verzeichnet. Im Internet ist die Abfahrtsdatenbank unter www.hafen-hamburg.de in der Rubrik „Liner Services“ zu finden. „Port of Hamburg Liner Services“ ist einzeln oder zusammen mit dem neuen Hafenhandbuch 2010 beim Deutschen Verkehrsverlag zu bestellen: E-Mail: kundenservice@dvvmedia.com, Telefon: 040-23714-250. Das Port of Hamburg Liner Services kostet 24,95 Euro, das Port of Hamburg Handbook kann für 19,95 Euro bestellt werden. Ein Kombipack aus beiden Büchern gibt es für 34,00 Euro. Die Preise verstehen sich inklusive Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandgebühren.

Port of Hamburg Handbook 2010 and Port of Hamburg Liner Services

A lot of information about Germany's biggest universal port can be found in the Port of Hamburg Handbook 2010, a beautiful production enlivened with many photographs taken in the port. The book, published by Port of Hamburg Marketing is full of interesting facts both for insiders and for the many fans of the Port of Hamburg. A current overview of the liner services from and to the Port of Hamburg is available in the publication Port of Hamburg Liner Services 2010/2011, also published in a new edition by Port of Hamburg Marketing. Arranged by destination, it provides forwarders and exporters with quick access to information about all the liner services calling at the Port of Hamburg,

giving details of the relevant terminals, shipping company or agency, the type of cargo carried, and the frequency of departures. The reference book lists around 900 ports of destination, which are serviced by about 150 shipping companies. Also shown are the brokerage firms for shipping lines operating scheduled services, along with up-to-date contact information. The database listing departures is also available on the Internet, at www.hafen-hamburg.de, under the heading "Liner Services". The "Port of Hamburg Liner Services" compendium, which is in great demand throughout the entire transport and logistics sectors, can be ordered separately or together with the new edition of the Port of Hamburg Handbook 2010, from Deutscher Verkehrs-Verlag, by e-mail or by telephone. email: kundenservice@dvvmedia.com, Phone: 040-23714-250. Port of Hamburg Liner Services costs EUR 24.95, and the Port of Hamburg Handbook can be ordered for EUR 19.95. A combo pack consisting of both books is available for EUR 34.00. These prices include value added tax, but exclude handling + postage.

Hafen Hamburg Neujahrsempfänge in Nürnberg, München und Stuttgart

Für die Hafen Hamburg Repräsentanz München begann das neue Jahr Mitte Januar gleich mit der Ausrichtung der bereits traditionellen Neujahrsempfänge für Kunden und Partner des Hafens. Zu den sehr gut besuchten HHM-Veranstaltungen in Nürnberg, München und Stuttgart erschienen neben den Gästen aus den jeweiligen Regionen wiederum zahlreiche HHM-Mitgliedsunternehmen aus Hamburg und der Metropolregion. Die Abendveranstaltungen boten auch ein hervorragendes Umfeld, um sich mit einem herzlichen Dank für die gute Kooperation bei Kunden und Partnern im Jahr 2009 zu bedanken und positive Signale aus dem Hafen für das gerade begonnene Jahr 2010 in das Binnenland zu tragen. Die HHM-Veranstaltungen übernehmen eine wichtige Funktion als Networking-Plattform, die von Kunden, Partnern aus Verbänden und Institutionen, Dienstleistern und Vertretern der Seehafenverkehrswirtschaft intensiv genutzt werden. So begrüßte HHM an den drei Abenden rund 300 Gäste. Der Leiter der HHM-Repräsentanz Süd, Jürgen Behrens, stellte Axel Mattern als neuen HHM-Bereichsleiter der Marktentwicklung und Marktbetreuung vor. Axel Mattern nutzte die Gelegenheit und informierte die Veranstaltungsgäste über aktuelle Entwicklungen im Hafen.

Port of Hamburg New Year's receptions in Nuremberg, Munich and Stuttgart

The Port of Hamburg representative office in Munich started the new year by staging what has already become a traditional event: the New Year's receptions for the port's customers and partners, held in mid-January.



Foto: HHM

Along with guests from the respective regions, the very well attended HHM events in Nuremberg, Munich and Stuttgart also attracted many HHM member companies from Hamburg and the metropolitan region. The soirees also provided an excellent opportunity to express appreciation to customers and partners for the good cooperation during the year 2009, and to bring positive signals from the port for the year 2010 just getting under way. These HHM events serve an important function as a networking platform which is used for an intensive exchange of experiences and information by customers, partners in associations and institutions, service providers and representatives of seaport-related industries. Accordingly, HHM was able to welcome around 300 guests at the three soirees. The head of the HHM representative office Süd (South), Jrgen Behrens, introduced Axel Mattern as the new HHM manager of the Market Development and Support division. Axel Mattern took the opportunity to inform the guests present about current developments at the Port of Hamburg.

Hafen Hamburg Marketing präsentierte seinen Mitgliedern die neuen Räumlichkeiten in der Speicherstadt

Nach erfolgreichem Umzug auf den 5. Boden des Sandthorquaihöfts im Pickhuben 6 lud Hafen Hamburg Marketing (HHM) seine Mitgliedsunternehmen am Freitag-Nachmittag des 19. Februar zum „Housewarming“ ein. Neben individuellen Führungen durch die 600 m² große Büroetage erwartete die rund 200 Gäste im geräumigen Konferenzraum ein kleiner Imbiss und Gelegenheit zum Networking. Während auf der Leinwand ein historischer Farbfilm über den Hamburger Hafen lief, nutzten die Besucher den Anlass, sich über alte Zeiten, aktuelle Trends und zukünftige Projekte auszutauschen. Fazit: eine sehr gelungene Veranstaltung, die HHM und seine Mitglieder noch ein Stück näher zusammen brachte.

Port of Hamburg Marketing presents its new quarters in the Speicherstadt district to its members

After successfully relocating to the 5th floor of the Sandthorquaihöft building located at Pickhuben 6, Port of Hamburg Marketing (HHM) invited its member companies to a house warming celebration on the afternoon of february 19th. In addition to personal guided tours through the office storey with a floor space of 600 m², the 200 guests were offered snacks and an opportunity for networking within the spacious conference hall. While a historic colour film on the Port of Hamburg was shown on screen, the visitors made use of this occasion to talk about old times, current trends, and future projects. Conclusion: a highly successful event that brought HHM and its members together even more closely.



Foto: HHM

Geplante Ausstellungen 2010/Estimated exhibitions 2010

Gemeinsam mit unseren Mitausstellern freut sich Hafen Hamburg Marketing e.V. auf Ihren Messebesuch. Together with our joint exhibitors Port of Hamburg Marketing (Regd. Assn.) is looking forward your trade fair visit.



06.04.-08.04.2010 **Intermodal South America**, São Paulo

27.04.-30.04.2010 **TransRussia**, Moskau

18.05.-20.05.2010 **Breakbulk Europe**, Antwerpen

08.06.-10.06.2010 **transport logistic China**, Shanghai

21.09.-25.09.2010 **Husum WindEnergy 2010**, Husum (HHM ist Mitaussteller auf Schleswig-Holsteins Gemeinschaftsstand)

15.10.-17.10.2010 **China International Logistics and Transportation Fair**, Shenzhen

14.11.-16.11.2010 **NITL TransComp/IANA Intermodal Expo**, Fort Lauderdale

30.11.-02.12.2010 **Intermodal Europe**, Amsterdam

Weitere Auskünfte zu Messe und Events/For further information: Mathias Schulz, 040- 377 09- 114, schulz@hafen-hamburg.de Oder Näheres unter/or visit: www.hafen-hamburg.de (Eventkalender)

HHM unterstützt die „1. Logistik-Konferenz Haldensleben“

Der Bürgermeister von Haldensleben persönlich lud Ende Januar 2010 zur „1. Logistik-Konferenz“ ins Innovationszentrum InnComposites. Die Häfen Haldensleben in Sachsen Anhalt sind ein bedeutender Standort in der Ost-West-Relation der Hafen- und Logistikwirtschaft. So verkehrt zwischen Hamburg und Haldensleben 3x die Woche ein Binnenschiffs-Liniendienst mit einer Ladekapazität von 72 TEU. Im Jahr 2009 wurden auf diesem umweltfreundlichen Wege rund 7.500 TEU transportiert. Durch die Anbindung an den Elbe-Seiten/Mittellandkanal ist eine tideunabhängige Fahrrinnentiefe von 2,80 Metern gewährleistet. Hafen Hamburg Marketing (HHM) engagiert sich seit 25 Jahren besonders im Bereich des Auf- und Ausbaus von Wirtschaftsbeziehungen in Industrie und Handel. So ist HHM auch in Haldensleben aktiv. Im Rahmen der Logistik-Konferenz referierte Axel Mattern, HHM-Bereichsleiter für Marktentwicklung und -betreuung, zum Thema Hinterlandkonzepte für den Hafen Hamburg und unterstrich die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Haldensleben. Hergen Hanke, Geschäftsführer der Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben (UHH), präsentierte in seinem Vortrag Planungen zum Ausbau der Terminals. So soll die Freifläche um 10.000 m² erweitert werden und ein gedecktes, ca. 3.000 m² großes Speditionslager mit Pack-Station für Box/OT/und Flat-Container entstehen. Im Anschluss betonte Henning Konrad Otto, Vertreter der Stadt Haldensleben, die entscheidende Rolle des Hafens in der Landesplanung. Durch die gute Verkehrsanbindung, ist Haldensleben als Logistik-Standort sehr attraktiv. Ein Beleg für die Attraktivität liefert unter anderem die Hermes Fulfilment GmbH, eine 100-prozentige Tochter der Otto Group, die 50 Mio. Euro in den Ausbau des bestehenden Versandzentrums in Haldensleben investiert, um der Marktentwicklung im Distanzhandel gerecht zu werden und Versandhändlern einen 24-Stunden-Service zu gewährleisten. Bis Mitte 2011 soll dieser Bauabschnitt fertig gestellt sein und somit rund 360 neue Arbeitsplätze schaffen.

HHM supports "1st Logistics Conference Haldensleben"

At the end of January 2010 the Mayor of Haldensleben issued personal invitations to the "1st Logistics Conference in the InnComposites Innovation Centre. The Haldensleben ports in Saxony-Anhalt are a key location in the east-west relations of the port and logistics sector. For instance, an inland waterway line service is in operation between Hamburg and Haldensleben 3x per week, with a loading capacity



Foto: HHM

of 72 TEU. In 2009, some 7,500 TEU were transported using this environmentally friendly route. Thanks to the linkage to the Elbe-Seitenkanal/ Mittellandkanal, a fairway depth of 2.80 metres is guaranteed regardless of the prevailing tide. For 25 years now, Port of Hamburg Marketing (HHM) has been engaged particularly in the field of establishing and extending business relations in industry and commerce. This is why HHM is also actively involved in Haldensleben. Within the scope of the Logistics Conference, Axel Mattern, HHM Division Head for Market Development and Management, delivered a speech on the subject of hinterland concepts for the Port of Hamburg, emphasising the importance of Haldensleben as an economic and business location. Hergen Hanke, Managing Director of Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben (UHH), presented plans in his presentation on extension work to be carried out on the terminal. For instance, the free area is to be enlarged by 10,000 m² and a covered forwarding warehouse with an area of approx. 3,000 m² is to be created with a packing station for Box/OT and flat containers. Next, Henning Konrad Otto, representative of the town of Haldensleben, emphasised the important role of the port for planning purposes at state level. Thanks to its good traffic links, Haldensleben is very attractive as a logistics location. Amongst other reasons, its attractiveness is reflected by Hermes Fulfilment GmbH, a wholly owned subsidiary of the Otto Group, which is investing 50 million euros in extending the existing dispatch centre in Haldensleben in order to do justice to market trends in the field of the retail mail order trade and to guarantee mail order merchants 24-hour service. This construction section is to be completed by mid-2011 and will thus create about 360 new jobs.

Neue HHM Mitglieder/New members of HHM



BOHEMA Logistics, Beroun

Das Speditionsunternehmen wurde 2005 gegründet, um Dienstleistungen rund um die Logistikbranche im Straßen-, Schienen- und Seetransport zu gewähren. Mit Spezialisierung auf Agrarprodukte und Futtermittel, Abfälle, Sekundärbrennstoffe und Baustoffe, bietet BOHEMA darüber hinaus ein Multifunktionssystem inklusive Lagerung sowie Eingangs- und Ausgangskontrollen.

The forwarding agency was established in 2005 to provide services in the entire logistics segment in transportation by road, rail and sea. Moreover, by specialising in agricultural produce, fodder and feeds, waste, secondary fuels and construction materials, BOHEMA also offers a multifunctional system including warehousing as well as access and exit controls.

Fontenay Consulting & Assekuranz-Makler GmbH

FONTENAY arbeitet in Versicherungsfragen wie ein „Family Office“ mit vielfältigem Service und Assistance-Leistungen und erarbeitet bedarfsgerechte und leistungsstarke Versicherungslösungen. Dabei bietet das Unternehmen einen „Tür-zu-Tür-Service“ mit persönlicher Betreuung sowie wie Erfahrung, Zuverlässigkeit, Engagement und Vertraulichkeit.

FONTENAY operates as a “family office” in the insurance sector, with many and various services and assistance rendered, and works out highly efficient insurance solutions tailored to specific needs. In the process, the company provides a “door-to-door” service with personal client relation-

ship management as well as experience, reliability, a strong sense of commitment, and confidentiality.



ICON International Container Service GmbH

ICON International Container Service GmbH mit Sitz in Hamburg ist einer der führenden Anbieter für die Vermietung und den Verkauf von neuen und gebrauchten Containern mit besonderem Focus auf Spezialcontainer.

ICON International Container Service GmbH, headquartered in Hamburg, is one of the leading providers for leasing and sale of new and used containers, focusing in on special containers.



Marx Personalberatung Hamburg

Marx Personalberatung unterstützt im Bereich der Personalvermittlung und bietet Coaching von Führungskräften, z. B. bei der Gestaltung und Optimierung von Arbeitsprozessen. Darüber hinaus bietet das Unternehmen Dienstleistungen im Arrival Management für Mitarbeiter und Geschäftspartner am neuen Arbeitsort in Norddeutschland oder in den USA, inklusive interkulturellem Training. Zu den weiteren Fachbereichen gehören die Konfliktberatung und Mediation.

Marx Personalberatung provides support as a personnel placement agency and offers coaching services for executives, e.g. in organising and optimising work processes. In addition, the company offers services relating to arrival management for employees and business associates at a new place of work in northern

Germany or in the U.S., including intercultural training. Other specialist fields of activity include conflict consultancy and mediation.



SIS Internationale Speditions-GmbH

Das Speditions- und Logistikunternehmen ist Ihr Partner in der Logistik für Beschaffung, Lagerung und Absatz von Forst Produkten. Im Zusammenspiel mit der S-Gruppe organisiert SIS logistische Gesamtkonzepte, zum Beispiel aus Russland, den USA und dem Fernen Osten via Hamburg nach Deutschland und Europa.

This forwarding agency and logistics enterprise is your partner in logistics for procurement, storage and sales of forest products. In cooperation with the S Group, SIS organises logistical overall concepts, such as from Russia, the U.S. and the Far East via Hamburg to Germany and Europe.



Straightway Marketing Association

Das Netzwerk aus über 50 Logistikunternehmen wirbt für die Transitstrecke und Logistik-Dienstleistungen von/nach Russland via Finnland. Dabei unterstützt Straightway die Kunden bei der Suche nach einem geeigneten Logistik-Partner.

This network consisting of more than 50 logistics enterprises advertises the transit route and logistics services from/to Russia via Finland. In the process, Straightway supports customers in their search for a suitable logistics partner.

Impressum

Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafens Hamburg Marketing e.V./Port of Hamburg Magazine is a publication of Port of Hamburg Marketing (Regd. Assn.)

HERAUSGEBER: Claudia Roller **REDAKTION:** Bengt van Beuningen, Hafens Hamburg Marketing e.V., Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel. +49-40-377 09-110, Fax +49-40-377 09-199, <http://www.hafen-hamburg.de>, <http://www.portofhamburg.com>, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, info@portofhamburg.com **GESAMTPRODUKTION + OBJEKTVERWALTUNG:** Küter & Staack Creativepool, Raboisen 16, 20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 50, E-Mail: info@creativepool.de, www.creativepool.de, **GRAFIK:** Matthias Bock, www.bockgraphx.de, **DRUCK:** GK Druck Karsten Küter, Altstädter Straße 13, 20095 Hamburg, Tel. +49-40-323 35 313, Fax +49-40-323 35 353 **FOTOS:** Eckard-Herbert Arndt, Dietmar Hasenpusch, HHM u. a. **ANZEIGENVERWALTUNG:** Jürgen Wenzel, Tel. +49-4154-853 9-8, E-Mail: wenzel-info@t-online.de **ENGLISCHE ADAPTION:** Dieter Bromberg

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 10.000 Exemplare je Ausgabe. Address changes, extra copies or advertising rates may be obtained by writing to the agency Küter & Staack Creativepool, Raboisen 16, D-20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 50. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Küter & Staack Creativepool, Raboisen 16, D-20095 Hamburg, Tel. +49-40-361 11 50, Fax +49-40-361 11 50.

Besuchen Sie uns im Internet: www.hafen-hamburg.de



Hafen Hamburg Marketing e.V. / Port of Hamburg Marketing (Regd. Assn.)

Der **Hafen Hamburg Marketing e.V.**, kurz HHM, übernimmt als privatrechtlicher Verein das Standort-Marketing für den Hamburger Hafen sowie für die Mitgliedsunternehmen des Vereins. Weltweit sind HHM-Hamburg und seine Repräsentanzen für Fragen zum Hamburger Hafen die ersten Ansprechpartner.

Hafen Hamburg Marketing e.V., or HHM, an association under private law, is responsible for location marketing for the Port of Hamburg as well as for the numerous member companies of our association. HHM Hamburg and the representative offices are the first points of contact for queries pertaining to the Port of Hamburg throughout the world.

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.
PORT OF HAMBURG MARKETING (REGD. ASSN.)
Pickhuben 6
20457 Hamburg
Phone: +49 40 37709-0
Fax: +49 40 37709-199
E-Mail: info@hafen-hamburg.de
www.hafen-hamburg.de

VORSTAND MANAGING BOARD

Claudia Roller
Phone: +49 40 37709-101
E-Mail: roller@hafen-hamburg.de

Assistentin des Vorstands
Assistant to the Board
Marina Rimpo
Phone: +49 40 37709-111
E-Mail: rimpo@hafen-hamburg.de

MITGLIEDERMANAGEMENT MEMBER MANAGEMENT

Julia Delfs
Phone: +49 40 37709-118
E-Mail: delfs@hafen-hamburg.de

KOMMUNIKATION & INFORMATION COMMUNICATION & INFORMATION

Bereichsleitung
Head of division
Bengt van Beuningen
Phone: +49 40 37709-110
E-Mail: vanbeuningen@hafen-hamburg.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Press/Public Relations
Sandra Kunze
Phone: +49 40 37709-112
E-Mail: kunze@hafen-hamburg.de

Sabine Zilski
Phone: +49 40 37709-112
E-Mail: zilski@hafen-hamburg.de

Events
Katja Höltkemeier
Phone: +49 40 37709-115
E-Mail: hoeltkemeier@hafen-hamburg.de

Messen
Trade Fairs
Mathias Schulz
Phone: +49 40 37709-114
E-Mail: schulz@hafen-hamburg.de

Internet & Multimedia
Jochen Wischhusen
Phone: +49 40 37709-119
E-Mail: wischhusen@hafen-hamburg.de

Heike Korte-Zweigler
Phone: +49 40 37709-123
E-Mail: korte-zweigler@hafen-hamburg.de

Marktforschung
Market Research
Stefan Breitenbach
Phone: +49 40 37709-121
E-Mail: breitenbach@hafen-hamburg.de

Sebastian Doderer
Phone: +49 40 37709-113
E-Mail: doderer@hafen-hamburg.de

Marktforschung
Market Research
Jens Schlegel
Phone: +49 40 37709-116
E-Mail: schlegel@hafen-hamburg.de

Christian Ulken
Phone: +49 40 37709-117
E-Mail: ulken@hafen-hamburg.de

FINANZEN & CONTROLLING FINANCE & CONTROLLING

Bereichsleitung
Head of division
Bernd Ahlf
Phone: +49 40 37709-140
E-Mail: ahlf@hafen-hamburg.de

Buchhaltung
Accounting
Mandy Abraham
Phone: +49 40 37709-144
E-Mail: abraham@hafen-hamburg.de

Jutta Urban
Phone: +49 40 37709-143
E-Mail: urban@hafen-hamburg.de

MARKTBETREUUNG MARKET SUPPORT

Bereichsleitung
Head of division
Axel Mattern
Phone: +49 40 37709-130
E-Mail: mattern@hafen-hamburg.de

Marktbetreuung Deutschland-Nord/-West
Market support Northern & Western Germany
Volker Hahn
Phone: +49 40 37709-135
E-Mail: hahn@hafen-hamburg.de

HHM REPRÄSENTANZEN HHM REPRESENTATIVES

DEUTSCHLAND-OST
EASTERN GERMANY
Magdeburger Straße 58
01067 Dresden
Phone: +49 351 6538-131
Fax: +49 351 6538-133
E-Mail: dresden@hafen-hamburg.de
Leiter: Karl-Heinz Timmel

DEUTSCHLAND-SÜD UND SCHWEIZ
SOUTHERN GERMANY AND SWITZERLAND
Nymphenburger Straße 81
80636 München
Phone: +49 89 186097
Fax: +49 89 1235483
E-Mail: munich@hafen-hamburg.de
Leiter: Jürgen Behrens

ÖSTERREICH
AUSTRIA
Rennweg 17
1030 Wien
Phone: +43 1 7125484
Fax: +43 1 712548499
E-Mail: vienna@hafen-hamburg.de
Leiter: Alexander Till

UNGARN
HUNGARY
Apáczai Csere János utca 11
1052 Budapest V
Phone: +36 1 2662039
Fax: +36 1 3177255
E-Mail: budapest@hafen-hamburg.de
Leiter: Dr. László Péchy

TSCHECHISCHE REPUBLIK
CZECH REPUBLIC
Prvního pluku 8a/621
186 00 Praha 8
Phone: +420 224 891300
Fax: +420 224 891302
E-Mail: prague@hafen-hamburg.de
Leiter: Dipl. Ing. Bohumil Průša

POLEN
POLAND
Aktyn Business Center ul. Chmielna 132 / 134
00-805 Warschau
Phone: +48 22 6546007
Fax: +48 22 6546401
E-Mail: warsaw@hafen-hamburg.de
Leiter: Maciej Brozowowski

RUSSLAND
RUSSIA
Ul. Sozialisticheskaya 14 A,
Business Center Owental, Office 304
191119 St. Petersburg
Phone: +7 812 3327-140
Fax: +7 812 3327-141
E-Mail: spb@hafen-hamburg.de
Leiterin: Natalia Kapkajewa

HONGKONG, SÜDCHINA, VIETNAM
HONG KONG, SOUTH CHINA, VIETNAM
c/o German Industry and Commerce Ltd.
3601 Tower One, Lippo Centre
89 Queensway
Hong Kong
Phone: +852 25 26 54 81
Fax: +852 28 10 60 93
E-Mail: info@hongkong.ahk.de
Leiter: Ekkehard Goetting

KOREA
c/o Benemore Corporation
Room No. 317
Pyeong Chon Hyundai I-Space Bldg.
1608-2, Gwan Yang Dong, Dong An-ku
An Yang City, Kyung Ki-do
Korea 431-060
Phone: +82 31 385 1522
Fax: +82 31 385 1523
E-Mail: hafenhbg@hanmail.net
Leiter: Ho Young Lee

CHINA
c/o Delegation of German Industry &
Commerce Shanghai
25/F China Fortune Tower,
1568 Century Avenue, Pudong
200122 Shanghai
Phone: +86 21 5081 2266
Fax: +86 21 6875 8531
E-Mail: hamburg@sh.china.ahk.de
Leiter: Lars Anke



You and Us ...

... together a perfect match. Our high-capacity terminals, stevedoring with 90 years' experience, cargo securing, and export packaging – all port-specific services from a single source – powerful and strong, reliable and customer focussed.

Your best friend in the Port of Hamburg:

Buss Ports
Reiherdamm 44 | 20457 Hamburg | Germany
Phone: +49 (0)40 3198 - 0
Fax: +49 (0)40 3198 - 2000
info@buss-ports.de | www.buss-ports.de

**BUSS**
Ports



WEITBLICK.

SEIT 125 JAHREN.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat den Aufstieg Hamburgs zu einer der wichtigsten Drehscheiben der Weltwirtschaft von Beginn an entscheidend geprägt. Heute steht sie mit innovativen Terminals, einem ökologisch vorbildlichen Transportnetz sowie umfassenden logistischen Dienstleistungen für die zukunftsweisende Verknüpfung globaler Warenströme zwischen Übersee und Europa. www.hhla.de

HHLA

125 Jahre

1885–2010